

”Ét er teori – noget andet er praksis ude på landet. Erfaringer fra et forsøgsprojekt om landsbytransport”

Paper til Trafikdage 2003 på Aalborg Universitet

Af Civilingeniør Svend Erik Rolandsen, Sven Allan Jensen A/S og
Arkitekt maa., lektor i kommunal planlægning Jørgen Møller, Aalborg Universitet, Institut 20 og næstformand i Mellerup Bylaug.

Dette paper beskriver erfaringerne fra et forsøgsprojekt i landsbyen Mellerup i den kronjydske landkommune Nørhald. Her har Mellerup Bylaug¹ fra september 2001 til juli 2003 arbejdet med projektet ”Mindre trafik – mere liv”, sammen med konsulenter fra Sven Allan Jensen A/S. Projektet er finansieret af det daværende By- og Boligministeries Bypulje under temaet ”Den bæredygtige landsby”, men projektet videreføres formodentligt på ubestemt tid af Bylauget.

Paperet er bygget opbygget som en kronologisk case-story om projektets udvikling i dets levetid, en opsamling på en række erfaringer fra projektet, samt en afsluttende diskussion om projekterfaringerne kan bruges i en større trafik- og landdistriktpolitisk sammenhæng.

1. Kort resumé.

Formålet med projektet var at sætte fokus på trafikken i samt **til og fra** landsbyen – og forsøge at motivere landsbyboerne til at reducere deres kørsel i personbil og ændre adfærd i brugen af samme for at skabe mere liv i landsbyen, samtidig med at der på længere sigt kunne opnås en reduktion af miljøbelastningen fra trafikken. Projektet viser, at det ikke er vanskeligt at mobilisere interesse og positive tilkendegivelser om at køre færre kilometer i personbilen og køre langsommere i landsbyen, – men i praksis er der mange barrierer for adfærdsændringer i forbindelse med trafikanternes adfærd, selv i en landsby, hvor der er en stærk lokal organisering og et rigt foreningsliv at bygge på .

2. Mellerup et lokalsamfund i udvikling og afvikling:

Landsbyen Mellerup med omkring 750 indbyggere er smukt beliggende ved Randers Fjord og de store Støvringgårdskove ca. 13 km øst for Randers. Den centrale trafik til Randers foregår på det amtskommunale vejnet.

- I kommuneplanen og kommunens planstrategi fra foråret 2003, er Mellerup i det regionale og kommunale bymønsterhieraki udpeget som landsby, hvilket indebærer en begrænset, fremtidig bolig- og erhvervstilvækst.²

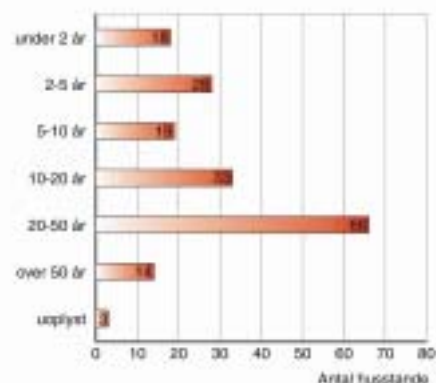


¹ . Mellerup Bylaug blev stiftet i 1999 som en organisatorisk enhed ovenpå en række foreninger og institutioner, som i forvejen fandtes. Bylaugets formål er blandt andet at tage sig af problemfelter og sager, som ikke varetages af de forannevnte. Bylauget er organiseret med et repræsentantskab og en bestyrelse, som tager sig af bylaugets aktiviteter med hjælp fra en række arbejdsgrupper. Bylaugets legitimitet er, at alle byens voksne indbyggere kan møde frem til den årlige generalforsamling og der gøre deres indflydelse gældende og komme med forslag til ting og sager, som kræver en lokalpolitisk indsats. Den politiske legitimitet i forhold til Byrådet er skabt gennem et seriøst samarbejde og faglig kompetent, kritisk/konstruktiv dialog med kommunens teknikere og politikere gennem 4 – 5 år.

² Der er dog pr. medio 2003 færdigbygget 6 almene udlejningsboliger i byen, og der arbejdes på at etablere et plangrundlag for omkring 20 parcelhuse i byen, ligesom der er planer om 4 –6 jorbrugspareller omkring byen. Bylauget har i sit høringsvar til kommunens strategioplæg ønsket at landsbyen opgraderes til lokalcenter.

- Arbejdsløsheden blandt folk i den erhvervsaktive alder er beskeden, og der findes ingen eller kun ganske få familier, som er ramt af sociale eller misbrugsrelaterede samspilsproblemer. Folk bor i eget hus, heraf ca. 85 i nye eller nyere parcelhuse i en samlet udstykning, der for størstedelens vedkommende er fra perioden 1968 – 1975, hvor generationsskiftet er godt i gang, og der findes under 15 udlejningsboliger i landsbyen.
- Selve landsbyen er kendetegnet ved, at der er få private servicefunktioner, men der er dog en købmandshandel og en grillbar³. Efter landsbyforhold er der relativt mange lokale arbejdspladser i den offentlige sektor på Mellerup Fri – og efterskole med ca.35 ansatte samt et amtskommunalt skolehjem med ca.35 ansatte og et færgeri. Den private sektor udgøres af en del småvirksomheder og byggefirmaer, et par aktive landbrug i mellemstørrelsen og en maskinstation mv. med tilsammen op mod 30 beskæftigede.
- Børnepasning for de 0-3 årige foregår i kommunal dagpleje, som ikke nødvendigvis er i Mellerup, og børnehavebørn i alderen fra 3 – 6 år passes i Harridslev 6 km. fra Mellerup. SFO-børn passes ligeledes i skolefritidsordning i forbindelse med Korshøjskolen i Harridslev. Et mindre antal børn passes i skolefritidsordning i forbindelse med Mellerup Friskole.
- Folkeskoleelever frekventerer hovedsageligt den kommunale folkeskole med op til 10.klasse i Harridslev. Hertil transporteres de med kommunale skolebusser. Et betydeligt antal børn fra byen og den nærmeste omegn går i skole i Mellerup Friskole. Hertil kommer de på egen regning og risiko. Børn udefra transporteres til skolen i friskolens skolebusser.
- Gymnasieelever m.v. går i et af de 2 gymnasier i Randers. Hertil transporteres de som regel med kollektiv, amtskommunal bustransport.
- Mellerup betjenes af en regional buslinie med forbindelse til Randers, men der er kun 6 daglige afgang, og færre lørdag/søndag, og driften er i de senere år blevet beskåret år for år. Blandt andet er busruten gennem byen omlagt, så dækningen er forringet, således at man nogle steder fra har op mod 1 km til nærmeste stoppested, hvilket blandt andet er til gene for landsbyens ældre, når man også indtænker de topografiske forhold i landsbyen ind i stoppestedernes placering.⁴

