

Dette resumé er publiceret i det elektroniske tidsskrift  
**Artikler fra Trafikdage på Aalborg Universitet**  
(Proceedings from the Annual Transport Conference  
at Aalborg University)  
ISSN 1603-9696  
[www.trafikdage.dk/artikelarkiv](http://www.trafikdage.dk/artikelarkiv)

# Mobilitetsudfordringen i de tyndere befolkede områder

*Lykke Magelund, specialist, COWI*

*Line Ringsholt Jensen, specialkonsulent, Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen*

## Abstrakt

COWI har for Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen udarbejdet rapporten "Kollektiv trafik i yderområder", som blev offentliggjort i oktober 2019. Rapporten indeholder en analyse af mobilitetsudfordringen i de tyndere befolkede områder og en beskrivelse af de erfaringer, der er gjort med forskellige typer af initiativer, hvoraf en stor del er realiseret med støtte fra Pulje til forbedring af kollektiv trafik i yderområder ("Yderpuljen").

---

## Færre passagerer og tilpasning af tilbud

I landområder og mindre byer foretages i dag cirka fire procent af indbyggernes ture med kollektiv transport. De største brugergrupper er elever i folkeskoler og på ungdomsuddannelser, som tilsammen udgør 68 procent af buspassagererne. Ældre udgør en langt mindre del af buspassagererne i de tyndere befolkede områder end andre steder.

Efterspørgslen efter traditionel kollektiv transport i yderområder er udfordret, hvilket gør det vanskeligt at opretholde en betjening af en høj standard. Den demografiske udvikling, med fald i indbyggertallet og en forskydning i alderssammensætninger med færre børn og unge samt flere ældre, betyder mange steder et fald i efterspørgslen. Der er kommuner, hvor den demografiske udvikling, alt andet lige, set over en tiårig periode har betydet et fald på en femtedel af passagergrundlaget.

Samtidig stiger bilrådigheden i disse områder. I landområder og mindre byer med op til 2.000 indbyggere er antallet af indbyggere, som bor i husstande uden bilrådighed, over en tiårig periode faldet fra seks procent til fire procent. Samtidig er husstande med mindst to biler steget markant.

Den kollektive trafik i yderområderne har været og er fortsat i en omstillingsproces, hvor der fokuseres på de primære målgrupper: Børn, unge og en mindre gruppe uden bil. Det kollektive tilbud omfatter mange steder både konventionel buskørsel og behovsstyret kørsel i form af Flextur og Plustur. Der er ikke i analysen identificeret et uforløst passagerpotentiale. Der er dog stadig mulighed for forbedringer af den kollektive transport i yderområderne. Andre initiativer end de konventionelle kan bidrage til at forbedre mobilitetsvilkårene for borgere i yderområderne.

## Evalueringsprojekter

Der er i analysen kigget ind i konkrete projekter realiseret med og uden støtte fra Yderpuljen. På baggrund af denne gennemgang anbefales overordnet, at der kontinuerligt arbejdes med initiativer, som bidrager til at skabe en sammenhæng i den kollektive transport. Det omfatter sammenhængende køreplaner, gode

vente- og skifteforhold og adgangen til at få digital information. Selvom disse initiativer isoleret set og hver især ikke kan dokumenteres at give en øget tilgang af passagerer, så bidrager de til, at den samlede rejse forbedres. Analysen og evalueringen viser derudover blandt andet:

- Tilpassede og direkte busruter til **ungdomsuddannelser**, som kan spare de unge for skift og omveje, har generelt været populære, og de fleste steder vist sig levedygtige. Flextur har kun i begrænset omfang vist sig at være svaret på de unges manglende transportmuligheder i forbindelse med fritidsaktiviteter.
- Flere kommuner har afprøvet koncepter, hvor der stilles **borgerbiler og landsbybusser** til rådighed for borgerne. Efterspørgslen efter køretøjerne har været begrænset. Nye forretningsmodeller afsøges nu flere steder.
- Erfaringerne med **særlige turistruter** er blandede. Der kan under særlige betingelser oparbejdes et levedygtigt turismeprodukt. Sammenblandingen af et turismeprodukt og udvikling af lokal, kollektiv betjening har imidlertid ikke vist sig hensigtsmæssig.
- **Stationsområder** har mange ejere og interessenter, som skal kunne arbejde sammen, når det samlede stationsområde skal forbedres funktionelt og visuelt. Puljemidler kan være et afgørende incitament til at realisere et sådant samarbejde, hvilket en række projekter for især lokalbanestationer har vist.
- Der har været eksperimenteret med **teleordninger**, hvor der kan bestilles en taxi, som bringer til og fra et større stoppested eller knudepunkt. Plustur, hvor der via Rejseplanen tilbydes kørsel til specifikke ankomster og afgang i det overordnede kollektive net, er nu udbredt i hele landet.

## Løsningsmuligheder i lyset af MaaS

Mulighederne for at forbedre den kollektive transport i yderområderne inden for de givne rammer er begrænset. Skal der i væsentligt omfang ske en styrkelse af mobilitetstilbuddet, så skal der også tænkes i nye koncepter.

Nye muligheder for at tilrettelægge trafikken, herunder nye teknologiske muligheder for drift og betaling, går under fællesbetegnelsen MaaS og åbner op for fleksible koncepter på tværs af offentlige og private aktører og på tværs af transportformer. Den nuværende lovgivning har flere begrænsninger i forhold til realisering af MaaS-koncepter. Mulighederne for samkørsel på korte ture begrænses af reglerne for taxakørsel og skattelovgivningen. Trafikselskabers og kommuners muligheder begrænses af, at de ikke kan indkøbe transport fra private samkørselstjenester. Landsbybusser med frivillige chauffører kan kun benyttes af en lukket kreds af indbyggere.

En udfordring ved at åbne lovgivningsmæssigt for MaaS-baserede samkørselsformer er at sikre, at der ikke samtidig åbnes op for ubeskattede deleordninger. Denne problemstilling kendes også fra andre deleøkonomiske områder.

## På Trafikdage 2020

Vi vil på Trafikdage 2020 fortælle om analyse og evaluering, som kan findes her:

<https://www.kollektivtrafik.dk/kollektiv-trafik-i-yderomrog229der/1054>.

Derudover vil vi fortælle om Yderpuljen, samt om den betydning puljen har haft i forhold til fremadrettede initiativer.