

Mobilitetsudfordringer i Hedensted Kommune

Kvalitativ undersøgelse

Februar 2018

Indhold

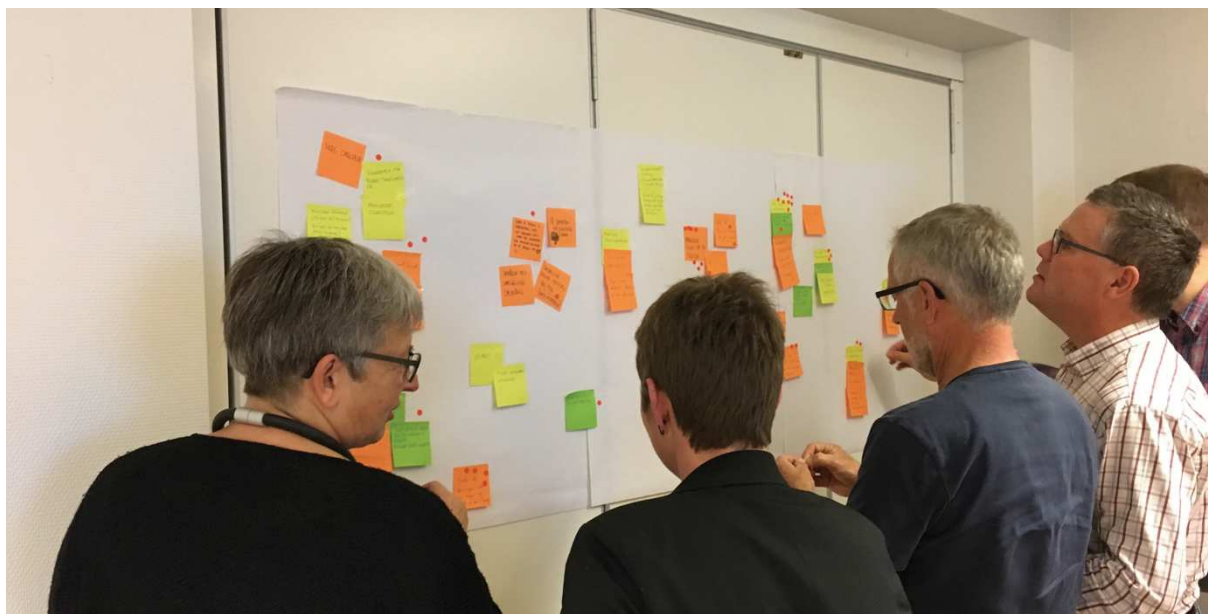
INDLEDNING	3
OPSTARTSWORKSHOP	4
Øvelse 1: Hvad er en mobilitetsudfordring?	5
Øvelse 2: Kortlægning af udfordringer	6
Øvelse 3: Udfoldelse af udfordringer	8
FOKUSOMRÅDE 1: ÆLDRE	10
Ældre uden egen bil i områder med "tynd" kollektiv trafik.....	10
FOKUSGRUPPE: ÆLDRE	11
Regionsgrænser og sygetransport	11
Mulighed for ledsager.....	11
Afhængighed af pårørende	12
Flexitur	13
Plads til ældre og handicappede i offentlig transport?.....	14
INDIVIDUELLE INTERVIEWS: ÆLDRE	15
Kører som regel med familie og bekendte	15
Vil ikke være til besvær	15
At være selvhjulpen	16
Busafgange er styrende for planlægning	16
Utryghed under ophold men generel tilfredshed	17
Afvikling af de små lokalsamfund	17
FOKUSOMRÅDE 2: UNGE	19
Unge der bruger offentlig transport til og fra skole plus fritidsaktiviteter	19
FOKUSGRUPPE: UNGE	20
Offentlig transport er besværlig og tidskrævende.....	20
Afhængighed af andre.....	21
Busserne venter ikke på hinanden	22
Overordnet set fungerer hverdagen for de fleste.....	22
Weekender og ydertidspunkter.....	23
Kørekort og (egne) samkørselsordninger	23
INDIVIDUELLE INTERVIEWS: UNGE	24
Transport i hverdagen fungerer, men fylder meget	24
Ventetid og at komme hjem er svært	24
Afhængige og begrænsede af den kollektive trafik.....	25
Weekender og ydertidspunkter er særligt svære.....	26
TVÆRGÅENDE TEMAER	27
Det er besværligt at komme rundt med bussen.....	27
Oplevelse af afvikling	27
Øget fleksibilitet så man ikke er afhængig af andre.....	28
ANBEFALINGER TIL DET VIDERE ARBEJDE	29
Vær skarp på kommunikationen af eksisterende tilbud	29
Gør det lettere at vælge kollektiv trafik	29
Tænk i fleksible løsninger.....	29
Sørg for at yderområderne ikke føler sig afviklet.....	29

Indledning

Hedensted Kommune har de seneste år lanceret forskellige initiativer, der har haft som mål at styrke mobiliteten blandt borgerne i kommunen. Initiativerne har desværre vist sig ikke at have den ønskede effekt. Hedensted Kommune ønsker derfor at undersøge om og i så fald hvilke mobilitetsudfordringer kommunen har og lade disse udfordringer være udgangspunktet for hvilke løsninger, man eventuelt skal iværksætte.

Formålet med undersøgelsen er dermed både at samle op på eksisterende viden internt blandt kommunens medarbejdere samt nærmere at undersøge mobilitetsudfordringer blandt udvalgte borgergrupper gennem et kvalitativt studie, der bygger på fokusgruppeinterviews og individuelle interviews.

Denne rapport præsenterer findings fra de enkelte delelementer i undersøgelsen og kortlægger de centrale udfordringer på tværs, samt peger på mulige veje i det fremadrettede arbejde.



Opstartsworkshop

Som første element i undersøgelsen blev der onsdag d. 1. november afholdt en workshop med nøglemedarbejdere og politikere i Hedensted Kommune for at skærpe blikket i undersøgelsen og inddrage eksisterende viden på området. Workshoppen blev afholdt på Hedensted Rådhus. Den bestod overordnet af tre elementer:

- Hvad er en mobilitetsudfordring?
- Kortlægning af udfordringer
- Udfoldelse af udvalgte udfordringer

I løbet af eftermiddagen arbejdede vi dermed både med at få kortlagt og prioriteret de enkelte udfordringer og målgrupper. Deltagerne var inddelt i fire grupper, der hver især arbejdede med de enkelte øvelser og efterfølgende præsenterede for de andre i plenum. I det følgende præsenteres resultaterne fra workshoppen.

DAGENS PROGRAM

Tid	Aktivitet
14:00 – 14:15	Introduktion og formål med dagen
14:15 – 14:25	Præsentation og inddeling i grupper
14:25 – 14:50	Øvelse 1: Hvad er en mobilitetsudfordring?
14:50 – 15:10	Øvelse 2: Kortlægning af udfordringer
15:10 – 15:30	Kategorisering og prioritering
15:30 – 15:40	pause
15:40 – 16:20	Øvelse 3: Udfoldelse af udfordringer
16:20 – 16:50	Præsentation og diskussion
16:50 – 17:00	Opsamling og tak for i dag

DELTAGERE PÅ WORKSHOPPEN:

Gruppe 1: Anders, Liselotte, Birgit, Johan

Gruppe 2: Lars, Hans, Erling, Line

Gruppe 3: Sune, Torsten, Susanne

Gruppe 4: Tanja, Hans Henrik, Peter, Michael

Øvelse 1: Hvad er en mobilitetsudfordring?

I den første øvelse arbejdede deltagerne med:

HVORNÅR ER NOGET EN REEL UDFORDRING?

