

1 Indledning

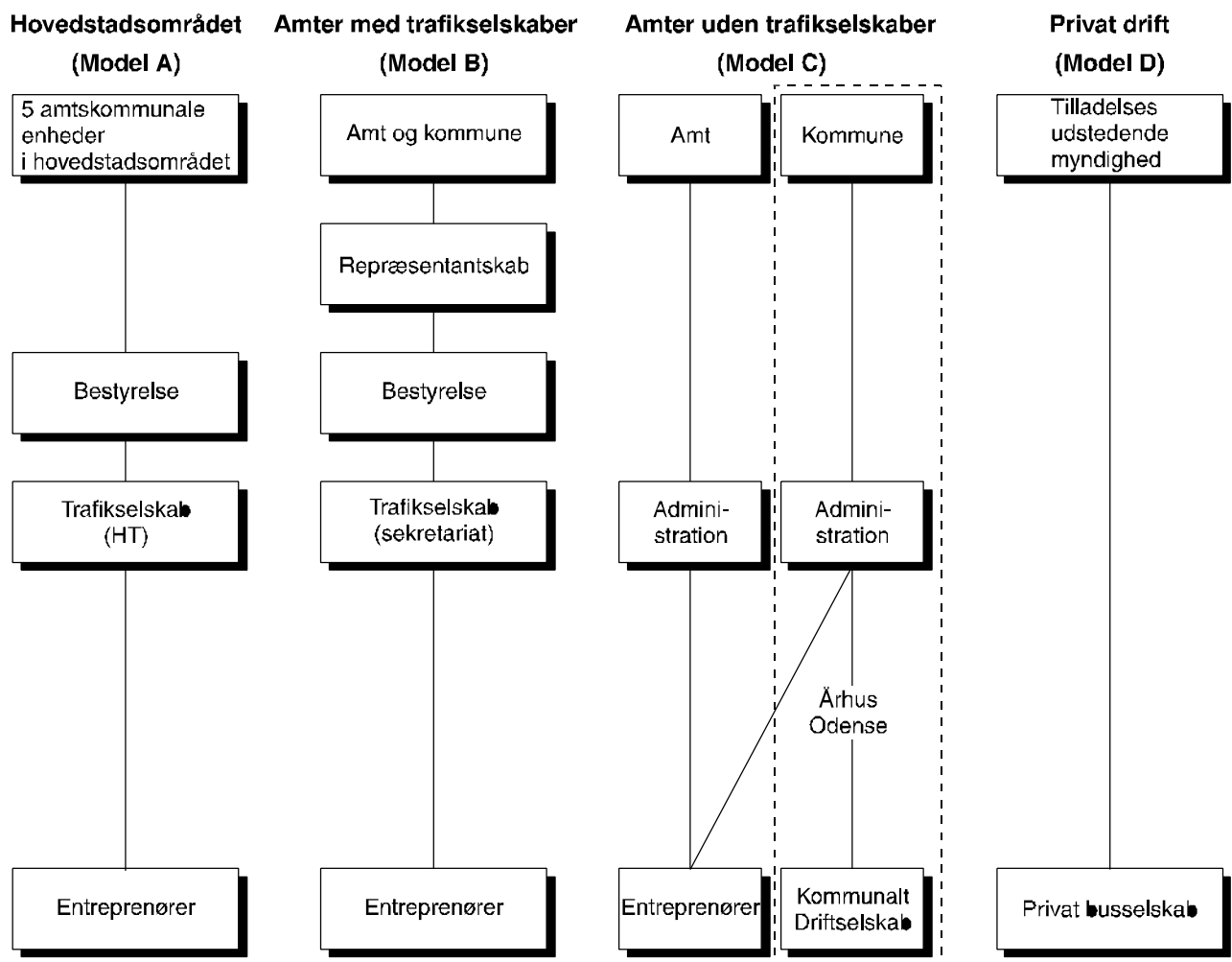
For at vurdere mulighederne for at gøre den kollektive trafik - især i landområder - mere fleksibel og tilpasset brugernes behov, blev der fra 1992 gennemført en række forsøg (21) med lokalbuskørsel i kommunerne, støttet gennem Trafikministeriets forsøgspuljer.

Der foreligger nu erfaringer fra en række kommuner om metoder og løsninger, der gør den kollektive trafik mere attraktiv. Men samtidig har den geografiske placering af forsøgene vist, at der er nogle barrierer for at en kommune kan overføre succesfulde koncepter til egen kommune. En væsentlig faktor er, hvordan den kollektive trafik er organiseret.