Antal år bosat i Mellerup



Sammenfattende om Mellerup kan man sige, at den er en smukt beliggende, rimelig velfungerende oplandsbosætningslandsby i en passende pendlingsafstand til Randers, der gør at man stadigvæk bor på landet, men kan arbejde i byen. Der er dog en række problemer, som trænger til at blive løst, for at Mellerup kan stå stærkere i fremtidens kamp for overlevelse som et levende og engageret samfund, herunder manglen på kommunale institutioner og private servicefunktioner, som kan tilskrives byen begrænsede størrelse, herunder især en dagligvarebutik, hvor erfaringerne med butikker på landet viser, at der kræves et opland med ca. 1000 personer for at fastholde denne.

3. Trafikproblemstillingerne i projektet.

Ovenstående forhold skaber efter lokale forhold både stor ud- og indpendling, genereret af byens egne borgere og byens egne arbejdspladser foruden et stort transportarbejde gennem byen, som blandt andet belaster miljøet og skaber usikre forhold for de bløde trafikanter, -fodgængerne og cyklisterne. Samtidig giver de mange børn og unge fra byens skoler en del gående færdsel på byens hovedgade Amtsvejen. Dette forværres yderligere af den nogen nødlidende færdselskultur, som disse unge mennesker udviser, lige som

³ . Begge forretninger blev lukket i juni 2003. Til gengæld er der i juli måned 2003 åbnet et ny spisested/cafe ved byens færgeløje, hvor Danmarks mindste motorfærge "M/S Ragna" besejler færgeruten Mellerup –Voer.

⁴ Et par forsøg på at få flyttet stoppesteder og busruter gennem landsbyen er blevet afvist af Århus Amtskommune.

den historiske, smalle og slyngede vejstruktur i den kuperede landsby er med til at skabe dårlige oversigtsforhold og utrygge trafikforhold.

På bestemte tidspunkter udløser gudstjenester og andre arrangementer i byens to kirker visse trafik- og især parkeringsproblemer.

Turist- og erhvervstrafik gennem landsbyen til og fra Motorfærgen "M/S Ragna", der besejler færruten Mellerup – Voer, samt et større antal lystfiskere med trollingbåde på bådtrailere til og fra fjorden, udgør et betydeligt element i trafikken gennem byen, suppleret med biltrafik til og fra byens lystbådehavn.

Moderne og dermed store og tunge landbrugsmaskiner og transportere af gylle og afgrøder gennem byen er i perioder ligeledes en medvirkende årsag til de trafiksikkerhedsmæssige problemerne og den konstaterede utryghed blandt de fastboende.

Fritidsaktiviteter på Mellerup Efterskole i vinterhalvåret og sportsaktiviteter på Mellerup Stadion 1 km uden for byen samt i hallen i Harridslev 6 km fra Mellerup genererer også trafik, fordi forældrene til mindre børn op til 10 –12 år oplever især Amtsvejen som trafiksikkerhedsmæssigt farlig, og Harridslev ligger for langt væk til børns egen transport især i vinterhalvåret, hvor størstedelen af de indendørs idrætter finder sted.

Samlet set var der derfor fra Mellerup Bylaugets side et meget stort ønske om, af økonomiske og miljømæssige årsager, at begrænse trafikken⁵ til, fra og igennem landsbyen, nedsætte hastigheden på den nødvendige trafik, samt skabe bedre og mere trafiksikre forhold for de bløde trafikanter i og gennem Mellerup gennem at mobilisere et bredt engagement blandt borgerne i Mellerup om projektet.

Bylauget ønskede således at afprøve en række idéer, bl.a. etablering af fælles distancearbejdspladser/hjemmearbejdspladser og en samkørselsordning.

Samtidig arbejdede – og arbejder – bylauget på at skabe flere aktiviteter og institutioner i landsbyen, hvilket kan medvirke til at begrænse den store udpending. Bylauget arbejder blandt andet for etablering af en børnehave i Mellerup og et "Multikultihus" med idrætshal, vandrehjem, møde- og værkstedslokaler samt cafe og andre faciliteter.

4. Projektets formål og planlagte aktiviteter.

Projektets hovedformål var således:

- At minimere transporten ved at skabe flere aktiviteter i landsbyen og forøge samkørselen til arbejde og fritidsaktiviteter.

Samt delmålene:

- At mindske landsbyens sårbarhed over for fremtidige forøgelser i transportomkostningerne.
- At mindske transportens miljøbelastning.
- At fastholde og forbedre grundlaget for bosætning i landsbyen.
- At skabe mere liv og aktivitet i landsbyen.