Overordnet set handler det om manglende mulighed for at komme fra A til B. Men der er flere overvejelser, der må gøre sig gældende i forhold til, om det så er en udfordring, som kommunen skal gå ind i:

- Udfordring for den enkelte – flere
- Løses individuelt – kollektivt
- Skemalagt – fleksible tilbud
- Oplevet – reel

Er lokalområdets overlevelse lig med, at der kører en offentlig bus igennem byen? Den offentlige mobilitetsudfordring er de der 5-10%, som ikke kan sætte sig bag rattet og køre. Så er der nogle pensionister ude i landsbyerne.



Flere af deltagerne har tidligere oplevet, at der italesættes et behov, men når der så sættes en løsning ind, bliver den ikke brugt.

Vi vil jo gerne lave noget for dem, der har brug for det, men vi har en masse busser til folk, der ikke har brug for det.

Der er en opfattelse af, at noget italesættes som udfordring, men faktisk løses i hverdagen.

Jeg kan ikke regne ud, om det er et reelt problem for os, eller om det bare er noget, vi siger.

Mobilitet er et emne, der tales meget om. Der er blandt deltagerne en oplevelse af, at denne italesættelse i sig selv kan bidrage til, at nogle af problemerne "forstørres".

Hele italesættelsen af mobilitetsudfordringen kan være en udfordring i sig selv. Der kan være en udbredt misforståelse om, at der er problemer, men det er der måske ikke. Men i folks opfattelser er der en forståelse af, at der er udfordringer – pga. Italesættelsen.

Derfor er der også et ønske om at udfolde dette nærmere med relevante brugergrupper for at få en dybere forståelse af, hvor i hverdagen problemerne opstår, og hvordan de tackles i situationerne, så man kan få et bedre billede af oplevede >< reelle behov. Ikke for at underkende de behov, folk oplever i deres hverdag, men for bedre at kunne prioritere de relevante indsatser.

Alle udfordringer er lige legitime, men kommunen må prioritere.

Øvelse 2: Kortlægning af udfordringer

Udfordringer kortlægges først individuelt, dernæst diskuteres de i grupperne, og til sidst samles op i plenum, hvor udfordringerne samtidig kategoriseres i forhold til overordnede temaer, hvilket resulterede i følgende bruttoliste:

MANGLENDE VIDEN OM EKSISTERENDE TILBUD

- Brug for bedre kommunikation
- Manglende viden om muligheder
- Manglende viden om tilbud/muligheder
- Manglende kendskab til eksisterende tilbud

DE ØKONOMISKE ASPEKTER – TID = PENGE

- Dyrt med kollektiv trafik (for det offentlige)
- Tiden betyder meget for den enkelte borger – ønsker ikke ventetid
- Tid = penge
- Penge – transporttid = penge + dyr off. transport
- Prisniveau er for højt (på off. transport)
- Forskellige priser flextur/bus/tog – landevejsprincip

UNGE

- Unge (uddannelse og fritidsaktiviteter)
- Sikker skoletrafik
- Børn/unge til fritidsaktiviteter/ungdomsklub
- Lange ventetider

ÆLDRE

- Ældre (socialt liv, ensomhed, lægebesøg/sygehus)
- Ældreklubben i Stenderup
- Ældre: Indkøb i hverdagen

CYKLISTER

- Cyklister – dårlige forhold, manglende sikkerhed (belysning, cykelstier)
- Sikkerhed for bløde trafikanter
- Manglende cykelstier

FREMKOMMELIGHED TIL KOMMUNENS TILBUD

- Adgang til off. institutioner for borgere uden bil
- Arbejdsløse til aktivering
- Borgere uden bil
- Nogle borgere har ingen transportmuligheder

SYSTEMERNE ER FOR KOMPLICEREDE

- “Systemer”/tilbud for dårlige – Det bliver for besværligt
- Flextur – prisforenkling
- Gode it-løsninger, der kan forstås af ikke it-kyndige
- Lettilgængelige samkørselssystemer (ældre, der ikke bruger it)

FRA HJEM TIL STOPPESTED

- Hvordan kommer jeg hen til bussen?
- Lange afstande til koll. trafik
- Nærhed til opsamlingssteder
- Få sammenhængende busser (lange ventetider v. skift)
- Mangelfuld dækning (koll. trafik)
- Fra hjem til koll. trafik – der kan være langt til stoppested
- Borgeren ønsker transportmuligheder til fordøren
- Områder med mangelfuld dækning

MEDARBEJDERE PÅ ARBEJDE

- Medarbejdere på job på skæve tider
- Virksomheders tilgængelighed for medarbejdere
- Problem med lærlinge, der ikke kan nå frem til kl. 7
- Svært at pendle til arb. med off. transport – selv inden for kommunen
- Manglende mulighed for at kunne vælge off. transport til

OGSÅ UDFORDRINGER PÅ VEJENE

- Vejnet er visse steder en udfordring
- De fleste borgere i kommunen er bilister (eller har bil i husstand)
- 1 pers. pr. bil
- Trængsel på vejene

STORE FORSKELLE PÅ HVORDAN UDFORDRINGER OPLEVES

- Private/frivillige kørselsordninger fungerer nogle steder i kommunen – men ikke andre

- Valg af transportordning i et nyt marked
- Forskelle på lokalområder (et lokalområde = én løsning – andet = en anden løsning)
- “Flertalsmisforståelser” vil have bussen skal køre, men vil ikke selv bruge den

Øvelse 3: Udfoldelse af udfordringer

På baggrund af bruttolisten udvalgte hver gruppe to udfordringer, som skulle udfoldes yderligere vha. nedenstående template, der skal hjælpe med yderligere at afdække følgende:

- Hvem er det et problem for? (borgergrupper)
- Hvor mange er det et problem for? (omfang)
- Hvor stort et problem er det? (betydning)
- Hvornår er det et problem? (tid)
- Hvor er det et problem? (geografi)
- Kommunens rolle?
- Andre centrale aktører?

UDFOLDELSE AF UDFORDRINGER

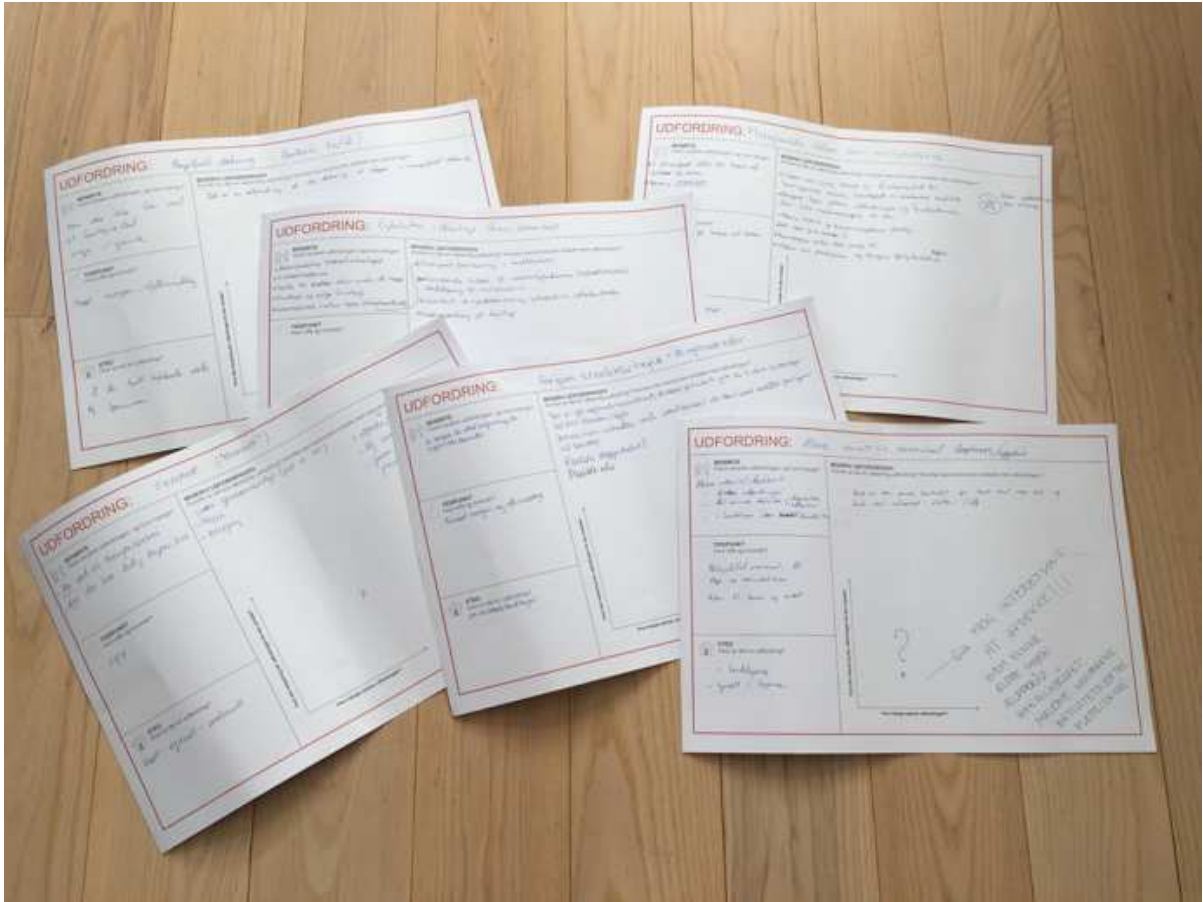
UDFORDRING:	
<p>BERØRTE Hvem berøres udfordringen, og hvor mange?</p>	<p>BESKRIV UDFORDRINGEN Hvorfor er det en væsentlig udfordring? Hvordan kan kommunen arbejde med udfordringen?</p>
<p>TIDSPUNKT Hvor ofte og hvornår?</p>	
<p>STED Hvor er det en udfordring?</p>	

