

## **Kollektiv trafikbetjening i landområder - Jens Elsbo, COWI - afd. for Kollektiv trafik**

### **1 Indledning**

Trafikministeriets støtteordninger til etablering af alternative betjeningsformer i landområder, der blev etableret i foråret 1992, medførte at en række kommuner og trafikselskaber iværksatte forsøg. Nu godt 5 år efter er de fleste forsøg afsluttet. Nogle forsøg er efter forsøgsperioden blevet gjort permanente. Andre forsøg er standset og man er vendt tilbage til en driftsform, der svarer til den der var før forsøget.

I indlægget søges uddraget nogle af de erfaringer, der er hentet fra de gennemførte forsøg. Vurderingerne er foretaget på baggrund af evalueringerne af forsøg i landområderne, der er afrapporteret i Trafikministeriets Systemrapporter. Endvidere søges den kollektive trafiks betydning for landområderne belyst. Grundlaget for denne vurdering er et studie af den kollektive trafik i 3 landkommuner, som COWI har gennemført for Trafikministeriet som en del af arbejdet i forbindelse med udvalget "Trafikken på landet og til de små øer".

Dette papir er baseret på arbejdsnotater udarbejdet i tilknytning til udvalgets arbejde.

### **2 Væsentlige problemer i landområder**

Med oprettelsen af trafikselskaberne (HT i 1974, i resten af Danmark 1979-81) i de fleste amter skete der en kraftig forbedring af den kollektive trafik - også i landområderne - bl.a. ved at konvertere den dengang specielle skolekørsel til offentlige lokalruter, der i starten ofte gav betjening langt udover skoletiden/skoledage, men i løbet af 80'erne blev lokalruterne stadig nedskåret, primært som følge af manglende passagerer ud over skoletiderne.

Mange landkommuner har derfor i dag et lokalrutenet, der stort set igen alene henvender sig til den lovbundne skolekørsel, selv om andre mod betaling kan køre med.

Landkommuners væsentligste problemer er, at rejsestrømmene – ud over skolekørslen – er små og spredte, både geografisk og tidsmæssigt. Lokalruterne er oftest kun egnede til de store strømme med elevkørsel og varetages med store busser på faste ruter. Det er derfor almindeligt, at borgerne opfatter lokalruterne alene for skoleelever.

En udvidelse af lokalruternes kørsel med f.eks. flere afgang er normalt ikke hensigtsmæssigt, fordi de stive net med de store busser ikke varetager, f.eks. de ældres behov.

Regionalruterne, der ofte har et større kørselsomfang end lokalruterne, kan i mange tilfælde også dække behovet for lokaltrafik i en kommune. Men i mange landkommuner er regionalruterne ikke bygget op omkring kørsel til et kommunecenter og da de primært kører på hoved- og landeveje, kan der være lang gangafstand til regionalruterne fra landsbyerne.

De lokale rutenet kan sjældent benyttes til at underbygge en landkommunes ønsker om at gennemføre bestemte transportpolitikker på andet end skolekørslen. For eksempel betyder en aktiv ældrepolitik med mange aktiviteter i klubber og ældrecentre, udbringningsordninger af mad og biblioteksbøger for at de ældre kan bo længst muligt hjemme, samt sunde klubaktiviteter blandt de unge ofte, at kommunerne må opbygge specielle dyre transportordninger til netop disse formål. Andre formål som besøgsrejser, indkøb o.lign. for personer uden bilrådighed kan derfor ikke betjenes af lokalruternes "skolebuskørsel" og de specielle kørselsordninger for bestemte formål.

Disse problemstillinger har været en af grundene til, at Trafikministeriet har medvirket til at gennemføre mere fleksible transportordninger i landområderne.

### 3 Forsøg med kollektiv trafik i landområder

I årene 1992-95 gav Trafikministeriet støtte til omkring 65 projekter, hvoraf ca. 30 omhandler lokaltrafik i kommuner. 21 af disse 30 projekter er blevet realiseret som forsøg.

I bilaget er vist en oversigt over de 21 forsøg, bl.a. start- og sluttidspunkt, eventuel overgang til normal drift, særligt interessante emner, titel på evalueringsrapport, samt kontaktperson for forsøget.