Der var på forhånd lagt op til at følgende aktiviteter skulle gennemføres:

- Gennemførelse af en telefoninterviewundersøgelse blandt flest mulige husstande i Mellerup.
- Rundbordssamtale om transportbehov, problemer og løsninger for forskellige befolkningsgrupper i Mellerup.
- Udkast til strategi for begrænsning af transporten, herunder et idékatalog.
- Afholdelse af temadag om begrænsning af transporten i Mellerup.
- Udformning af endelig strategi.

⁵ Bylauget ønskede at reducere trafikken, uden at det på nogen måde måtte gå ud over dynamikken i byens udvikling.

- En evaluering i form af en minitелефoninterviewundersøgelse, rundbordssamtale el. lign.

Projektforløbet afveg en del fra det beskrevne - mere herom senere.

5. Grundige forundersøgelser og resultaterne herfra.

En hovedidé i projektet var at belyse landsbyens samlede transportbehov, samt så vidt muligt at afdække samtlige transportrelaterede problemer, som landsbybeboerne oplevede, med henblik på at frembringe løsninger, der både begrænsede transporten til og fra samt i landsbyen.

Derfor blev der i efteråret 2001 gennemført en telefoninterviewundersøgelse, hvor målet ikke blot var at interviewe et repræsentativt udsnit af husstandene, men så vidt muligt at inddrage alle husstande i landsbyen i undersøgelsen, hvorved undersøgelsen adskiller sig fra andre, gennemførte projekter.

Forud for telefoninterviewundersøgelsen blev der omdelt en folder med informationer om projektet og telefoninterviewundersøgelsen til samtlige husstande i landsbyen. Det anslås, at der i Mellerup er 280 husstande, hvoraf godt 80% har offentligt telefonnummer. Heraf blev næsten 90% kontaktet, og i alt 181 svarede på spørgsmålene – ca. 2/3 af landsbyens husstande.

Ud over at belyse transportomfanget blev respondenterne også bedt om at erklære deres holdning til følgende forslag:

- En samkørselsordning for beboerne i Mellerup.
- En fælles hjemmearbejdsplads.

Endelig blev respondenterne spurgt om deres syn på trafikikkerheden i Mellerup.

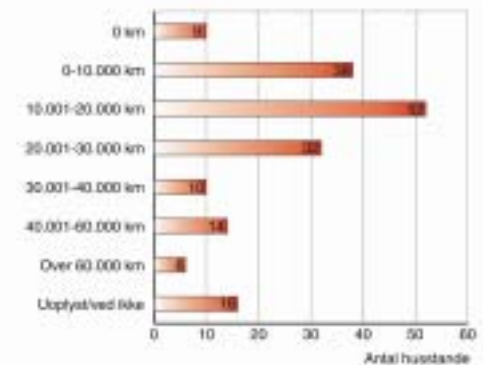
Undersøgelsen blev generelt godt modtaget. De fleste var positive, og der var kun få utilfredse respondenter.

Hovedresultaterne af undersøgelsen var:

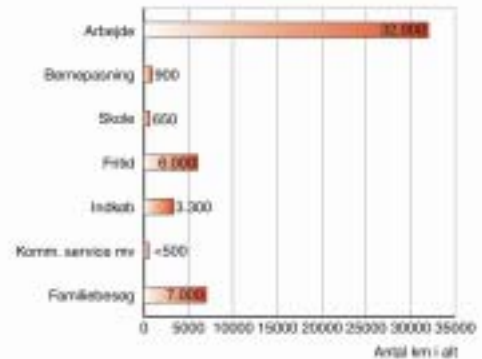
- At landsbyens beboere i alt transporterer sig ca. 6 mio. km årligt i bil.
- At mere end hver 4. husstand havde problemer med at dække det daglige transportbehov, fx i forbindelse med arbejde eller børnenes fritidsaktiviteter.
- At ca. 30 % af landsbyens husstande erklærede sig interesserede i at deltage i en samkørselsordning med andre fra landsbyen. En del af husstandene deltager allerede i dag i uformelle samkørselsordninger.
- Derimod erklærede kun 7% af landsbyens husstande sig interesserede i en fælles hjemmearbejdsplads.

Analysen viste, at en samkørselsordning er mest realistisk i forhold til bilturene mellem bolig og arbejde, dog primært mellem Mellerup og Randers, da der her er mange som ”skal samme vej”. Folk har dog vidt forskellige turmål i Randers,

Antal km pr. år pr. husstand

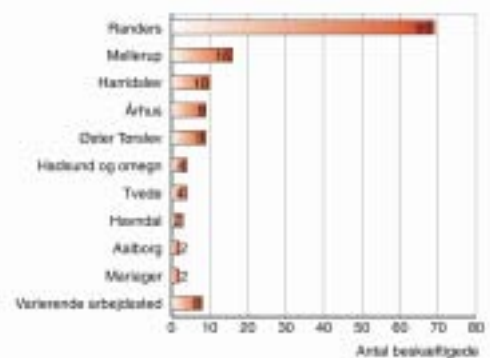


Ugentligt transportomfang fordelt på formål - Mellerup



Oplysningen omfatter kun ture, hvor der er flere husstande for hvert i stedet for at notere antallet af ture til hver.

Arbejdspladsernes beliggenhed



som er kendt for at have betydelige, interne og tidsrøvende myldretidstrafikproblemer i forbindelse med passagen af Randers Fjord, hvor Randers Bro er en trafikmæssig flaskehals.

Analysen viste også, at fritidsturene i ”tid og rum” er så forskellige, at det er svært at etablere samkørsel. Kun få aktiviteter som fx svømning i en naboby kan ”organiseres”. Endelig viste undersøgelsen, at der er en tendens til at tilflyttere – ”nye” borgere i Mellerup – var mere interesserede i samkørsel og hjemmearbejdspladser end de, som havde boet i Mellerup i mange år.