Gruppe 3: Manglende viden om muligheder + cyklister

Gruppe 4: **Besværlige systemer** + fra hjem til kollektiv trafik

Gruppe 2: **De unge** + penge

Gruppe 1: **Ældre** + mangelfuld dækning



Arbejdet i den sidste øvelse resulterede i mere udfoldede beskrivelser af de enkelte udfordringer, der gav et godt udgangspunkt for at udvælge de målgrupper, der bedst kunne hjælpe os til yderligere at belyse og kvalificere udfordringerne. Vi valgte på baggrund af den indledende workshop at arbejde videre med to centrale målgrupper:

Målgruppe 1: Ældre uden egen bil i områder med "tynd" kollektiv trafik

Målgruppe 2: Unge, der bruger off. transport til/fra skole + fritidsaktiviteter

Det betyder, at det som udgangspunkt er disse specifikke borgergruppers udfordringer, undersøgelsen kan sige noget om – og ikke udfordringerne generelt, men det er vores vurdering, at vi med denne tilgang kan skabe den nødvendige dybde i undersøgelsen, som kan give kommunen et godt grundlag at arbejde videre med, samt at det også er disse målgrupper, der oplever de største udfordringer i forhold til mobilitet.

I de følgende afsnit præsenteres indsigterne fra arbejdet med de to udvalgte målgrupper med udgangspunkt i de udfordringer, de oplever som centrale i deres hverdag.

Fokusområde 1: Ældre

Ældre uden egen bil i områder med ”tynd” kollektiv trafik

ANTAGELSER OM MÅLGRUPPEN

Mobilitetsudfordringen for dem kan være, at de ikke har bil selv og måske heller ikke i deres umiddelbare netværk har adgang til bil. De har langt til nærmeste busstoppested, eller bussen kører ikke, når de har brug for den. De kender måske ikke til mulighed for flextur – eller de synes det er frås. De oplever manglende mulighed for at komme til/fra sociale aktiviteter afholder dem fra at komme afsted. Kan skabe begrænsninger + ensomhed.

Fokusområder og temaer, der kan belyses gennem inddragelse af målgruppen

- Kendskab til eksisterende tilbud + brug af tilbud
- Hvad gør disse ældre i hverdagen?
 - Hvordan løser de udfordringen i hverdag?
 - Hvornår kommer de faktisk afsted/hvordan?
- Hvor stor en udfordring oplever de, det er?
- Hvad kunne de forestille sig af muligheder/løsninger?
 - Samkørsel
 - Kørsel med frivillige (som de kender)
 - Udbringning

Fokusgruppe: Ældre

Onsdag d. 6. december blev der gennemført en fokusgruppe på Hedensted Rådhus med deltagelse af seks repræsentanter fra målgruppen. Fire ud af seks deltagere har stadig selv egen bil og er derfor ikke selv direkte berørt af de udfordringer og problematikker, de bringer op, men taler på vegne af en gruppe af ældre eller handicappede medborgere. Formålet med fokusgruppen var at få målgruppens bud på de væsentligste udfordringer og udstikke retning for de individuelle interviews. I det følgende afsnit opsummeres hovedpointerne fra fokusgruppen under temaerne:

- Regionsgrænser og sygetransport
- Mulighed for ledsager
- Afhængighed af pårørende
- Flextur
- Plads til ældre og handicappede i off. transport?

Så længe vi har en bil, er det jo ikke de store problemer... men det er jo ikke os selv personligt, det handler om. Det er jo lidt mere generelt...

Regionsgrænser og sygetransport

Sygetransport fylder en del i snakken. Her tales både om lægebesøg, genoptræning på lokalcentre og undersøgelser hos speciallæger eller på hospital.

Altså, Vejle Sygehus versus Region Midt! Det virker jo utroligt, når man er berettiget til taxakørsel. De kan få taxa til Aarhus og Silkeborg, men vil de til Vejle, og det er da meget billigere for både kommune og region – det kan ikke bevilges, så der er noget med regionsgrænserne, der er et kæmpe problem. Den alm. borger har svært ved at forstå, hvorfor det er sådan.

En anden pointe, der tages op er, at det i Hedensted Kommune kun er bevægelseshandicappede, der er berettiget til handicapkørsel, ikke synshandicappede, hvilket skaber udfordringer for de synshandicappede, der ikke er i stand til at bruge almindelig offentlig transport eller flextur (efter stramninger).

Mulighed for ledsager

Der er en oplevelse af, at det ofte er svært at få bevilget en ledsager. Også her er regler og krav blevet skærpet, oplever man. Ældrerådet vil gerne stille frivillige til rådighed for at følge borgere på sygehuset (demente, psykisk syge, stærkt bevægelseshæmmede). De oplever, at der skal utroligt meget til, før man vil bevillige en ledsager. Det er måske ikke direkte en mobilitetsudfordring, men deltagerne i fokusgruppen vurderer, at det i hvert fald er noget, der har stor betydning for de enkelte ældre, og som skaber øget utryghed i en i forvejen stresset og uvant situation.

Men hvis en kone på 95 hun skal ind på hospitalet og skannes og have taget blodprøver og sådan noget forskelligt, så er der ikke noget at gøre. Der kan ikke bevilliges en ledsager – og vi synes, vi tilbyder det helt kvit og frit. Den ældre er altså usikker – de er utrygge ved at komme på sygehuset.

Bemærk: Blinde og stærkt svagsynede kan fra 1. juli 2018 optages i Midttrafiks handicapkørsel.

En repræsentant fra Ældresagen har tre eksempler med, hvor ældre har fået afslag på ledsager i forbindelse med transport til undersøgelser:

1. En KOL-patient, der skulle til skanning på Horsens sygehus – og som var meget svækket pga. lungesygdom
2. En 87-årig med nedsat syn, som skulle til røntgen og var utryg ved selv at skulle afsted
3. En 89-årig, der skulle til skanning i Horsens

Der var visiteret kørsel i alle tre tilfælde, men de kunne ikke få en ledsager med, og det mener man er yderst kritisabelt. For der er en del, der har brug for det. De nævnte borgere endte i de pågældende tilfælde med i stedet for at blive kørt af frivillige fra Ældresagen.