I vedlagte tabel 1.1 og 1.2 er vist dels hvilke elementer, der indgår i de enkelte forsøg, og dels hvilke grupper og kørsler, de enkelte forsøg primært søger at koordinere. Af tabellerne fremgår bl.a., at der:

- i ca. 75% af forsøgene anvendes telebus-/teletaxakørsel med dør-til-dør lignende transport
- i ca. 30% af forsøgene indgår taxa i betjeningen
- i ca. 45% af forsøgene indgår små lavgulvsbusser
- i ca. 50% af forsøgene anvendes en eller anden form for trafikcentral, men kun i få forsøg bruges egentligt ruteplanlægningsværktøj
- i ca. 35% af forsøgene indgår forskellige former for takstforsøg, bl.a. gratiskørsel
- i ca. 75% af forsøgene er det primære mål at forbedre betjeningen for de ældre
- i ca. 50% af forsøgene koordineres dagcenterkørsel og i ca. 40% lægekørslen
- i 3 forsøg indgår forskellige former for udbringningsordninger, mens der i 2 forsøg kan medbringes cykler i bussen/traileren til vognen, og
- i 5 forsøg indgår bestillingskørsel, således at busserne kan bruges til kørsler ud af kommunen.

Af de 21 forsøg er 13 fortsat efter forsøgets ophør, 6 blev stoppet, mens 2 endnu ikke er afsluttet.

Ud fra disse forsøg synes følgende elementer at skulle indgå i en landkommunes lokale trafikbetjening, hvis denne skal betragtes som god/brugervenlig:

- Der skal indgå telebusbetjening i systemet, hvor brugerne kan blive kørt til og fra deres bopæl.
- Busserne bør være små med let adgang og de bør kunne medtage kørestolsbrugere og barnevogne.
- En stor del af ældre kørslen til dagcenter, lægehuse m.v. kan med fordel integreres i telebusserne.
- Den samlede lokalbuskørsel bør bestå af lokalruter med faste ruter på de største skoleture og telebuskørsel. Vognmæssigt bør en blanding af normale busser og små lavgulvsbusser indgå.
- Chaufførerne skal være engagerede og servicebevidste i en langt højere grad end ved normal rutekørsel.

På det organisatoriske område viser forsøgene med fleksible, behovstyrede telebusløsninger:

- at der til at tilrettelægge driften skal være tilknyttet en eller flere engagerede personer i lokalsamfundet, der kan varetage den dynamiske driftsform, som telebuskørsel er.
- at almindelige kontraktformer (standardkontrakter og A/B licitationskontrakter) er ikke egnede til kørsel med en høj grad af behovsstyring. Der er behov for at udvikle kontrakt- og afregningsformer, der sikrer at der kun betales for kørslen i det omfang, den bliver udført.

Forsøgenes økonomi afhænger af kontraktform og i hvor høj grad det er lykkedes i forsøgene at inddrage lovpligtige kørselsordninger og dermed opnå besparelser på andre transportudgifter i kommunen.

Ved at koordinere kørslen med lokalbusser og lovpligtige kørselsordningen er det i nogle forsøg (f.eks. Ravnsborg og Præstø) lykkedes at give et udvidet, fleksibelt kørselstilbud til større dele af kommunens befolkning for de samme eller reducerede udgifter.

Det skal også her nævnes, at flere andre kommuner - uden forsøgsmidler - har indført fleksible telebusser, der svarer til modeller, der er anvendt ved forsøgene, bl.a. Møn, Ørbæk og Ringe Kommuner.

#### **4 Krav til trafikskaber og kommuner**

Den mere fleksible telebusform og integrering af bl.a. ældre kørsel i den kollektive lokaltrafik stiller andre krav til både de medvirkende trafikskaber og kommunerne.

##### **Krav til trafikskabet**

Et telebussystem stiller en lang række anderledes krav til et trafikskab end normal rutekørsel. Driftsformen er efterspørgselsstyrede køreplaner, hvor en tur sjældent er den samme som dagen før. Nogle af passagererne har krav på speciel assistance, som f.eks. "en arm" til og fra bussen. Det betyder også, at trafikskabet skal anvise "standardløsninger" på en række tekniske områder, gældende alene for telebusordninger:

- Køreplanens opstilling (med/uden faste afgangstider fra kommuncetret, principper o.lign.)
- Bestillingsrutiner (central eller direkte til chauffør, min. og maks. forudbestillingstider, faste abonnenter o.lign.)
- Større grupper (f.eks. forudbestilling nogle dage i forvejen)
- Måling/check på hvad der faktisk køres
- Kontraktudformning (fleksibel)
- Egnede materiel, ofte små busser
- Chaufføruddannelse.