COWI har nøjere analyseret disse forhold for Trafikministeriet til støtte for Udvalget "Trafikken på landet og de små øer". De følgende afsnit 2-5 er baseret på et af de udarbejdede arbejdsnotater, se kilde 1.

2 Generelt om den kollektive trafiks organisation

Den kollektive trafik i Danmark er organiseret efter 4 hovedmodeller, der er illustreret i figur 1.



Figur 1. Organisationsmodeller for den kollektive trafik i Danmark.

Model B vil i det følgende blive opdelt i to modeller, fordi byrdefordelingen afviger væsentligt:

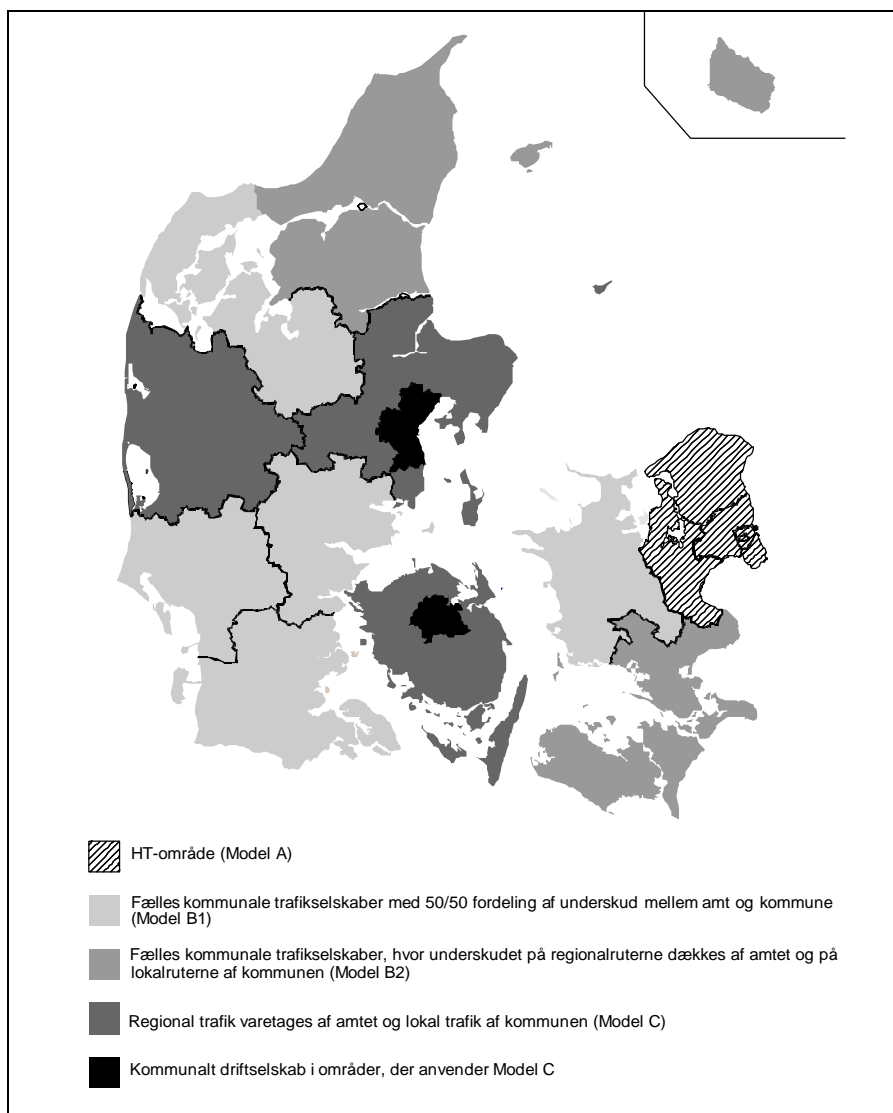
- Model B1 er trafiksselskaber, hvor det samlede underskud fordeles med 50% til amtet og 50% til kommunerne (den solidariske trafiksselskabsmodel)
- Model B2 er trafiksselskaber, hvor amtet betaler for underskuddet på regionalruterne og kommunerne for underskuddet på egne lokalruter (separatøkonomi-modeller).

Private busselskaber (Model D)

Enkelte private busselskaber udfører - ved siden af den kollektive busstrafik på entreprenørbasis i amternes og kommunernes regi - for egen regning og risiko buskørsel almindeligvis på fjernruter. Som eksempler herpå kan nævnes ruterne fra København til Århus, Aalborg og Fjerritslev samt ruten mellem Frederikshavn og Esbjerg. Denne model har ikke betydning for lokale rejser og gennemgås ikke yderligere her.