Der var nogle frivillige, der endte med at køre for dem. Normalt kunne deres børn køre med dem, men de kunne bare ikke den dag!

Bemærk: Sundhedslovens § 171. Regionsrådet yder befordring eller befordringsgodtgørelse til personer, der har ret til vederlagsfri sygehusbehandling og som modtager social pension.

Det er således alene regionen, der træffer beslutninger om befordring til sygehuse, herunder muligheden for ledsager.

Afhængighed af pårørende

Som ovenstående citat viser, så er der blandt de ældre borgere en stærk afhængighed af familie og øvrige netværk i forhold til at komme rundt. Især i yderområderne italesættes en manglende mulighed for bustransport. Det er for besværligt for de fleste ældre. Der er mange skift, få afgang og langt til et stoppested.

*Jeg kan godt forstå, man samler aflastning i Løsning. Det er ikke det, der er galt, men vi har da nogle gange nogen, der ringer til os (Ældresagen):
Hvordan kommer vi til Rårup eller Juelsminde og besøger en pårørende? – måske en ægtefælle. Og de har ikke lige nogen, der kan køre dem i hverdagene.*

En del har måske også været vant til selv at kunne køre bil og er i en helt ny situation, når de ikke kan det længere. Det er et tab af kontrol og tab af handlefrihed, som kan være svært at

håndtere, og det er noget, som deltagerne i fokusgruppen selv frygter kommer til at ske for dem en dag. Der er et ønske om en højere grad af fleksibilitet i den offentlige transport, der kan gøre det til et reelt alternativ for nogle af de ældre, som ikke kan komme derhen hvor de skal med de almindelige busser, men som er friske nok til selv at komme rundt med offentlig transport, hvis blot den i højere grad matchede deres behov.

Flexitur

Flexitur er for mange ikke et oplagt valg. De kender til tilbuddet, men det er ikke lige umiddelbart noget, de benytter sig af. Der virker også til at være noget uklarhed i gruppen omkring, hvad regler og muligheder er i forhold til flexitur: Hvad kan man få? Hvem kan få det? Hvad koster det?

Og så ved jeg godt, at så bliver der sagt, at så kan man tage en flexitaxa, men hvis man er ret dårlig, så orker man næsten ikke at sidde og vente i en til to timer på en flexitaxa.

Flexitur, flexitaxa og teletaxa er alle ting, der bliver talt om i løbet af fokusgruppen, og de forskellige tilbud bliver blandet lidt sammen i snakken. Det er svært for deltagerne helt at skelne de enkelte tilbud fra hinanden. Udover det manglende kendskab er der også, måske i forlængelse af det, en vis modstand at spore. Især økonomien i det bliver der stillet spørgsmålstejn ved. Det er ikke et reelt alternativ, som alle har råd til, er holdningen.

Flexitur er fint, men det er jo langt nogle gange. 56 km... til 4 kr./km. Så bliver det jo 200 kr., og det er jo egentlig en del, hvis de skal det for tit.

Og så skal man også nogle gange vente lang tid. Fællesturene fungerer OK, men økonomien er stram for nogle ældre. Så det er ikke bare sådan lige...

Også borgere, der bor i områder, hvor der ikke kører busser, og hvor økonomien ikke rækker til flexitur, for det er jo ikke samme pris som alm. bus...

Der bliver også talt om, at det ikke er alle, der kan klare en flexitur. Man skal selv kunne holde øje med, hvornår bilen kommer, man skal have aftalte penge, og det er en udfordring for nogen.

Flexitur, der skal man have aftalte penge, hvis man ikke har MobilePay og alt det der moderne skrammel – og det skal betales, når man sætter sig ind. Prøv at forestille jer ældre med begrænset mobilitet eller synshandicappede, der skal klare den. Det er faktisk en ubehagelig situation.

Der er en oplevelse i gruppen af, at da flexiture blev indført, var der en bedre service. Det var meget fleksibelt, og man kunne godt blive hjulpet ind. Men nu er der strammet meget op, og det er også med til at gøre det til et mindre attraktivt alternativ.

Det' til fortovskant! Og så må man selv klare sig resten af vejen. Det er jo økonomi...

Plads til ældre og handicappede i offentlig transport?

Der er en oplevelse af, at der ikke bliver taget tilstrækkeligt hensyn til de mere udsatte grupper i de almindelige busser, eller at der i hvert fald er en relativt stor gruppe, for hvem den type af offentlig transport ikke er en mulighed.

Der er jo også mange, der ikke kan gå til bussen selv. Min udfordring er jo at komme fra A til B. Enten skal jeg ledsages til en bus, og det har jeg faktisk ikke nerver til mere. Jeg har ikke psyke til at stå af tilfældige steder og selv skulle finde rundt. Og det er der mange andre, der ikke har. For mig dur flexitur ikke. Der bliver man sat af på en p-plads, og det dur ikke for mig.

Yngre udviklingshæmmede har også store udfordringer i bussen. Der er ikke tid og tolerance fra chaufførernes side. Det er også en udfordring.

Størstedelen af deltagerne i fokusgruppen bruger ikke selv de almindelige busser i det daglige. De fleste af dem har som nævnt stadig deres egen bil. Kun en enkelt af deltagerne bruger bussen jævnligt, og hun er ret tilfreds med busserne. Hun bruger dem meget og har gjort det i mange år. Der er egentlig gode nok forbindelser, oplever hun. Der er kun 15 min. ventetid i Horsens inden næste bus, og det er helt fint. Den største udfordring for hende er afstanden til det nærmeste stoppested.

Så det er mest det der med afstanden til stoppestedet. Det er jo blevet rykket tættere på, så nu tager det 15 min.

Det er stadig for hende en overkommelig tur, men for de ældre, der er dårligt gående, kan det jo være en stor udfordring. Det er ikke, fordi der er en forventning om, at det nogensinde vil blive sådan, at bussen stopper udenfor hoveddøren, men det er vigtigt at være opmærksom på, at afstanden til nærmeste stoppested kan være med til at afholde nogle ældre, som måske ellers i øvrigt godt ville kunne tage med de almindelige busser, fra at komme afsted. Hvad kan man gøre inden for de eksisterende rammer for at skabe en højere grad af fleksibilitet, der sikrer, at der sættes ind der, hvor der er det største behov? Det er de meget optagede af.

Individuelle interviews: Ældre

I forlængelse af fokusgruppen har vi i januar 2018 gennemført individuelle interviews med tre borgere fra den ældre målgruppe for at komme dybere ned i nogle af de temaer og problematikker, der blev bragt op i fokusgruppen. Modsat nogle af deltagerne i fokusgruppen har ingen af de interviewede egen bil. To af dem har tidligere selv kørt og haft bil, mens den tredje deltager tidligere kørte med sin nu afdøde mand. Ellers har hun anvendt kollektiv transport. Alle tre bor i dag alene og er bosat i mindre byer i Hedensted Kommune.

I det følgende afsnit opsummeres hovedpointerne fra de individuelle interviews under de overordnede emneoverskrifter:

- Kører som regel med familie og bekendte
- Vil ikke være til besvær
- At være selvhjulpen så længe som muligt er vigtigt
- Det er svært, når helbredet svigter
- Busafgange er styrende for planlægning
- Utryghed under ophold men generel tilfredshed
- Afvikling af de små lokalsamfund

Kører som regel med familie og bekendte

Interviewdeltagerne fortæller, at de, ligesom deltagerne i fokusgruppen, i bredt omfang gør brug af både familie og øvrigt netværk, når de skal transportere sig til forskellige aktiviteter og gøremål. Det sker ofte, at de kører sammen med bekendte til forskellige aktiviteter, og at de så på hjemturen stopper ved et supermarked og handler, hvad de har brug for, inden de kører hjem.

Hver torsdag har jeg nogen, jeg kører med til gymnastik. Det er i hallen, og så kører vi forbi brugsen på vej hjem. Og så har jeg mine naboer; de spørger gerne, om jeg vil med over og handle hos købmanden i As, så dem tager jeg med hver anden tirsdag. De andre kører jeg så med hver torsdag.