Telefoninterviewundersøgelsen viste samtidig, at trafiksikkerheden i landsbyen havde størst bevågenhed blandt respondenterne.

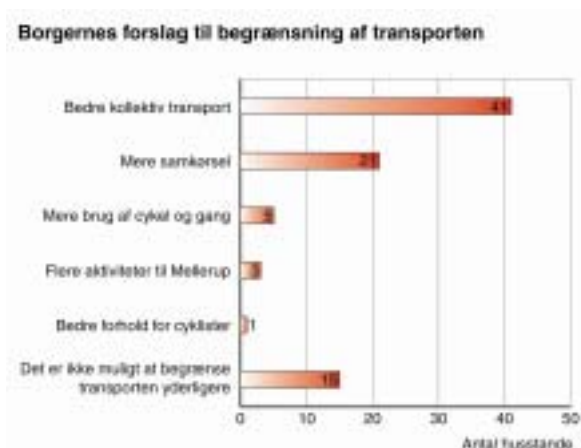
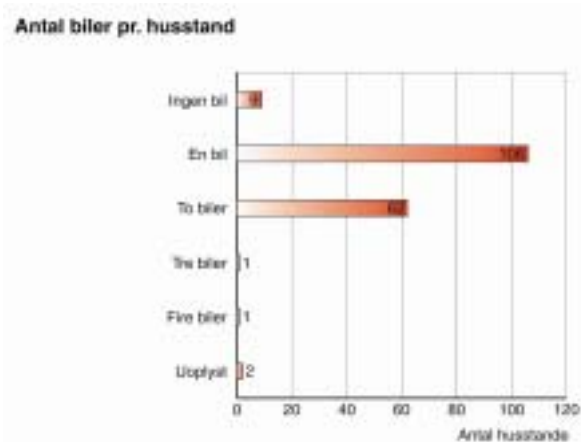
Hele 69 % af husstandene svarede, at de følte sig utrygge i trafikken et eller flere steder i Mellerup, særligt langs Amtsvejen. Derfor fik initiativer til forbedring af trafiksikkerheden stor vægt i de efterfølgende aktiviteter.

På baggrund af undersøgelsen blev der udarbejdet et utryghedskort, der viser de mest utrygge steder i trafikken i Mellerup.

Borgernes egne forslag til begrænsning af transporten var især rettet mod forbedringer af den kollektive trafik, herunder mulighed for at benytte skolebusserne.

Der blev også gennemført en mindre spørgeskemaundersøgelse blandt ansatte på nogle af landsbyens arbejdspladser.

Undersøgelsen skulle blandt andet belyse, om transporten til og fra landsbyen kunne begrænses ved at tilbyde ansatte mulighed for at flytte til Mellerup. Det var kun få dog interesserede i – bl.a. som følge af ekstremt høje varmepriser fra landsbyens naturgasfyrede, 10 år gamle kraftvarmeværk!



6. Hvad gjorde vi for at inddrage borgerne?

Da projektets formål blandt andet var at ændre Mellerupborgernes trafikale adfærd, stod det fra første færd klart, at var det helt afgørende at få etableret et bredt kendskab blandt borgerne til projektet, og for at få ændret adfærden måtte en åben, offentlig dialog ligeledes være vigtig.

Et bredt spekter af informationsmetoder.

I projektet blev der anvendt en længere række af informations- og borgerinddragelsesmetoder, som skal beskrives i det følgende. Filosofien i projektet var at være synlige i en række aktiviteter i landsbyen, og samtidig forsøge at starte en eller flere arbejdsgrupper op, som kunne arbejde videre med forslagene, hvoraf der var konstateret størst potentiale i en samkørselsordning. Formuleringen af en ”strategi” afventede et indledende borgermøde og nedsættelsen af arbejdsgrupper.

Derfor blev der endnu engang omdelt en informationsfolder til samtlige husstande, hvor der blev inviteret til et borgermøde i forsamlingshuset, samtidig med at hovedkonklusionerne fra undersøgelsen blev præsenteret.

Der blev også annonceret i den lokale avis og hos købmanden, og projekt og borgermøde fik omtale i den lokale gratisavis samt i det lokale dagblad, ligesom bylaugets hjemmeside blev taget i brug.

Første borgermøde. I vinterens mørke mødtes ildsjælene atter engang.

På et borgermøde i byens forsamlingshus i februar 2002 deltog godt 30 borgere. Mødet var struktureret som et "Cafemøde", hvor alle kunne komme til orde i mindre grupper. Efter at problemstillinger og muligheder var præsenteret, blev de 4 emner diskuteret ved cafebordene, - dog afbrudt af det uundværlige, fælles kaffebord.

Emnerne trafiksikkerhed, samkørsel og kollektiv trafik blev virkelig debatteret grundig igennem, hvorimod emnet om en fælles hjemmearbejdsplads kun mødte meget behersket interesse blandt de fremmødte. Hvor der var stor lyst til debat og fremsættelse af en række konkrete forslag til dette og hint, så var der larmende tavshed, da folk skulle melde sig til de arbejdsgrupper, der skulle bære projektet videre frem mod virkeliggørelse.

Det var ikke muligt at samle tilslutning til nogen af de planlagte arbejdsgrupper, hvilket kan have flere årsager, bl.a. at Mellerup Bylaug allerede havde igangsat mange aktiviteter, som alle i forvejen trækker på landsbyens ildsjæle, eller at borgerne havde vænnet sig til, at Bylauget jo nok klarer tingene. Bylaugets karakter af at være en "semiprofessionel" organisation kan måske også have afskrækket nogen fra at melde sig.