##### **Krav til en kommune**

De fleksible telebusordninger er også en nyskabelse for den kommunale forvaltning. En telebusbetjening kan blive et middel til at gennemføre kommunens politikker på f.eks. ældreområdet og fritidsområdet, uden at transportomkostningerne behøver at blive en økonomisk barriere, men det kræver en dynamisk bearbejdning - i tæt samarbejde med trafikskaber, hvis et sådant findes i pågældende amt - af telebussystemet på tværs af alle sektorforvaltninger i kommunen. Kommunen skal således have en person, der kan få de mange "ender" i et telebussystem til at opfylde behovene - behov som ofte ændrer sig hurtigt. Sådanne kommunale "ildsjæle" findes i de systemer, der har vist sig mest effektive, f.eks. i Ravnsborg Kommune (tæt samarbejde mellem entreprenør og kommunens servicebutik og forvaltning), i Ikast Kommune (forvaltningsansat i centralforvaltningen) og i Kerteminde Kommune (ansat i teknisk forvaltning).

##### **Transportkoordinatorordninger**

Til at forene de mange nye krav til et fleksibelt telebussystem har et forsøg med ansættelse af en transportkoordinator i Nordjyllands Trafikskab (NT) og Storstrøms Trafikskab (STS) i perioden 1992-95 vist sig at være et effektivt middel til at opstarte kommunale systemer. Kommunerne i de 2 amter har været entydigt positive overfor ordningen, fordi de kan få en dialog med en planlægger, der både kender de kommunale kørselsordninger og har base i trafikskabet. NT og STS står da også for 6 af de 21 gennemførte forsøg (29%), selv om de befolkningsmæssigt kun udgør 14% af befolkningen.

Forsøget med de 2 transportkoordinatorer var primært betalt af Trafikministeriets forsøgspulje, men i dag har både STS og NT en trafikskabsbetalt transportkoordinator. Denne ordning har dog imidlertid endnu ikke bredt sig til andre trafikskaber.

## **5 Den kollektive trafiks betydning for landområderne**

Som en del af arbejdet i Trafikministeriets udvalg "Trafikken på landet og til de små øer" blev der foretaget analyser af trafikken i 3 landkommuner, Ravnsborg, Tommerup og Pandrup.

I de 3 kommuner kunne det konstateres, at det kollektive trafiktilbud havde betydning for kommunens indbyggere og erhvervsliv på nogle punkter:

- I Ravnsborg er Totalbussen en del af kommunens sociale netværk. Den har gjort det muligt for ældre at blive længere i deres eget hjem.
- I Tommerup Kommune, hvor den kollektive busbetjening består af regionale ruter til og fra Odense, skolebusruter og teletaxa internt i kommunen medfører en manglende koordinering af køreplaner og takster, at det er besværligt at rejse til kommunens hovedcenter fra visse dele af kommunen.
- I Tommerup og Ravnsborg havde gode henholdsvis dårlige regionale busforbindelser til områder med arbejdspladser medvirkende indflydelse på bosætningen i kommunen. Den kollektive trafiks betydning på dette område overskygges dog klart af de generelle muligheder for at få arbejde i områderne.
- I de 3 kommuner var der ikke noget der tydede på, at god lokal og/eller regional kollektiv trafikbetjening havde afgørende indflydelse på virksomheders lyst til at etablere sig i kommunen.
- De kollektive fjernforbindelser har en vis betydning for erhvervslivet. I Pandrup var nærheden til lufthavnen af stor betydning for virksomheders lyst til at etablere sig i kommunen.
- Når virksomhederne er etableret viste det sig i Pandrup, at det for virksomheder med mange ansatte er af betydning, at der er god kollektiv trafikbetjening, der passer til arbejdstiderne.

Kilder: COWI for Trafikministeriet: Trafikken på landet, Arbejdsnotat 6: Muligheder for at forbedre den kollektive trafik i landområderne. April 1997.

