

Dette resumé er publiceret i det elektroniske tidsskrift

Artikler fra Trafikdage på Aalborg Universitet

(Proceedings from the Annual Transport Conference at Aalborg University)

ISSN 1603-9696

www.trafikdage.dk/artikelarkiv



Ude i vejkannten

Anette Enemark, aen@moviatrafik.dk og Søren Fischer Jepsen, sje@moviatrafik.dk

Mobilitetselskabet Movia

Abstrakt

Kollektiv transport har det generelt svært i landområderne i dag, hvor langt størstedelen af alle ture bliver kørt i bil. Movia har hjulpet to samskabelsesprojekter om de gode skift på landet – et i Fredensborg Kommune om borgernes behov, ønsker til serviceniveau og mulighed for selv at tage del i vedligehold og udvikling. Linje 234 fra Ringsted til Slagelse over Sorø blev opgraderet fra sommeren 2020. Sammen med udvidelsen af frekvens og driftsdøgn, blev lokale langs med linjen involveret i en samskabelsesproces om udviklingen af deres eget stoppested. Formålet med de to samskabelsesprojekter var i dialog med borgerne at udvikle servicen og belyse hvordan et bedre serviceniveau ved landstoppestederne kan få flere til at benytte bussen som transportmiddel og øge tilfredsheden med den kollektive transport på landet.

Oplæg til tema om de gode skift

Oplægget er det tredje i en foreslået række på i alt tre oplæg om knudepunkter, stoppesteder og gode skift. Om hvad vi som trafikelskaber gør for at forbedre kundernes fysiske møde med den kollektive transport.

De tre oplæg udgør tilsammen en gennemgang af tre trafikelskabers tilgange og erfaringer med udviklingen af stoppestederne som attraktive og funktionelle mødesteder.

De tre oplæg er:

- NT: Fremtidens knudepunkter – Nyt koncept for busterminaler og togstationer – v. Mette Olesen
- Midttrafik: Når stoppet fungerer – Hele vejen rundt om stoppet – v. Line Ellesøe Jarlholm
- Movia: Ude i vejkannten – mødet med borgerne – v. Anette Enemark og Søren Fischer Jepsen

Ude i vejkanterne – mødet med borgerne

Et er strategier, målsætninger og gode hensigter, men hvad sker der så når virkeligheden rammer? Når man står ude i vejkanterne og samskaber med de lokale?

Oplægget har fokus på hvordan verden ser ud når retningslinjer og anbefalinger møder borgerinddragelse og samskabelse. Indlægget baserer sig på erfaringer fra to projekter med borgerinddragelse i planlægningen.

- Linje 234 (Ringsted st.– Sorø - Slagelse st.) undergår store forandringer. En nye kørerplan giver et betydeligt løft i betjeningen på hverdage, hvor driftsdøgn og frekvens udvides. Linjen får flere afgangene aften og weekend, samt natdrift natten efter fredag og lørdag. Samtidig med frekvensforøgelsen iværksættes der flere tiltag langs linjen. Tilgængeligheden til linjen øges ved at opgradere udvalgte stoppe- og skiftsteder i tæt dialog med borgerne. Samtidig testes mobilitetsløsninger til de områder i korridoren omkring linjen, hvor der er længere til busnettet.
- I Fredensborg Kommune tilgår man udviklingen af stoppestederne uden for byerne i en åbenproces med indbyggerne i seks landsbysamfund. Der blev afholdt en ideudviklingsworkshop om servicebehovet ved et landstoppested og hvad der kan motivere flere til at tage bussen. Workshoppen gav input til den fysiske indretning af stoppesteder på landet. Der blev fokuseret på tilgængelighed til bussen, hvad der motiverer forskellige målgrupper til at bruge bussen (herunder ældre, familier, unge etc.) og hvordan vi kan gøre det sammen. Kan landsbyen f.eks. i fællesskab vedligeholde rabatterne så de kan bruges som mere sikre gangveje til bussen?