Bylauget besluttede sig derefter for selv at køre videre med projektet, og idéen om at udforme en strategi for begrænsning af transporten blev som følge af manglende opbakning til arbejdsgrupperne forladt. I stedet blev kræfterne koncentreret om at udarbejde konkrete forslag til en samkørselsdatabase samt alternative forslag til, hvordan trafiksikkerheden kan forbedres – i håb om at disse initiativer kunne skabe fornyet opbakning til projektet.

Andet borgermøde. I T-Shirt og sandaler er lysten (til diskusion) større!

Dernæst blev der afholdt et nyt borgermøde først i juni 2002, i forbindelse med det årlige "Åben landsby"-arrangement⁶ i Mellerup. Mødet blev afholdt i et stort festtelt på byens grønne fællesareal, og der deltog i alt ca. 80 borgere.

Årsagen til det efter lokale forhold meget store fremmøde var, at der i tiden op til borgermødet havde været en heftig og skarp avisdebat mellem borgerne i Mellerup om et lokalplanforslag til en bebyggelse på op til 22 parceller, hvor et par borgere følte, at de blev frataget noget af deres udsigt. Disse borgere havde samtidig foranstaltet en protestunderskriftsindsamling mod lokalplanforslaget. Sagen blev dog landet i fordragelighed, og herefter blev en række andre forhold drøftet - herunder transportprojektet.

Her var der fokus på samkørselsordningen, hvor borgerne havde mulighed for at stille spørgsmål og komme med meningstilkendegivelser, samt tilmelde sig direkte ved at udfylde et skema efter mødet eller på den efterfølgende "Åben landsby"-dag. Her var konsulent og Bylaugets medlemmer også til stede for at besvare spørgsmål om projektet.

Trafiksikkerheden omkring Amtsvejen gennem landsbyen var et andet hovedemne. Det var Bylaugets håb at skabe større trafiksikkerhed, således at der blev en større tryghed, der måske kunne medvirke til, at flere lod bilen stå ved de korte, stærkt forurenende koldstartsture intern i byen. Der blev taget udgangspunkt i, at større trafiksikkerhed kan opnås gennem lavere hastigheder, og borgerne blev præsenteret for sammenhængen mellem hastighed og alvorligheden af trafikuheld, og borgermødet gav stor opbakning til, at hele Mellerup skulle udpeges til 40 km/t-zone.

⁶ Bylauget har i 3 år arrangeret en landsbydag med forskellige samlende temaer. Dagen går med en lang række aktiviteter for børn og voksne og afsluttes med en stor fest om aftenen og et godt stykke ud på natten.

Derimod var der meget lille tilslutning til samkørselsdatabasen trods den store interesse vi havde fået i telefoninterviewundersøgelsen.

Hastighedskampagne

Mellerup Bylaug besluttede efterfølgende at igangsætte en hastighedskampagne i september 2002, hvor der blev uddelt bagrudestreamere med teksten "40 km/t – i Mellerup" til samtlige husstande, sammen med materiale om kampagnen. Sammen med informationsmaterialet blev der igen omdelt et svarkort med mulighed for tilmelding til samkørselsdatabasen.

Tredje borgermøde. Evalueringsmøde – "Hvorfor er det så svært?"

Sidst i november 2002 blev der afholdt et afsluttende borgermøde i idrætsforeningens klubhus i forbindelse med bylauget generalforsamling. Her blev projektets manglende resultater diskuteret under overskriften "Hvordan er det gået – og hvorfor er det så svært?" Der deltog 15-20 personer på mødet, hvoraf de fleste havde nær tilknytning til bylauget.

Udgangspunktet for diskussionen var en undren over, at der var så beskeden en interesse for deltagelse i såvel hastighedskampagnen som samkørselsdatabasen. Telefoninterviewundersøgelsen og borgermødet i sommeren 2002 gav ellers et indtryk af stor interesse blandt borgerne.

Synspunkterne var dels udtryk for nogle af deltageres holdninger, dels for de holdninger deltagerne havde hørt blandt de øvrige borgere i Mellerup. På borgermødet blev følgende synspunkter refereret:

- Samkørsel er en død idé – der skal i stedet kæmpes for den offentlige transport.
- En liste over kontaktpersoner på hjemmesiden, der er interesserede i samkørsel, kan måske hjælpe.
- Ældre har et behov i forbindelse med fx handel og besøg på ældrecentre i Harridslev eller Øster Tørslev – et opslag ved købmanden kan måske hjælpe.
- Mellerup skulle hellere blive forsøgsby for biler, der kører på rapsolie. Det ville give langt væsentligere, miljømæssige gevinster.
- Flere er begyndt at køre sammen efter projektets kampagner. Det tager tid, men der sker noget.

På mødet var der desuden enighed om, at den kollektive trafik kan forbedres. Der mangler en bus så tidligt om morgenen, at man kan være i Randers senest kl. 06.30. Samtidige nedskæringer i den regionale busdrift vanskeliggør dog nye initiativer.

Den manglende interesse for fælles hjemmearbejdspladser blev også diskuteret. Der burde være et behov, da der fx er mange små håndværksvirksomheder, som kunne rationalisere kontorarbejdet via en fælles hjemmearbejdsplads, evt. med en fælles sekretær. Men de fleste små firmaer har allerede faciliteterne hjemme, og det er måske imod "livsformen" med de medhjælpende hustruer i de små virksomheder at samle sig i fælles hjemmearbejdspladser.

Projektets generelle udbytte for Mellerup blev også diskuteret. Nogle pegede på, at borgerne generelt støtter, at "der gøres noget" fra bylaugets side, mens andre mente, at bylauget i nogle tilfælde bliver upopulær for at "gøre for meget".

Der var derimod enighed om, at bylauget har fået nyttige erfaringer ved at køre et projekt af denne type, og at det giver Mellerup et aktivt image udadtil, for eksempel blandt politikerne i kommunen, men også blandt fx idrætsorganisationer, som kan være interesserede i at arbejde sammen med Mellerup og foreningerne der på et senere tidspunkt.

