

Færdselsstyrelsen arbejder med at styrke den kollektive trafik i tyndtbefolkede områder

1. Baggrund og formål

Betingelserne for at etablere en kollektiv trafikforsyning i tyndtbefolkede områder er væsensforskellig fra betingelserne i det øvrige land, idet den spredte bosætning i de tyndtbefolkede områder kan gøre det vanskeligt at etablere en tilfredsstillende kollektiv trafikforsyning i disse områder. Bilen er således også den langt dominerende transportform med ca. 90% af det samlede transportarbejde.

Imidlertid skønnes det, at omkring 140.000 familier i de tyndtbefolkede områder ikke har adgang til bil. For denne gruppe er adgangen til kollektiv trafik af afgørende betydning for mulighederne for at deltage i samfundslivet.

I tyndtbefolkede områder vil der typisk ikke være et tilstrækkeligt passagergrundlag til en højfrekvent, køreplanlagt kollektiv trafik, hvorfor fleksible transportløsninger bør udgøre et centralt element i forbedringen af den kollektive trafik i disse områder. Tilpasning af den kollektive trafikbetjenings kapacitet vil samtidig kunne medvirke til at mindske miljøbelastningen.

De særegne vilkår for den kollektive trafik i tyndtbefolkede områder er belyst gennem omfattende udredningsarbejder fra Trafikministeriet (1997 & 1999) og Transportrådet (1997) samt gennem et ældre forskningsprojekt fra Sydjysk Universitetscenter (Johansen et al, 1979).

Baggrunden for Færdselsstyrelsens indsats for forbedring af den kollektive trafik i tyndtbefolkede områder er således ikke et ønske om at etablere ny viden på området, men udspringer af den politiske aftale mellem regeringen, SF og Enhedslisten fra juni 1998, hvor der i årene 1999-2003 blev afsat en pulje på i alt 90 mio. kr. til omstilling af den kollektive trafik i tyndtbefolkede områder.

Formålet med omstillingsprocessen er at forbedre kvalitet og service i den kollektive bus og togtrafik i de tyndbefolkede områder på en sådan måde, at der samtidig sker en tilpasning af den kollektive trafik til passagergrundlaget.

Der foreligger i dag - foruden de omtalte udredningsarbejder - en lang række erfaringer fra forsøgsprojekter med fleksibel kollektiv trafik i områder, hvor passagergrundlaget for en højfrekvent rutebunden kollektiv trafik ikke er tilstede. Disse erfaringerne, der i mange tilfælde er opnået med støtte fra Trafikministeriet og Færdselsstyrelsens trafikpuljemidler, danner grundstammen for styrelsens udviklingsindsats. Formålet med puljemidlerne er derfor i første omgang ikke at igangsætte nye forsøg med henblik på at belyse uafprøvede koncepter for trafikbetjeningen i tyndt befolkede områder, men derimod at udbrede den allerede eksisterende viden om fleksible transportløsninger og med økonomisk bistand til implementerings- og omstillingsomkostninger at bidrage til at få sat løsningerne i drift i den lokale kollektive trafik.

Det geografiske udgangspunkt for indsatsen er landdistrikter og landkommuner, der er karakteriseret ved en lav befolkningstæthed og spredt bebyggelse.

2. Metode:

Færdselsstyrelsen tager i arbejdet udgangspunkt i anbefalingerne i Trafikministeriets rapport "Den kollektive trafikbetjening i tyndbefolkede områder" fra 1999.

I forlængelse heraf udgør 3 temaer hovedindsatsområder i fordelingen af midler fra omstillingspuljen:

1. Omstilling af rutebunden kollektiv trafik til mere fleksible kørselsordninger, eventuelt med integrering af kommunale kørselsforpligtelser
2. Udnyttelse af IT-teknologi, f.eks. i forbindelse med koordinering af forskellige kørselsordninger
3. Forbedring af terminalfaciliteter på steder, som udgør knudepunkter for den kollektive trafik i tyndbefolkede områder.

Ved prioriteringen af indsatsen lægges vægt på, at projekterne er økonomisk bæredygtige, således at puljemidlerne hovedsageligt dækker ekstra implementeringsomkostninger. Den løbende drift af projektet skal derfor kunne holdes inden for de eksisterende økonomiske rammer, med mindre der foreligger en lokal og regional politisk beslutning om at tilføre yderligere midler til driften af den betjening projektet omhandler.