Jeg kører med dem, der bor lige overfor mig. Vi ringer sammen, hvis der er noget. Ellers så handler jeg med min søn i Bilka hver 14. dag.

Vil ikke være til besvær

Men selvom det i høj grad er muligt for de ældre at få kørelejlighed, så ønsker de ikke at være til besvær for andre. Når de kører med familie eller bekendte, så sker det som regel, fordi de har en fast aftale om at køre sammen, eller hvis de bliver spurgt, om de vil køre med. Det sker sjældent på eget initiativ.

Jeg får at vide, at jeg bare skal sige til, men jeg har jo selv været i en situation, hvor jeg havde travlt osv., og så kommer der nogen og beder om din hjælp. Når man fx har fået lukket døren til butikken og skal ud og afsted, så kommer der lige nogen og vil kigge; jamen så bliver bøffen kold, ikke. Det ved jeg fra mig selv, så jeg lader være med at spørge.

Hvis man nu havde en i Rårup, hvor det er svært at komme til. Det er så der, man skal spørge sine børn, om de vil køre. Og de har jo egentlig nok at se til. Og så gør man det ikke – også selvom man har behovet.

Den private kørsel med familie og bekendte dækker med andre ord ikke alle behov, de ældre har, for at bevæge sig rundt.

At være selvhjulpne

At være selvhjulpne er vigtigt for de ældre. Selvom de, som sagt, ofte har køreljighed, så klares mere personlige ærinder, som eksempelvis lægebesøg og kontakt til kommunen, som regel på egen hånd efter eget ønske.

Så længe vi kan virke selv, det betyder meget.

Lige nu er det begrænset, hvad jeg kan. Men i dag var jeg i sparekassen og hente penge, og det kneb nok, og så skulle jeg i brugsen, og det var rigelig for mig i dag. Det irriterer mig, at jeg ikke kan mere lige nu.

Det er for det meste i forbindelse med disse mere personlige ærinder, at kollektiv trafik benyttes.

Det er svært, når helbredet svigter

En af de interviewede ældre adskiller sig fra de andre ved, at hendes helbred er blevet markant svækket på grund af forværret sygdom. Det gør selv ganske korte gåture til omfangsrige udflugter. Og nogle gange betyder de helbredsmæssige udfordringer, at bussen ikke er mulig at benytte, og så er alternativet at blive hjemme og eksempelvis få bragt indkøb m.m. til hjemmet.

Lige nu kniber det at bruge bussen; jeg ved ikke, hvordan det bliver til sommer, men ellers så må jeg jo blive hjemme.

Busafgange er styrende for planlægning

De ældre, vi har talt med, kan mere eller mindre busplaner for de busser, de benytter, i hovedet. Det virker til at være en vane for dem at bruge de pågældende busser. Når de ældre fortæller om de situationer, hvor de benytter kollektiv trafik, står det frem, at busafgange ofte bliver styrende for, hvornår noget kan lade sig gøre. Hvis de skal have nye briller eller skal i dialog med kommunen, betyder det ikke så meget, fordi tidspunktet ikke er så afgørende, men i situationer hvor der er et bestemt tidspunkt for en aftale, som fx hos en speciallæge, der spiller transport og mulighederne for at transportere sig en rolle for de ældre.

Der er borgerservice i Juelsminde hver tirsdag. Det bruger jeg. Jeg får gerne mine tider lavet om tirsdagen, så kan jeg få ordnet flere ting på en gang.

Jeg har lige været ved øjenlæge, og der skulle jeg have en tid om fire måneder, og så siger jeg, at det er en af de vanskelige; jeg skal have enten kl. 11 eller kl. 13. Så siger hun, at det er godt med mig. Men så siger jeg, at jeg er nødt til at regne efter, hvornår busserne kører, ellers kan jeg ikke komme hjem. Derfor er man nødt til at sige det.

Utryghed under ophold men generel tilfredshed

Modsat nogle af deltagerne i fokusgruppen føler de ældre, vi har interviewet, sig generelt trygge, når de bruger kollektiv trafik. To af de ældre, der benytter bus og tog til rejser ud af kommunen, fortæller, at de tidligere har oplevet ventetider på over 1 time i forbindelse med skift. Men deres oplevelser er, at det er blevet bedre, og de fortæller om ventetider på mellem 20 og 30 minutter nu, og det synes de fungerer helt OK. I forbindelse med ophold nævner de uopfordret, at nogle transitområder kan være utrygge at opholde sig i. Det er drejer sig særligt om banegårde (Horsens Banegård nævnes som eksempel).

Man skal tænke lidt over at passe på sig selv og sine penge. Man ved aldrig, om der kommer nogen. Jeg har prøvet, at en ville give mig en kop kaffe, hvis jeg ville veksle nogle penge for hende. Der var jeg alligevel så vaks, at jeg sagde, at jeg ikke havde noget at veksle med.

Det er koldt, og der er mærkelige mennesker. Der er tit nogen, som søger lidt ly, ikke.

Men det er ikke så tit, vi er på banegården. Holdepladsen nede i byen (Horsens) ved Vitus Plads. Der er altid mennesker, så det er trygt nok.

At de ældre, vi har interviewet, generelt ikke føler sig utrygge eller udsatte under transport, siger også noget om den spredning, der er i målgruppen. I fokusgruppen blev der talt en del om de udfordringer, der for udsatte målgrupper kan være i forbindelse med brugen af "almindelig" offentlig transport, men for de ældre borgere, der stadig har et godt helbred og faktisk bruger busserne regelmæssigt, opleves de som et godt alternativ, og de er overordnet set tilfredse.

Afvikling af de små lokalsamfund

Blandt de ældre er der en oplevelse af, at de større byer i kommunen opprioriteres, og at de mindre byer i kommunen er "under afvikling". De oplever, at kommunale funktioner flyttes fra de byer de bor i, men også at der over tid bliver færre og færre busafgange, samt at der er tale om, at nogle busruter til de mindre byer skal nedlægges og erstattes med andre løsninger. På den baggrund mener de, at de byer, de bor i, bliver mindre attraktive for tilflyttere og børnefamilier. Det vil afholde folk fra at bosætte sig i de små byer, og derved er opstået en negativ spiral, der forstærkes, hvilket de opfatter som en uheldig udvikling, både på et personligt og på et samfundsmæssigt niveau.

Det er ikke, fordi jeg mener, at der skal ligge store statslige bygninger i Uldum, men servicen den er væk for dem i de små byer. Ikke kun Uldum. Det er ligesom om det er gået ned ad bakke for Uldum. Også for Flemming og Rask Mølle.

Hvis de laver det om med busserne, så det vil koste 50 kr. at køre frem og tilbage, så kan vi lige så godt få varerne bragt ud. Men så er det jo det samme som at lukke os inde. Vi kommer ikke ud, og det er da lidt forkert?

Fokusområde 2: Unge

Unge der bruger offentlig transport til og fra skole plus fritidsaktiviteter

ANTAGELSER OM MÅLGRUPPEN

Mobilitetsudfordringen for dem kan være, at der er langt til stoppestedet, bussen passer måske ikke i forhold til skema, hvilket skaber ventetid. Det kan være svært at komme frem om aftenen og i weekenden. Busserne kører sjældent og passer dårligt sammen. Afhængige af far og mor (hvis de har bil). Synes der er for langt at cykle

FOKUSOMRÅDER OG TEMAER, DER KAN BELYSES GENNEM INDDRAGELSE AF MÅLGRUPPEN

- Kendskab til eksisterende tilbud + brug af tilbud
- Hvad gør de unge i hverdagen?
 - Hvordan løser de udfordringen i hverdag?
 - Hvornår kommer de faktisk afsted/hvordan?
 - Har de nogen i netværket, der kører dem?
- Hvor stor en udfordring oplever de, det er?
- Hvad kunne de forestille sig af muligheder/løsninger?
 - Samkørsel
 - Cykel
 - Udnyttelse af ventetid



Fokusgruppe: Unge

Torsdag d. 14. december blev den anden fokusgruppe gennemført med deltagelse af fire repræsentanter fra den unge målgruppe: En gymnasieelev, en lærervikar, en 10. klasse-elev og en HTX-elev. Kendetegnende for denne gruppe er, at de bruger bussen rigtig meget. Først og fremmest til/fra skole, men også om aftenen og i weekender, til fritidsaktiviteter eller for at besøge venner. De tre, der er under uddannelse, har alle ungdomskort til bussen.