Afslutningsmøde i bylauget

I maj 2003 blev der afholdt et afslutningsmøde i Bylauget, hvor et udkast til en slutrapport blev diskuteret. Der var enighed om konklusionerne, men også at det i fremtidige projekter er vigtigt at være fysisk synlige i landsbyen. Bylauget har lavet mange projekter, som endnu ikke har mundet ud i konkrete, fysiske anlæg.

Da byens købmandsbutik lukkede få dage inden mødet, prægede det selvfølgelig også denne aften, men debatten blev dog drejet hen på evalueringen af projektet, og der blev givet en del bud på, hvorfor det ikke var blevet en umiddelbar og målbar succes.

Det blev nævnt, at den manglende, reelle interesse for samkørsel og hjemmearbejdspladser, måske delvis skyldes, at benzinpriserne har været stabile i projektperioden. Derfor har der været mindre incitament til at overveje fx samkørsel, end i perioder med stigende benzinpriser.

Det blev nævnt, at et projekt til begrænsning af transporten måske er særlig svært på landet, hvor ”motorisering” altid er blevet betragtet som en hjælp i det daglige arbejde. Derfor kan der være en modvilje mod at begrænse transporten. Derfor er det heller ikke højstatus at cykle på landet⁷, som det muligvis er det i byerne. Når man flytter på landet er man indstillet på, at det ofte kræver 2 biler pr. husstand.

Et andet synspunkt var, at mobiltelefonen har givet en helt ny frihed, der overflødiggør faste samkørselsordninger – nogle unge ringer blot til bekendte for at høre om de kan køre med, når de skal hjem fra for eksempel Harridslev eller Randers. Mobiltelefonen gør det langt lettere at lave spontane aftaler.

Nogle mente desuden, at de ældre ikke overvejer, at de kan bruge en samkørselsordning i forbindelse med indkøb. Det bliver nu måske mere relevant, da købmanden er lukket.

Tilsvarende er der ikke sket alvorlige trafikuheld i perioden, og derfor har der måske været en tendens til at bagatellisere trafikikkerhedsproblemerne. En enkelt mente endda, at det måske ofte har været så ”tæt på” at gå galt, at man har vænnet sig til, at der kun næsten sker uheld!

Det blev diskuteret, om bylauget er *for* bekymret om trafikikkerheden, men der var enighed om, at morgentrafikken er slem, og at der kører mange lastbiler gennem Mellerup. Butikslukningen kan dog nu måske betyde mindre trafik, herunder fodgængere fra efterskole og skolehjem, på Amtsvejen.

Det forhold, at det var bylauget, og ikke kommunen, der gennemførte projektet, blev også vendt. Flere pegede på, at bylauget ofte har mere fantasi end kommunen (!), og at borgerne i Mellerup ville ”stjele”, hvis det var kommunen, der gennemførte projektet.

Fjerde borgermøde. Hvad er - når alt kommer til alt - vigtigst for Mellerupborgerne

I slutningen af juni 2003 blev der igen afholdt et borgermøde i festteltet på byen grønne plads. Her deltog igen omkring 80 mennesker til en meget inspirerende debat om fremtiden i Mellerup. Mødets koncept var et andet end året før, idet bylauget havde skaffet en mødeleder ude fra. Mødelederens opgave var på en humorfyldt og slagfærdig måde at bringe alles synspunkter frem i debatten, at ”holde de sædvanlige, højrøstede debattører lidt nede” og sørge for at man ikke brugte for lang tid på de forskellige emner.

Mødet startede med, at folk selv skulle foreslå og efterfølgende prioritere emnerne, der skulle drøftes i løbet af aftenen, og det er meget sigende, at ud af 17 forskellige forslag til emner, var der ingen, der bare lignede samkørsel, hvorimod trafikikkerhed dog fik en vis, om end beskeden opmærksomhed.

Heraf kan vi udlede, at for byens borgere var en genåbning af købmandsbutikken, kampen for en børnehave og boligudbygning af Mellerup af største vigtighed, hvorimod trafikadfærden ikke har særlig højprioritet.

7. Direkte effekter af projektet.

Da det ikke er lykkedes at etablere hverken hjemmearbejdspladser eller samkørselsordning vurderes de direkte og øjeblikkelige effekter at være meget beskudne – og vanskelige eller umulige at måle. Derfor blev

⁷ Der er dog også flere og flere, der dyrker cyklingen som en rekreativ motionsaktivitet, men så er det frivillig og ikke af økonomisk nød eller fordi husstanden ”kun” har en bil.

idéen om at afslutte projektet med en minittelefoninterviewundersøgelse droppet, og der blev i stedet gennemført et afsluttende borgermøde/evalueringsmøde (se ovenfor).

Projektets effekter var diskuteret på det åbne evalueringsmøde, hvor der var enighed om, at de direkte effekter var yderst begrænsede. Derimod var der forskellige holdninger til, om projektet vil få effekt på lang sigt: Nogle mente, at idéerne ikke kunne realiseres i Mellerup, mens andre mente, at informationsindsatsen og dialogen mand og mand i mellem blandt Mellerupborgerne kunne medvirke til en langsigtet holdningsændring. Enkelte mente, at brugen af samkørsel, uformelt organiseret, som allerede fandt sted inden projektstarten, var steget i omfang.