COWI for Trafikministeriet: Trafikken på landet, Arbejdsnotat 7a-c: Landområders trafikbetjening (Ravnsborg, Tommerup, Pandrup). Maj 1997.



Tabel 1.2 Forsøg med kommunale kørselsordninger. Tabellen viser hvilke grupper og hvilke kørsler, de enkelte forsøg primært koordinerer eller inddrager.

Elementer Område	Skole- elever	Ung- doms- skole- lever	Svøm- me- hals- kørsel	Dag- center- kørsel	Læge- kør- sel	Ældre- klub- kørsel	Ældre gene- relt	Prim. generel fritids- kørsel	Han- di- cap- kør- sel	Bestil- lingskør sel (ud af kom.)	Mad- ud- bring- ning	Vare- ud- bring- ning	Hjæl- pe- mid- ler	Kom- mu- nal budtj.	Cyk- ler med- tages
Lejre	•			•		•	•								
Køge	•			•			•								
Albertslund	•		•	•	•	•	•					•	•	•	
Bramsnæs	•														
Ravnsborg	•	•	•	•	•	•	•				•	•			
Nysted				•		•	•								
Præstø	•	•	•	•	•	•	•								
Næstved							•	•							
Ringe	•		•	•	•		•			•					
Kerteminde		•		•	•	•	•						•		•
Nørager					•	•	•			•					
Brønderslev	•		•	•	•		•								
Malling										•					
Skive							•								
Kjellerup		•	•				•								
Herning/ Brande			•				•			•					
Ikast	•	•	•	•	•	•	•			•					
Holstebro						•	•	•							
Vejle															•
HandyBAT (Bornholm)			•	•	•	•	•	•	•						
Allinge- Gudhjem		•	•					•							

**Bilag****Forsøg med kommunale kørselsordninger støttet af Trafikministeriet.**

Kun forsøg, der er i gang pr. 1. marts 1996 eller allerede er afsluttet, er medtaget.

Område - Kommune	Projekt navn	Forsøgets startmåned/år - slutmåned/år - F (= fortsætter i drift)	Specielt interessante emner	Evalueringsrapport	Kontaktperson, tlf.
HT - Lejre	Telebus i Lejre	3/93 - 2/94 - F	Høj grad af borgerinddragelse i arbejdsgruppen	Tr.min. System Rapp. 23	Jens Chr. Led, HT, 36 44 36 36
HT - Køge	Forsøg i Køge Kommune	8/93 - 7/96 - F	Abonnementspass. fastlægger rutføring	Tr.min. System Rapp. 8 og 30	Steffen Nielsen, HT, 36 44 36 36
HT - Albertslund	Integration af kommunale kørselsopgaver	4/94 - 12/95 - F*	Al kommunal kørsel, budkørsel o.lign. indtages gennem ansat koordinator	Tr.min. System Rapp. 34	Hardy Javelin, Albertslund Kom., 42 64 96 10
HT - Hornsherred kommuner	Buskoordinering i Bramsnæs	9/94 - 9/95 - F	Borgermøder, alle børn får HT-årskort betalt af kommunen		Torsten Rasmussen, HT, 36 44 36 36
STS - Ravnsborg	Totaltransport i Ravnsborg	8/92 - 7/95 - F	Alle kommunale kørsler og udbringninger er integreret	Tr.min. System Rapp. 02 + Tr.min. System Rapp. 39	Vagn E. Jørgensen, Ravnsborg Kom., 53 93 52 21
STS - Nysted	Fleksibel busbetjening i Nysted Kommune	8/94 - 2/96 - F	Telebus opbygget ud fra dagcenterkørsel. Gratis kørsel fra 10/95	Tr.min. System Rapp. 38	Inge Pilt Nielsen, Nysted Kom. 53 87 12 22
STS - Præstø	Drosjebetjening i Præstø Kommune	8/94 - 6/96 - F	Al dagcenter- og lægekørsel er integreret i ordningen	Tr.min. System Rapp. 40	Axel Bo Jensen, Præstø Kommune 55 90 92 00
STS - Næstved	Servicebus	10/91 - 9/94 - F	Servicebusnet i byområde	STS/Næstved: Servicebusser i Næstved. Evaluering af forsøget efter 1½ års drift, juli 93.	Anders Petersen, Næstved Kom. 53 73 99 00
Fyn - Ringe	Teletaxi i Ringe Kommune	8/94 - 7/97	Aften-taxi til hele kommunen som supplement til ny telebusbetjening om dagen	Tr. min. System Rapp. 27 + Evaluering af forsøg med Teletaxi - efter 1½ års drift.	Kirsten Veilbæk, Ringe Kom. 62 62 13 01
Fyn - Kerteminde	Kombineret person-, vare- og servicetransport	5/94 - 5/96 - F*	Styring gennem enkelt edb-program, koordineret af Turistkontoret	*	Ella Bredsdorff, Kerteminde Kom. 65 32 15 56