I opsamlingen tages udgangspunkt i temaerne:

- Offentlig transport er besværlig og tidskrævende
- Afhængighed af andre
- Busserne venter ikke på hinanden
- Overordnet set fungerer hverdagen for de fleste
- Weekender og ydertidspunkter
- Kørekort og (egne) samkørselsordninger

Man bruger busserne rigtig meget, når man går på gymnasiet. Når man har det der ungdomskort, så bruger man det jo også. Det er en billig måde at komme rundt på, og det bliver brugt RIGTIG meget.

Offentlig transport er besværlig og tidskrævende

Der er en oplevelse af, at det tager lang tid at komme rundt med offentlig transport, og man skal ofte skifte mellem flere forskellige busser, hvilket gør det besværligt at få til at gå op.

Før havde jeg scooter, og der tog det ca. 30 min. at komme til skolen. Så det er 1000 gange nemmere med scooter. Der kan man også selv bestemme, hvornår man vil hjem. Hvis der er nogle af ens venner, der lige vil hænge ud på skolen, så kan man gøre det.

Jeg er afhængig af busserne. Og så er det jo rart, hvis de går på de rigtige tidspunkter.

De siger samstemmende, at de godt kunne ønske sig, at busserne kørte bedre. Eksempelvis er det svært at have kammerater med hjem efter skole. Det tager lang tid at komme hjem, og så skal de i hvert fald kunne blive hentet af deres forældre, for der går ikke nødvendigvis busser (der passer) om aftenen. Det er meget svært at få det til at hænge sammen med bussen, hvis man skal andet end til/fra skole.

Der er jo nogen af os, der også har et arbejde, vi skal passe. Når jeg skal begynde i Horsens, er det et stort problem. Jeg kan ikke nå på arbejde, fordi det tager så lang tid at komme hjem med bussen. Jeg skal jo lige nå hjem med mine ting inden.

Nogle oplever, at busserne egentlig overholder tiderne, men det er besværligt, når man bor et sted, hvor der ikke kører busser.

Det er jo ikke, fordi de kommer for sent. De kører jo efter planen. Det er bare træls og besværligt i forhold til at køre på scooter. Der er jo ikke noget i vejen med det, de gør.

Andre fortæller, at det kan være et problem på uddannelsesinstitutionerne, at der er mange elever, der kommer 10 min. for sent til undervisningen, fordi busserne næsten altid er forsinkede om morgenen.

Afhængighed af andre

De fortæller alle, at de ofte også har deres forældre eller ældre søskende til at køre for at få det hele til at hænge sammen.

Det man altid godt kunne tænke sig, det var jo, at bussen kører lige, når man gerne vil hjem. Det er jo det, der er fordelene ved bil, at man selv kan bestemme.

Det er træls at være afhængig af, at man skal have far, mor eller ældre søskende til at køre hver gang, man skal noget, men ofte ser de ikke andre muligheder. De fortæller, at deres forældre måske nok også er trætte af at skulle køre, men de gør det alligevel, hvis der ikke er andre muligheder. For nogen er det også en udvikling, der er sket siden de flyttede til området, hvor behovet løbende er blevet større, fordi adgangen til offentlig transport er blevet dårligere:

Da mine forældre flyttede til Rårup, gik der en bus igennem hver time. Nu kører der kun én enkelt igennem om dagen.

Bemærk:

Rårup: I de seneste ti år er der ikke sket nedskæringer på antallet af busruter, der betjener Rårup.

I 2007 var der to skolebusruter med start – slut ved Rårup Skole samt teletaxirute 705 fra Brund over Rårup til Juelsminde.

I 2018 er der to skolebusruter med start – slut ved Rårup Skole samt teletaxirute 705 fra Brund over Rårup til Juelsminde. Derudover er der nu på skoledage forbindelse fra Rårup over Hornsyld til Vejlefyrdskolen.

Hedensted Kommune:

Fra 2007 til 2018 er de væsentligste ændringer, at rute 219 fra Hornsyld til Vejle er nedlagt, ligesom der er sket indskrænkninger på rute 209. Oprindeligt kørte 209 fra Rask Mølle til Vejle, og nu er det en skolebusrute fra Rask Mølle til Lindved.

Rute 696 fra Hedensted over Uldum til Tørring er oprettet i 2012.

Busserne venter ikke på hinanden

Der opleves problemer med forbindelserne mellem bus 105 og 205. Det er mest udtalt om eftermiddagen, hvor flere af dem har oplevet, at de misser deres forbindelse.

Jeg ser det som et stort problem. Vi ringede til Midttrafik. 105 skal vente på 205, men jeg har i hvert fald oplevet tre episoder, hvor 205 var 50 sek. forsinket, og der var 105'eren kørt. Fem gange i løbet af et halvt år har vi oplevet, at 105 er kørt, selvom den skal vente.

Det er frustrerende, fordi det er med til at gøre turen meget mere besværlig og usikker, at man aldrig ved, om man nu når den forbindelse. Så bliver de nødt til at gå hjem, vente på næste bus eller blive hentet af deres forældre.

Så bliver jeg nødt til at blive hentet, eller gå, eller vente en time på at den næste kommer. Jeg har prøvet at gå hjem en enkelt gang. Fire km er ret langt. Det gider jeg faktisk ikke gøre igen. Det er pænt træls.

Overordnet set fungerer hverdagen for de fleste

De unge, der deltager i fokusgruppen har overordnet den oplevelse, at deres dagligdag fungerer OK. Der er visse udfordringer, men de løses som regel i det daglige. Der er også en forståelse for, at det nu engang er sådan det er, når man bor der, hvor de bor, og de har forældre, søskende eller venner, der ofte kan køre, hvis der ikke er andre muligheder. De synes, det er træls, at man skal være afhængig af det og træls at skulle bruge så lang tid på transport, men de fleste kommer rundt til det, de gerne vil.

For det meste passer de (busserne), som de skal. Der er bare de der gange, hvor jeg har sent fri, hvor jeg er nødt til at blive hentet i Smidskær. Ellers passer de meget godt i forhold til, hvad jeg skal bruge dem til. Der er ikke noget problem om morgenen.

De fleste synes egentlig også, at det er meget behageligt at køre i bus. Man kan sidde og lave lektier eller bare sidde og koble af, inden man skal hjem og skrive aflevering. Når man skal vente på en bus efter skole, er der som regel også andre, man kan få tiden til at gå sammen med. Så selvom det selvfølgelig ville være at foretrække, at der altid var en bus, der lige passede, så får de det til at fungere.

Jeg synes bare, man bliver god til tidsfordriv. På en eller anden måde får man jo brugt den tid på enten at sidde på gymnasiet og lave lektier eller gå ned og få noget og spise. Jeg har aldrig set det som den helt store byrde, for jeg har altid fundet på noget at give mig til.

Weekender og ydertidspunkter

Der, hvor de fleste oplever udfordringer, er om aftenen eller i weekenderne, hvor der ofte ikke er busser, der passer, og man derfor oplever en manglende fleksibilitet.

Mange kammerater fra gymnasiet kommer fra nogle af de her byer, så man skal bruge to timer, hvis man skal besøge hinanden, og busserne kører også kun hver anden time om aftenen.

Vejle har mange gode tilbud for gymnasieelever, og der er man jo så ret afhængig af busserne. Man kan ikke slå sig løs på samme måde, fordi man hele tiden skal tænke på, hvordan man kommer hjem.