8. Indirekte effekter af projektet.

Det vurderes dog, at projektet har haft en række sideeffekter, blandt andet at Bylauget har fået erfaring med projektstyring og forskellige informationsmetoder i ”puljeprojekter”, som kan komme Mellerup til gavn i andre, fremtidige projekter. Bylauget har etableret kontakter til andre landsbyer og Center for Forskning og Udvikling i Landdistrikterne, gennem fælles arrangementer under Bypuljen, og Mellerup er således ”kommet på landkortet” i landdistriktkredse. Endelig har Bylauget opnået anerkendelse hos blandt andet de lokale politikere, den kommunale forvaltning og andre organisationer, som betyder at Bylauget bliver opfattet som en seriøs samarbejdspartner og gjort ”Mellerup er en aktiv landsby”, som er meget nærværende på det lokalpolitiske landkort.

Bylauget har desuden fået etableret en hjemmeside, og nogle af bestyrelsens medlemmer er så småt blevet i stand til selv at opdatere hjemmesiden, og den skulle gerne på sigt blive en aktiv formidler af, hvad der sker i byen og dens omegn.

Projektet har været et interessant studie i samspillet mellem kommunen og bylauget. Eksempelvis har projektet gjort bylauget i stand til at præsentere kommunens politikere og forvaltning for analyser af trafikikkerhedssituationen og forslag til forbedring af trafikikkerheden. Normalt er situationen omvendt.

9. Konklusion.

Projektet viser, at det som udgangspunkt var muligt at mobilisere interesse for problemstillingen blandt landsbyens borgere. Telefoninterviewundersøgelsen viste, at mange var opmærksomme på problemstillingen, og hver 4. husstand havde rent faktisk også problemer med at dække det daglige transportbehov. Men det var svært at engagere borgerne i såvel arbejdet med problemerne som de konkrete initiativer, i dette tilfælde en samkørselsordning og en hastighedskampagne. Det kan være et generelt problem blandt landsbyborgere, men det kan også skyldes, at bylaugets aktivitetsniveau i forvejen er højt – mange ildsjæle var allerede involveret i andre projekter.

På de afsluttende møder blev følgende teser opstillet:

Transportomfang og løsninger

- *Kørselsbehovet er meget forskelligt og diffust, såvel geografisk som tidsmæssigt. Derfor er det meget vanskeligt at arrangere samkørsel. Der findes i Randers i takt med afviklingen af byens gamle, store industrivirksomheder ikke længere de virksomheder, hvor mange fra Mellerup arbejdede på samme arbejdsplads. Tidsmæssigt fordeler arbejdstiden sig også meget forskelligt blandt de forskellige erhvervsaktive fra byen. Alle starter ikke længere arbejdsdagen kl. 7 eller 8 og går hjem kl. 16 eller 17. Denne tidsmæssige differentiering af arbejdstidens start og slut vanskeliggør muligheden for samkørsel.*
- *Potentielle samkørere har forskellige dagligvareindkøbspreferencer og størstedelen af byens indkøb gøres uden for byen – det vanskeliggør samkørselsaftaler. Samme problemstilling gør sig gældende når talen er om aflevering af børn i de forskellige pasningstilbud, som er spredte geografisk.*
- *Folk, og især unge/ynge familier har ikke tradition for og er ikke vant til at løse et kørselsproblem i fællesskab med andre, heller ikke i forbindelse med fx. idrætsaktiviteter.*

- CO2 og andre former for forurening fra privatbilkørsel har ikke reel interesse for borgerne. Derfor er det ikke realistisk at skifte bilen ud med cyklen på de korte ture. I Mellerup kører (kørte) man i bil til købmanden, selv om man kun har (havde) 200 meter eller mindre derhen.
- Landsbyens erhvervsliv med medhjælpende hustruer er ikke klar til fælles løsninger omkring telefonpasning, fakturering, regnskab etc.
- Hjemmearbejdspladser har ikke et omfang og en kvalitet, som kan begrunde fælles kontorfaciliteter.
- Mellerup er som mange andre byer på landet inde i en "ond cirkel", hvor den kollektive trafik forringes. Det betyder færre passagerer, og dermed yderligere serviceforringelser.

Organisering, samarbejde og bylaugets rolle

- Der er i Mellerup dårlige erfaringer med kollektive løsninger. Det skyldes bla. erfaringer fra helt andre projekter – fx landsbyens Barmarkskraftvarmeværk.
- Landsbyboere har – (også) når det gælder transport – måske slet ingen fælles referenceramme.
- Det forhold, at initiativet kom fra en "uformal" organisation, og ikke kommunen, kan have negativ virkning på nogle borgere.
- Privat transport er et følsomt emne – nogle mener at bylauget går "for tæt på", når det beskæftiger sig med begrænsning af transporten.
- Internettet er endnu ikke rigtigt slået igennem som kommunikationsmiddel på landsbyniveau. Det skyldes formodentlig blandt andet, at der er en høj gennemsnitsalder i landsbyen, og at opdateringen af hjemmesiden har været et reelt problem. Bylauget må imidlertid også fejle for egen dør, fordi man indtil videre har været "for dårlige" til at udbygge hjemmesiden med relevante, aktuelle og spændende emner, som resulterer i mange hits.

Sammenfattende kan man sige, at Bylauget gennem projektet har opnået en lang række erfaringer, kontakter og anerkendelser, som på sigt formodentlig kan føre til konkrete resultater i mange (andre) sammenhænge, men at den umiddelbare og registrerbare effekt for borgerne og landsbyen har været meget begrænset. Samtidig må det også konstateres, at vi på trods af behjertede forsøg med forskellige medier, mødeformer, information og kommunikation ikke var debat –og dagsordenssættende i tilstrækkelig grad. Andre større, og mere håndfaste problemer såsom kampen for og imod et lokalplanforslag, choket over købmandsbutikken og grill-baren pludselige lukning og andre mere håndfaste forhold har overskygget i hvert fald samkørselsordningen.