For at sikre en lokal forankring samt en koordinering af de konkrete tiltag lægger Færdselsstyrelsen vægt på, at indsatsen for den kollektive trafik sker i tæt dialog med de lokale og regionale trafikmyndigheder og brugerinteresser. Denne dialog forventes etableret (i den udstrækning den ikke allerede findes) i forbindelse med arbejdet med at tilvejebringe regionale handlingsplaner for den kollektive trafik i regionens tyndbefolkede områder.

2.1 Handlingsplaner som planlægningsværktøj

Som udgangspunkt skal der foreligge en regional handlingsplan, før der kan tildeles puljemidler til et konkret projekt.

De regionale trafikmyndigheder forventes således i samarbejde med lokale myndigheder at udarbejde en handlingsplan for den kollektive trafik i regionens tyndbefolkede områder. Det skal imidlertid understreges, at det er frivilligt for det enkelte amt/trafikselvskab, om man vil udarbejde planen og derved få mulighed for at modtage midler fra puljen.

Styrelsen stiller følgende generelle krav til handlingsplanerne:

1. Handlingsplaner skal udarbejdes i en dialog mellem regionale og lokale trafikmyndigheder samt eventuelt andre lokale interessegrupper.
2. Der skal ske en kortlægning af den kollektive trafikforsyning i den pågældende regions tyndbefolkede områder.
3. Der skal etableres strategier eller perspektiver for udvikling af den kollektive trafik i amtets eller kommunernes tyndbefolkede områder på grundlag af hvilke, der skal kunne tildeles puljemidler til omstilling af den kollektive trafik.

3. Organisering:

Omstillingen af den kollektive trafik i de tyndbefolkede områder er en fælles opgave mellem de regionale og lokale myndigheder og Færdselsstyrelsen, der har det statslige sektoransvar for udviklingen af den kollektive bustrafik.

Færdselsstyrelsens udviklingsarbejde er forankret i et videncenter for kollektiv trafik i tyndbefolkede områder.

Videncentret forestår den konkrete dialog med de lokale og regionale trafikansvarlige myndigheder i forbindelse med omlægningen af den kollektive trafik i de tyndbefolkede områder.

I forbindelse med udviklingsarbejdet er der etableret en følgegruppe i Færdselsstyrelsen med repræsentanter for Amtsrådsforeningen, Kommunernes Landsforening, Indenrigsministeriet, Trafikministeriet, HT, DSB, Privatbanerne, Danske Busvognmænd samt Landdistrikternes Fællesråd. Følgegruppen orienteres gennem regelmæssige møder om processens forløb, ligesom følgegruppen bidrager til videns- og erfaringsudveksling på området.

4. Resultater

Færdselsstyrelsens videntcenter for kollektiv trafik har nu fungeret i knapt et år. I det følgende beskrives de resultater, der indtil videre er opnået.

4.1 Handlingsplaner

Videntcenterets dialog og samarbejde med regionale og lokale myndigheder har foreløbig resulteret i udarbejdelsen af 3 regionale handlingsplaner. Planerne er udarbejdet af henholdsvis Århus, Viborg og Bornholms amter. Derudover er alle øvrige amter i landet under en eller anden form i gang med at udarbejde handlingsplaner for den kollektive trafik i regionernes tyndbefolkede områder.