Man kan heller ikke tage bussen ind og se en helaftensfilm. Eller man kan i hvert fald ikke komme hjem igen. Så der er nogle begrænsninger, men så må man jo finde på andre løsninger, synes at være holdningen. De fleste fortæller igen, at det er noget, som ofte løses ved, at der er nogle forældre eller kammerater, der kører.

Kørekort og (egne) samkørselsordninger

Flere af de unge fortæller også om en praksis, hvor man i vennekredsen hjælper hinanden med at komme rundt. Nogle gange foregår det meget spontant og uformelt i situationen, at man lige kører omkring med en kammerat.

Min kammerat, Frederik, har lige fået kørekort. Den anden uge spurgte han, om han skulle køre mig hjem. Der sparede han mig lige 2,5 timer i transport. Det synes jeg var vildt stort gjort af ham.

Andre gange er det mere struktureret gennem ex FB-grupper eller Snapchat. En af deltagerne (17 år) fortæller også, at han allerede nu har en aftale med nogle kammerater om, at de skal købe en bil, når de bliver 18, så de kan køre sammen til skole og slippe for den besværlige bustransport.

Mig og mine kammerater har allerede planlagt, at vi vil dele en bil, og så bare skiftes til at købe benzin. Det ser vi som en stor mulighed. Så er vi ikke afhængige af busser og tidspunkter og alt det der.

Tre ud af fire fortæller også, at de forventer at skulle have kørekort, så snart de bliver 18, og dermed ikke længere være så afhængige af busserne i det daglige.

Men jeg regner helt klart også med, at jeg skal have kørekort, når jeg bliver 18. Min mor, hun kan nemlig bare cykle på arbejde, og så kan jeg låne bilen 😊

Det understreger oplevelsen af offentlig transport som en midlertidig løsning. Så snart man får muligheden for at kunne transportere sig selv i bil, så foretrækker de fleste det. Det er meget lettere, det giver større fleksibilitet og mere tid.

Individuelle interviews: Unge

I løbet af januar 2018 har vi interviewet yderligere to borgere fra den unge målgruppe. De har begge det til fælles, at de er kommet til Danmark på egen hånd inden for de seneste par år som flygtninge. Modsat deltagerne i fokusgruppen har de to interviewdeltagere derfor et meget begrænset familiært netværk, hvilket adskiller sig betragteligt fra de unge deltagere i fokusgruppen.

I opsamlingen tages udgangspunkt i temaerne:

- Transport i hverdagen fungerer, men fylder meget
- Ventetid og at komme hjem er svært
- Afhængige og begrænsede af den kollektive trafik
- Weekender og ydertidspunkter er særligt svære

Transport i hverdagen fungerer, men fylder meget

Begge interviewpersoner bor i mindre byer i Hedensted Kommune. De går i skole i henholdsvis Horsens og Vejle og bruger bus til at komme frem og tilbage. Den ene skal med to busser for at nå frem og har derfor et skift undervejs, hvor busserne passer sammen. Han har en samlet rejsetid på 1 time og 20 minutter hver vej. Den anden har en kortere tur på 45 minutter hver vej uden skift undervejs. Begge vurderer selv deres muligheder for at komme rundt som værende OK til trods for, at de hver dag bruger flere timer på transport, samt at der er nogle steder i kommunen, de ikke kan komme til.

Nogle steder kan man sagtens komme til. For eksempel fra Horsens til Hornslyd. Det er OK. Men jeg kan ikke komme til Hedensted.

Det er faktisk OK, men når man skal hjem fra skole, så skal man nogle gange vente i to timer. Nogle gange har jeg for eksempel fri klokken 12, men så skal jeg vente helt til klokken 14, før jeg kan komme med bussen.

Ventetid og at komme hjem er svært

Som det andet citat overfor indikerer, så er det ikke så meget selve turen til skole, de unge ser som et problem. Det er mere, når de skal hjem fra skole eller videre til arbejde eller en fritidsaktivitet, da bussernes afgangstidspunkter og deres skemaer passer dårligt sammen.

Min bus kører klokken 11.40, 12.40, og så kører den først igen klokken 15.15. Det er lidt svært, hvis man har fri kl. 13. Man tænker bare, at ja, nu har jeg har fri, men så skal man vente. Det er bare kedeligt at gøre det hver dag.

Det er ikke et problem at skifte, når det passer sammen, men når man skal vente i lang tid. Det synes jeg ikke er i orden. Jeg spilder helt vildt meget tid på transport.

Busserne er ikke problemet, men det er spild af tid. Det ville være godt at bruge det der spildtid på noget fornuftigt – noget sport, fritidsjob eller et eller andet i stedet for at bruge det på transport. Eller hygge sig med vennerne. Man kunne spare helt vildt meget tid, hvis det var nemmere.

Det handler altså mere om den ventetid, der er forbundet med deres daglige transport, og ikke så meget selve transporttiden og det at køre med bus.

Afhængige og begrænsede af den kollektive trafik

Som nævnt befinder de unge, vi har interviewet, sig i en livssituation, hvor de har et meget begrænset familiært netværk, der for eksempel begrænser sig til en kusine bosiddende i Grindsted. Hvor de unge i fokusgruppen har forældre, der kan bringe og hente dem som alternativ til den kollektive trafik, har de interviewede unge sjældent en plan B til bussen.

Om morgenen der løber jeg til stationen. Hvis man kommer et min. for sent, så kører den næste bus først om to timer. Man skal nå den.

Begge har venner, der har adgang til bil, og som de fortæller, at de kører med indimellem. Men de ønsker ikke at ligge dem til last, så de spørger helst ikke, om de kan køre med, eller om der er nogen, der vil køre for dem. Det er kun i særlige situationer, eller hvis de har en fast aftale om at køre med.

Det er ikke så fedt at gøre det hver dag. Det synes jeg ikke. Men jeg kender nogen, som har bil, og de kører ind til Horsens. Men jeg synes, det er træls at spørge dem, om jeg kan køre med. Nogle gange har jeg kørt med en ven, hvis bussen først kommer halv otte, for så kommer vi for sent. Så ringer jeg til min ven, fordi jeg ved, at han kører deromkring og fortæller, at bussen ikke kommer; så sagde han, at han ville tage mig med. Det er fedt at gøre engang imellem, men ikke hver dag.

Det' kun hjem fra arbejde. Der går ikke nogen bus om aftenen, det er derfor han kører mig. Jeg vil ikke være til besvær.

Og når det ikke kan lade sig gøre at komme frem og hjem med kollektiv trafik, bliver konsekvensen, at de sjældent besøger venner, der bor steder i kommunen, som de har svært ved at komme til, eller fravælger fritidsaktiviteter som de ellers gerne ville deltage i.

Jeg har nogle venner i Hedensted. De ved godt, at jeg gerne vil besøge dem, men transporten er bare ikke så god dertil.

Der var en løbeklub, jeg skulle have meldt mig til, men det kunne jeg ikke pga. transporten. Efter skole kan jeg godt komme til Hedensted, men jeg kan ikke komme hjem bagefter. Man skal enten til Vejle eller Horsens for at komme hjem til Hornsyld. Det er transporten, der har gjort, at jeg ikke har meldt mig til.

Weekender og ydertidspunkter er særligt svære

Ligesom de unge der har deltaget i fokusgruppen, har de unge, vi har interviewet, også svært ved at komme rundt med kollektiv transport i weekenden og i ydertidspunkter. Det er igen særligt, når man skal hjem fra aktiviteter eller aftaler med venner, at det bliver svært.

Den sidste bus kører kl. 20 i weekenden. Det er svært, hvis man gerne vil i byen med venner og sådan noget.

I weekender kører der fem-seks busser om dagen. Om søndagen er det vist fire, så det er svært, hvis man skal til Aarhus og besøge venner, når man så skal hjem igen. Hvis ikke det passer sammen, så kan man vente i mange timer. Nogle gange har jeg ventet tre en halv time, fordi det ikke passede sammen. Det er et kæmpe problem...