De overordnede konklusioner på projektet er således, at for at en landsby som Mellerup kan overleve som et samfund, som er af interesse for fortsat bosætning for erhvervsaktive mennesker, så er den private personbil uundværlig til først og fremmest pendling mellem hjem og arbejdsplads, men privatbilen er også uundværlig, hvis man vil leve et nutidigt, socialt liv og i fritiden benytte de tilbud af kulturel art, som storbyen tilbyder. Samtidig er personbilen uundværlig for børnefamilier til kørsel i fritiden. Især børnefamilier med børn i alderen 4 – 12/14 år kan ikke undvære bilen, fordi børnene dyrker deres fritidsinteresser på lokaliteter, som ofte ligger geografisk spredte og ofte rimelig langt fra Mellerup. Behovet for bilen forstærkes yderligere, hvis vejen til fritidsaktiviteter er eller opleves som værende farlig at færdes på for børnene.

10. Diskussion og generalisering.

Efter at det Bypuljestøttede projekt med professionel bistand så småt klinger ud, er det tid at diskutere erfaringerne i et bredere trafik- og landdistriktpolitisk perspektiv.

Det grundlæggende problem i skæringspunktet mellem trafik- og landdistriktpolitik er det forhold, at der mangler arbejdspladser både kvantitativt og kvalitativt i landdistrikterne. Derfor vælger folk at pendle, og oftest hver for sig i privatbilen.

Flere lokale arbejdspladser kan i teorien formindske den udadgående pendling, men flere arbejdspladser i en landsby, er dog ingen garanti for mindre pendling. Mellerupeksemplet viser, at der er en betydelig indpendling til denne. Årsagen er den banale, at arbejdsgiverne ansætter de bedst kvalificerede, uden hensyn

til hvor de bor, eller at de arbejdspladser, der rent faktisk findes i landsbyen ikke er attraktive nok løn og arbejdsmæssigt til, at de lokale vil arbejde der.⁸

Samtidig er der en generel tendens i samfundet til, at flere og flere accepterer pendlingen som en naturlig del af hverdagen, og at de rigtige, individuelt bestemte bosætningsforhold er vigtigere end afstand til arbejdspladsen målt i kilometer.

Organiseret samkørsel som et element i en mere miljøvenlig transportpolitik til og fra samt i landdistrikterne synes for nuværende ikke at have potentiale i sig til at kunne give mere end en marginal reduktion af personbiltrafikken, og vil derfor heller ikke betyde noget særligt i en CO₂-reduktionssammenhæng. Det skyldes ikke mindst den store geografiske og tidsmæssige spredning for de bolig-arbejdsstedsture, der udspringer fra landdistrikterne.

Erfaringerne fra Mellerup med den manglende interesse falder fint i tråd med undersøgelsesresultater fra Miljøministeriet i midten af 1990'erne, hvor af det fremgik, at interessen for samkørsel stiger med antallet af kørte kilometer dagligt, og at bilister med under 10 km. mellem hjem og arbejdssted ikke vil være interesserede.

Mellerup og en lang række andre landsbyer ligger i en sådan afstand fra en større by, hvor arbejdspladserne findes, at samkørsel ikke er særlig økonomisk interessant, og de mulige, økonomiske besparelser opvejes ikke af besværet med at organisere samkørselen og en nødvendig underlæggen sig andres behov mht. dagligvareindkøb, børneaflevering og andre ærinder til og fra arbejdsstedet.

Derfor kan man opstille den hypotese, at landsbyer med en beliggenhed i forhold til et større bycenter som Mellerup i forhold til Randers, som landsbytype i virkeligheden er nogle af de værste i et transport- og miljøperspektiv, med deres store fritliggende parcelhuse, et mere udbredt bilejerskab end i de større byer og megen alenekørsel.

For folk med råd til privatbil udgør den kollektive trafik med dagens standard og pris intet reelt alternativ til bilen. Den kollektive trafik er for dyr, for langsom og for ufleksibel. Samtidig er ønskerne til den kollektive trafiks serviceniveau ude af trit med den reelle brug af den kollektive trafik, som derfor er ”inde i en ond cirkel” med færre passagerer og serviceforringelser. Spørgsmålet er om kommunerne i højere grad skal gå mere aktivt ind i løsningen af de lokale problemer i den kollektive trafik på landet?

Selvom projekt ”retfærdiggør” udbredt brug af personbilen i en landsby som Mellerup er en af projektets vigtige konklusioner dog også, at hver 4. familie i landsbyen har problemer med at dække det daglige transportbehov. Det kan på sigt måske underminere interessen for at alle samfundsgrupper vil bosætte sig på landet.

Derfor er der behov for løsninger, som ikke kun omfatter personbilen – enten i form af en mere fleksibel kollektiv trafik, eller ved at udviklingen på landet koncentrerer sig i nogle landsbyer – så fx Mellerup på sigt kan få en børnehave, genåbne dagligvarebutikken mv.

Der kan også stilles spørgsmål ved, om Bylauget og konsulenten kunne have gjort tingene anderledes og opnå en større målbar succes med samkørsel. Vores erfaring er, at de store, forkromede løsninger på internettet og de traditionelle borgermøder ikke er nok. Netop i landsbyer med et forholdsvis bredt netværk mellem indbyggerne, eller i hvert fald kendskab til hinanden må dette suppleres med, at man bruger de uformelle netværk og naborelationerne, og via en personlig samtale få folk med på ideen. Med den gamle ”Mund til øremetode” vil der måske kunne opnås synligere resultater.

⁸ Det er et kendt fænomen, at for eksempel murersvende, der vil tjene en god løn på akkordarbejde, arbejder i Århus, selv om de kan få alt det arbejde de vil have hos lokale håndværksmestre.

Et andet alternativ kunne være at satse på helt andre løsningsalternativer – fx carsharing. Men også her kan landsbyens begrænsede størrelse, og dermed et begrænset grundlag for interesserede deltagere, være en stor barriere.