Amt	Handlingsplan	Projektforslag	Godkendte projekter
Bornholm	Februar 2000	<ul style="list-style-type: none"> - Trafik servicedeklaration - HandyBAT-lokal - HandyBAT-rute - HandyBAT-gods - HandyBAT-supplement - Trafikterminal Rønne - Publikumsinformationssystemer - Adressebaseret udgave af Rejseplanen.dk 	
Viborg	December 1999	<ul style="list-style-type: none"> - Små busser på passagersvage tidspunkter - Generel analyse af betjening/udnyttelse af lokalruter - Analyser af pendlingsbehov og pendlingsruter - Projekt midtkommunerne - Egnscentersamarbejde - Trafikterminal i Sydthy Kommune – Hurup Station - Information på Trappetorvet i Viborg - Skive banegårdsplads og rutebilstation - Stoppestedregistrering 	<ul style="list-style-type: none"> - Bybustaxa i Thisted og Nykøbing M, oplandstaxa i Viborg samt fleksibel rutekørsel i Hanstholm Kommune (1.006.250 kr.)
Århus	Januar 2000	<ul style="list-style-type: none"> - 20 projektforslag fordelt på 3 indsatsområder: 1) forbedring af publikumsfaciliteter, 2) koordination af kollektiv trafik og kommunale kørselsordninger 3) IT-anvendelse. 	<ul style="list-style-type: none"> - Ansættelse af transportkoordinator (1.200.000 kr.) - Omlægning af kollektiv trafik i Grenaa Kommune (252.500 kr.) - Omlægning af kollektiv trafik i Nørhald Kommune (200.000)
Fyn	Under udarbejdelse		<ul style="list-style-type: none"> - Konsulentbistand til udarbejdelse af handlingsplan (387.000 kr.)
Nordjylland	Under udarbejdelse		<ul style="list-style-type: none"> Undersøgelse af muligheder for koordinering af kommunale kørselsordninger og kollektiv trafik i Fjerritslev kommune (75.000 kr.)
Sønderjylland	Under udarbejdelse		
Ribe	Under udarbejdelse		
Vejle	Under udarbejdelse		
HT	Under udarbejdelse	<ul style="list-style-type: none"> - Screening af projekter i HT 	
Ringkøbing	Under udarbejdelse		
Storstrøm	Under udarbejdelse		
Vestsjælland	Under udarbejdelse		

De tre færdige handlingsplaner er vidt forskellige, hvilket delvis kan begrundes i, at de trafikmyndigheder, der har været penneførere på planerne, er organiseret meget forskelligt. Styrelsen har i valget af de 3 første amter netop sigtet med en sådan variation i organisationsformen og har valgt at lade disse 3 første handlingsplaner fungere som

pilotprojekter for det fortsatte arbejde med udarbejdelse af handlingsplaner for de øvrige amter i landet.

Værdien af handlingsplanerne som planlægningsværktøjer i den løbende udviklingsindsats er endnu uafklaret, men erfaringerne fra udarbejdelsesprocessen viser, at forløbet synes at have givet anledning til konstruktiv dialog og værdifulde refleksioner over de lokale og regionale målsætninger og ambitioner for den kollektive trafik i tyndt befolkede områder. Endvidere har processen flere steder været startskuddet til etablering af et langt mere systematiseret datagrundlag for den kollektive trafik.

4.2 Behandling af projektforslag

De projekter, der tildeles puljemidler, skal indeholde konkret omstilling af kollektiv trafik eller kerneprodukter knyttet til den kollektive trafikbetjening i de tyndtbefolkede områder. Denne omstilling skal, som anført, resultere i en forbedret kvalitet og service i den kollektive trafik.

Indtil videre er der overvejende givet puljemidler til planlægning og gennemførelse af omlægninger af kollektiv trafik, herunder til en projektmedarbejder, der skal forestå sådanne arbejder. Disse projekter sigter oftest på forbedring af eksisterende kollektive trafiktilbud uden at øge ordningernes underskudsdekning væsentligt, f.eks. gennem integrering af nye former for kommunale kørselsforpligtelser og anvendelse af mere fleksible betjeningssystemer såsom tilkaldebaserede telebus- og teletaxisystemer.

På baggrund af de projektforslag, der er indkommet i forbindelse med færdiggørelsen af handlingsplaner, synes det klart, at der i væsentlig grad er behov for projektmidler til forbedring af de terminal og stoppestedforhold, der knytter sig til betjeningen af de tyndtbefolkede områder. Således omhandler hovedparten af de indkommende projektforslag terminaler eller stoppestedforhold.

En fornuftig prioritering af puljemidlerne til sådanne projekter er meget vanskelig, eftersom behovet for forbedringer på dette område er ganske betydeligt set i forhold til puljens størrelse. Således stilles ansøgere til sådanne projekter overfor at skulle præsentere et gedigen dokumentation af effekterne af de ændringer projekterne medfører, idet der formodentligt kun bliver penge til en del af de projekter, der indeholder et forbedringspotentiale. Da Færdselsstyrelsen tilstræber det bedst mulige vurderingsgrundlag for de enkelte projekter og fordi en systematisk tilgang, hvor de projekter, der har størst forbedringspotentiale prioriteres først, er at anbefale, foreslås det, at der, f.eks. i forbindelse med handlingsplanarbejdet,

udarbejdes handlingsplaner eller anden form for prioriteringer for forbedringerne på terminal- og stoppestedsområdet.