Udover at det er svært at komme hjem om aftenen, så er det også svært at være impulsiv. Aftaler skal planlægges i god tid og bliver ofte styret af hvornår, der kører en bus.

Det er lidt svært. Altså, nogle gange kan man ikke nå at tage en bus, så må man vente til næste bus, der kører om to timer. Og så kan man ikke nå den der aftale i Vejle kl. 14. Så bliver det aflyst.

Og nogle gange ender det med at være så besværligt at få transport til at hænge sammen, at de unge vælger at blive hjemme.

Jeg lader være med at tage i byen, eller også bliver jeg derinde i byen indtil næste morgen, når bussen kører. Men det er sindssygt koldt. Har prøvet det et par gange. Nu har jeg besluttet, at så bliver jeg bare hjemme i stedet for.

Tværgående temaer

Når man kigger på tværs af de to målgrupper, er der visse temaer, der går igen – og som det derfor kan være særligt vigtigt at være opmærksomme på i det videre arbejde med mobilitet i Hedensted Kommune.

Det er besværligt at komme rundt med bussen

Det er besværligt at skulle tage bussen i forhold til at køre i bil eller på scooter. Det tager lang tid, busserne passer ikke sammen, de går ikke ofte nok, især om aftenen og i weekenden. Det fungerer OK til/fra skole, men så snart man skal noget ud over det, så er det problematisk. Mange kan løse det gennem venner eller familie, men hvis man ikke har et personligt netværk, der kan hjælpe i de situationer, så skaber det meget reelle udfordringer, der gør, at der er visse ting, man er afskåret fra (som eksempelvis at deltage i en løbeklub i Hedensted).

De ældre er mere fleksible i deres hverdag og kan planlægge ting i overensstemmelse med busplanen, men de oplever alligevel også ofte, at de er afhængige af andre i forhold til at komme de steder hen, de gerne vil, eller at det kan være besværligt ex at planlægge lægetider, så de passer med busserne.

Oplevelse af afvikling

Flere giver udtryk for en oplevelse af, at service og kvalitet forringes. Udviklingen går den forkerte vej, især i de små byer, og der er en bekymring for, at det skal blive endnu værre. Der kører ikke så mange busser som tidligere, og kvaliteten af de øvrige eksisterende tilbud forringes (flectur, sygetransport og mulighed for ledsager).

Det er tydeligt i undersøgelsen, at det skaber reelle udfordringer for dele af målgrupperne – men der er også en klar italesættelse af problematikker, som i det daglige måske ikke fylder det store, men som alligevel opleves som betydningsfulde, fordi de i borgernes optik taler ind i en større problematik, der handler om, hvorvidt man føler sig inkluderet i det kommunale fællesskab eller føler, at den by man bor i er under afvikling.

Et eksempel på denne type udfordring er: *Det er umuligt at komme til rådhuset i Hedensted!!* Det bliver nævnt flere gange (både blandt de unge og de ældre), og man kan diskutere, hvorvidt det er et reelt problem. I hvert fald er det ikke så ofte, man står i en situation, hvor man har behov for at komme til Hedensted Rådhus og ikke har andre muligheder end bus.

Det er mere følelsen af, at det ikke kan lade sig gøre, hvis nu behovet skulle opstå – og så det absurde i, at en tur der måske tager 30 min. i bil nærmest bliver en hel dagsrejse med bussen. Måske er det ikke nødvendigt at sikre alle borgere mulighed for let at kunne komme til Hedensted. Man kan måske lige så vel sørge for, at kommunen kan komme ud til borgerne. Det virker meget til at handle om at føle sig set og hørt. At man oplever at være en del af det kommunale fællesskab frem for et udkantsområde, der afvikles.

Øget fleksibilitet så man ikke er afhængig af andre

Selvom de fleste borgere i undersøgelsen ofte har mulighed for at trække på deres netværk, så er det i forhold til den ældre målgruppe kun noget, de benytter sig af i begrænset omfang. Man ønsker ikke at være til besvær. Det kan være OK en gang imellem, men det er ikke noget, de vil benytte sig af regelmæssigt.

I den unge målgruppe nævner flere eksempler på, at man går sammen i vennegruppen om en bil, eller etablerer mere eller mindre faste samkørselsordninger gennem sociale medier. I disse tilfælde oplever man ikke at være til besvær. Der hvor der ikke er disse aftaler, og man ikke har mulighed for umiddelbart at trække på sit nære netværk, så er der samme følelse i den unge målgruppe som i den ældre: Man ønsker ikke at være til besvær, og de oplever et behov for fleksible alternativer.

De fleste kender ikke alle detaljerne i den eksisterende Flextur-ordning. Nogle har måske hørt om den, men er stadig lidt i tvivl om, hvad det helt går ud på, hvordan man bruger det, og hvem der kan bruge det. Blandt dem, der kender mest til ordningen, er der også stadig en vis skepsis. Det er jo dyrere end bus, og det er ikke alle, der har råd til det. Der er også en oplevelse af, at det er besværligt, man kan komme til at vente i lang tid og skal bestille langt tid i forvejen, så det er ikke noget, der i deres øjne er tilstrækkeligt fleksibelt i forhold til deres behov.

Anbefalinger til det videre arbejde

Det primære formål med undersøgelsen har været at afdække, kvalificere og nuancere målgruppernes oplevede udfordringer. Det er dermed hverken undersøgelsens eller rapportens formål at præsentere løsninger på de udfordringer. Alligevel mener vi, at vi på baggrund af vores snakke med de involverede borgere samt vores analyse af data kan pege på følgende fire vigtige fokuspunkter for det videre arbejde.

Vær skarp på kommunikationen af eksisterende tilbud

En del, især i den unge målgruppe, kender ikke tilbuddet om Flextur, og de, der kender til det, både blandt de unge og de ældre, har en opfattelse af, at det er besværligt: Man kommer til at skulle vente lang tid, og det er besværligt med betaling. Derudover har de svært ved at gennemskue takstsystemerne, og flere kan fortælle skrækhistorier om ture, der er blevet meget dyrere end beregnet.

Gør det lettere at vælge kollektiv trafik

Hvis den kollektive trafik skal være et reelt valg, må det ikke være for besværligt. Der skal ikke være for langt til stoppestedet, busserne skal passe sammen, og det skal være muligt at komme i skole til tiden og have adgang til de services og institutioner, man bruger i hverdagen. Flere borgere oplever store problemer med busser, der ikke venter på hinanden, og det skaber utryghed og utilfredshed blandt passagererne, at man ikke kan regne med at nå sin forbindelse – eller at man ofte kommer for sent i skole.

Tænk i fleksible løsninger

Borgerne ved godt, at det ikke er realistisk, at rutebilerne kommer til at dække hele kommunen på alle tider, og de er også villige til at acceptere andre typer af løsninger, der kan hjælpe dem til at få adgang til de tilbud (kommune, sundhed, indkøb), de har brug for. Måske skal kommunen komme til borgerne i stedet for omvendt, og måske kunne man tænke det samme i forhold til læge (mobil praktiserende læge)? Det vigtige for dem er adgangen til de forskellige tilbud.

Sørg for at yderområderne ikke føler sig afviklet

Det er ikke økonomisk rentabelt med busdrift alle steder, men det er vigtigt, at når man er nødt til at nedprioritere visse områder i den kollektive trafik, at der så er en bevidsthed om vigtigheden af at sætte ind med understøttende tiltag, der kan give borgerne i de pågældende områder en tryghed i, at man som kommune tager hånd om deres behov på anden vis.



Alexandra Instituttet hjælper offentlige og private virksomheder med at anvende den nyeste it-forskning og -teknologi.

Vi er en almennyttig virksomhed, der skaber vækst og velfærd i Danmark gennem it-baserede produkter og services.