Affolkning og tilflytning – landområderne er i forandring

Demografien på landet er i forandring i disse år. Forandringen trækker i to vidt forskellige retninger. I nogle områder flytter ressourcestærke børnefamilier ud fra storbyerne. De er vant til at cykle, gå og benytte den kollektive transport. De er dog også vant til et højere serviceniveau i kollektiv transport. Så her er spørgsmålet hvordan tilflytterne fastholdes i deres grønne transportvaner?

I andre områder oplever man en affolkning, hvor særligt de unge flytter væk efter endt skolegang for at tage sig en uddannelse, og derfra bliver boende i uddannelsesbyerne. Her er udfordringerne ganske anderledes - hvordan sikrer vi at de unge der bliver boende fastholdes i kollektiv transport og ikke køber en bil så snart de fylder 18 år? Og hvordan gør vi det attraktivt at bo på landet og på den måde trække de fortabte bysbørn til hjemstaven igen? For de ældre, der ikke længere kan køre i bil er udfordringerne at sikre en hverdag og et liv der hænger sammen.

Kollektiv transport har det generelt svært i landområderne i dag, hvor langt størstedelen af alle ture bliver kørt i bil. Formålet med de to samskabelsesprojekter var derfor at belyse, hvordan et bedre serviceniveau ved landstoppestederne kan få flere til at benytte bussen som transportmiddel og øge tilfredsheden med den kollektive transport på landet.

Udvikling af de mindste stoppesteder

For de små stoppesteder på landet (mindre end 10 påstigere om dagen) er det interessant at teste, hvilke forbedringer (om nogen) der kan få flere til at rejse med kollektiv transport på landet. Ved at inddrage dem der bor ved de små stoppesteder får vi dialogen, førstehåndsberetningerne og idéerne der er med til at lægge grundstenen for fremtidens landstoppested.

Landsbysamfund blev involveret i idéworkshop omkring indretningen af busstop på landet og ud fra den lokale viden fra bl.a. idéworkshoppen og en oplandsanalyse gennemført af Movia skal flere forskellige løsninger testes ved et antal stoppesteder for at vurdere effekten af de forskellige fysiske tiltag.

For udviklingen langs linje 234 løb man ind i en udfordring da den planlagte samskabelsesproces faldt sammen med Coronakrisen. Hele udviklingen blev derfor gennemført som en virtuel samskabelsesproces. Frem for at gennemføre virtuelle borgermøder eller workshops blev Facebook brugt som platform med en fælles gruppe på tværs af de 5 stoppesteder. Ved at samle borgerne til en fælles indsats inspirerede de hinanden på tværs af stoppestederne til gavn og glæde for alle enkelt projekterne.

Gruppen "Stoppestedet"

Via den nyoprettede gruppe, blev idéer og forslag samlet ind. Landsbylaugens Facebookgrupper, nyhedsbreve og andre kanaler blev brugt til at gøre reklame for gruppen, og via de ambassadører for lokalsamfundene, der havde meldt sig under fanerne før Coronaen lukkede samfundet ned.

Ambassadørerne udgør omkring 15 personer. Der blev oprettet en separat Facebookgruppe, som der linkes og likes til fra lokalsamfundenes Facebookgrupper. Fordelen ved en dedikeret gruppe er at opslag lever længere og tråde kan følges og informationerne ligger samlet.

Processen blev organiseret i faser. Hver fase løb fra et par dage til en uge.

- Fase 0 Invitationsfasen: Vi har brug for din hjælp
- Fase 1 Hvad er problemet? Sætte rammen for udviklingen af stoppestederne.
- Fase 2 Vilde idéer "Dit vildeste stoppested" og bygge videre på hinandens idéer
"tænk din nabos idé bedre"
- Fase 3 Afstemning blandt de konkrete stoppestedsforslag.

De lokale ambassadører spillede en vigtig rolle i forhold til at poste på siden, samt holde lokalsamfundet interesseret.

De to eksempler viser hvordan bussen når længere ud, når vi sammen med borgerne omskaber stoppestederne til steder der er forankret lokalt.