Styrelsen har ikke modtaget særlig mange puljeansøgninger vedrørende tilskud til busser eller andre former for materiel til brug for gennemførelse af kollektiv trafikbetjening i tyndtbefolkede områder. Det forventes, at støtte af denne karakter i højere grad vil komme på tale efterhånden som resultaterne af planlægningsarbejdet for projekter med omlægning af kollektiv busbetjening foreligger.

4.3 Vidensopsamling og -formidling

Som anført bygger videnscentrets arbejde på en række erfaringer fra hidtidige forsøgsprojekter. Det har således været centralt at søge at etablere en systematisk opsamling af det eksisterende erfaringsgrundlag, der kan udgøre en vigtig del af beslutningsgrundlaget for den fremtidige udviklingsindsats. Videnscentret har således etableret en database, hvor der med forskellige søgekriterier på nuværende tidspunkt kan søges i 352 projekter. Database kan findes på Færdselsstyrelsens hjemmeside (www.fstyr.dk).

Endvidere har videncentret afholdt en konference om terminaler og perspektiverne i at anvende terminalforbedringer som løftestang for den kollektive trafik i tyndtbefolkede områder. Terminalforbedringer har været et centralt element i de første handlingsplaner og projektforslag og videncentret fandt det på den baggrund relevant gennem en konference at skabe en koordineret vidensformidling. Videncentret planlægger løbende at afholde sådanne arrangementer om lignende emner af relevans for den igangværende udviklingsproces.

5. Det videre arbejde

Videncentret vil i den kommende tid i samarbejde med relevante lokale og regionale myndigheder arbejde på at få færdiggjort flere regionale handlingsplaner for kollektiv trafik i tyndtbefolkede områder.

Således prioriteres arbejdet med handlingsplaner høj ud fra en forventning om, at der gennem dette arbejde opnås dels den nødvendige planlægning og koordinering og dels opnås den kontaktflade, der muliggør en effektiv anvendelse af puljemidlerne til styrkelse af den kollektive trafik i tyndtbefolkede områder.

Videncentret forventer i fremtiden at kunne anvende flere ressourcer til at gå ind i konkrete projekter, og dermed i den konkrete omstilling af kollektiv trafik. Videncentret vil gerne deltage allerede i idefasen for projekter, der kan styrke den kollektive trafik i de

tyndtbefolkede områder, med henblik på at bringe videnscentrets erfaringer fra andre projekter i spil i et meget tidligt stadie af projekterne. Det forventes, at der herved kan opnås en fordelagtig udnyttelse af de hidtidige projekterfaringer, som videncentret har samlet sammen, samtidig med, at mulighederne for at indtænke en optimal anvendelse af puljemidler i projektet hermed bedres.

6. Evaluering

Evaluering af iværksatte initiativer er en afgørende forudsætning for at erfaringerne systematisk opsamles og kan finde anvendelse i andre sammenhænge. Evaluering indgår således som en fortløbende og integreret del af videncentrets arbejde. Allerede på nuværende tidspunkt har de 3 første handlingsplaner gennemgået en evaluering af konsulentfirmaet Helberg Analyse og Planlægningsrådgivning. Med hensyn til de konkrete projekter vil evalueringsopgaverne blive varetaget af de enkelte projektansvarlige i samarbejde med videncentret, eventuelt suppleret med ekstern konsulentbistand.

7. Litteratur

- Transportrådet: *Transport i landområder – effekter af trafikpolitiske tiltag* (1997)
- Trafikministeriet: *Trafikken på landet og til de små øer* (1997)
- Trafikministeriet: *Den kollektive trafikbetjening i tyndtbefolkede områder* (1999)
- Johansen, Carsten Ulstrup, Flemming Krogh, Poul Ove Pedersen: *Kollektiv trafik i tyndt befolkede områder – udvikling, struktur og planlægning*. Sydjysk Universitetsforlag (1979)