Område - Kommune	Projekt navn	Forsøgets startmåned/år - slutmåned/år - F (= fortsætter i drift)	Specielt interessante emner	Evalueringsrapport	Kontaktperson, tlf.
NT - Nørager	Lokalt trafikcenter i Nørager Kommune	3/93 - 5/94	Koordinator på lokalt-centret, integrerer mest mulig kommunal kørsel	NT/Nørager Kommune/ Nysum Bylaug: Forsøg med Trafikcenter i Nørager Kommune, marts 94	Hans Fink, NT, 99 34 11 11
NT - Brønderslev	Brønderslev-projektet	8/93 - 5/94 - F*	Blandt andet aften-taxa	Tr.min. System Rapp. 19	Hans Fink, NT, 99 34 11 11
Århus Amt - Malling	Samkørsel i Malling	7/93 - 6/94 - F	Lokalt vognmandsinitiativ om at "flytte tider" i institutionskørsel	Tr.min. System Rapp. 25	Anne Olsen, Malling Turistbusser 86 93 11 66
VAFT - Skive	Servicebus i Skive	3/93 - 8/95	Steward-ordning	VAFT: Evaluering af forsøg med servicebussen i Skive Kommune.	Peter Hermansen, VAFT 87 27 17 00
VAFT - Kjellerup	Lokalbussen i Kjellerup	3/93 - 6/95	Primært afprøvning af fleksible køreplaner	Tr.min. System Rapp. 36	Peter Hermansen, VAFT 87 27 17 00
Ringkj. Amt - Herning/ Brande	Borgerbus i Fasterholt-Kølkær	4/93 - 5/94 - F	Flere kommuner, erstatter regionale ruter, se håndbogens afsn. om forsøget.	Tr.min. System Rapp. 26 og Herning Kommune: Midtvejs-evaluering, okt. 95	Edith Blyning, Herning Kom. 97 21 20 00
Ringkj. Amt - Ikast	Transportkoordinering i Ikast Kommune	8/94 - 7/95 - F	Gratis kørsel efter kl. 08	Tr.min. System Rapp. 32	Charlotte Zeth Andersen, Ikast Kom. 96 61 11 11
Ringkj. Amt - Holstebro	Bybustaxa i Holstebro	10/95 - 07/97	Taxa i stedet for bybus om aftenen. Kørsel til bopælsadresser	Holstebro Kommune: Bybustaxa i Holstebro by, nov. 1996	Søren Hansen, Holstebro Kom. 97 41 12 00
VAT - Vejle	Cykelbus i Vejle	10/93 - 4/94	Cykler kan medtages på bagperron af en bybus	Tr.min. System Rapp. 21	Ole Borch, Vejle Kom. 75 83 04 44

Område - Kommune	Projekt navn	Forsøgets startmåned/år - slutmåned/år - F (= fortsætter i drift)	Specielt interessante emner	Evalueringsrapport	Kontaktperson, tlf.
BAT - Alle 5 kommuner	HandyBAT	1/95 - 12/95 - F	Specielle amtskørsler (handicappede, institutionskørsel mv.) integreres i åbent taxa/ Falck-system	HandyBAT - Evaluering, nov. 1995	Jørgen Hammer, BAT 56 95 21 21
BAT - Allinge-Gudhjem	Alternative betjeningsformer i Gudhjem-området	9/93 - 4/95	Samordning af fritidstrafik	Tr.min. System Rapp. 16	Jørgen Hammer, BAT 56 95 21 21

\* = dele af forsøget fortsætter i drift

\* = Rapport/ evt. ny rapport forventes i foråret 1997