Finansieringsmodellernes udbredelse

I figur 2 er vist, hvorledes den kollektive trafik er organiseret og hvilke finansieringsmodeller, der anvendes i de enkelte amter i Danmark.



Figur 2. Organisations- og finansieringsmodellernes geografiske udbredelse.

I afsnit 2.1 til 2.3 gennemgås modellerne A, B1, B2 og C.

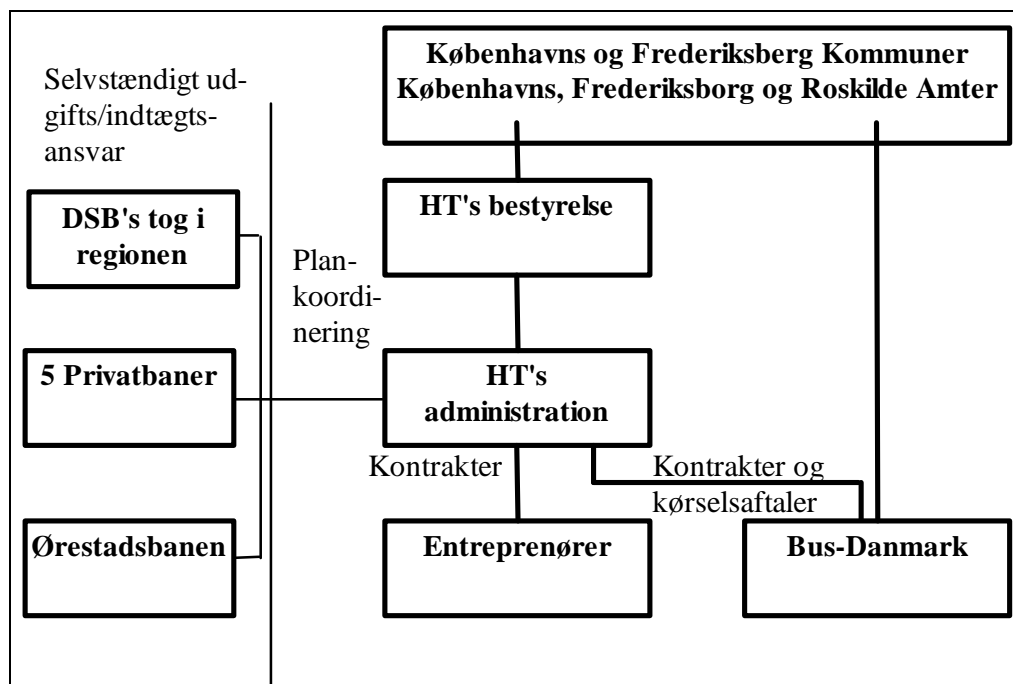
2.1 HT-området (Model A)

Københavns og Frederiksberg Kommuner, Københavns, Roskilde og Frederiksborg Amter ejer Hovedstadsområdets Trafikselskab (HT). Hver af de 5 enheder vælger i forbindelse med konstitueringen af amtsråd og kommunalbestyrelser ét medlem til bestyrelsen for HT blandt medlemmerne af amtsrådet eller kommunalbestyrelsen. Bestyrelsesmedlemmerne er valgt for en 4 årig periode, der følger kommunalbestyrelsernes valgperiode.

Bestyrelsen har det overordnede ansvar for HT og herunder for en økonomisk forsvarlig drift. Bestyrelsen fastlægger det årlige budget og takstniveauet og tilskuddenes størrelse fra de 5 enheder.

HT's administration står for planlægning, markedsføring, budgetter, regnskaber, udarbejdelse af udbudsmateriale, indgåelse af kontrakter med entreprenører samt tilrettelæggelse af handicapkørsel. Kørslen indkøbes hos private eller offentligt ejede entreprenører, herunder Bus-Danmark A/S, der er udsprunget af HT's tidligere egen drift efter udbud i henhold til EU-direktiverne.

DSB, Privatbanerne og Ørestadsbanen fungerer som selvstændige trafikselskaber i hovedstadsområdet. Loven om personbefordringen i hovedstadsområdet fastlægger, at alle trafikselskaber skal anvende det samme takstsystem og at indtægterne skal fordeles efter passagerernes anvendelse af billetterne og det udførte transportarbejde. Planlægningen i selskaberne skal i henhold til loven koordineres, men de enkelte trafikselskaber er selvstændigt planlæggende. Der udarbejdes en samlet plan for den kollektive trafik. Planen og de årlige tillæg hertil forelægges amtsråd, kommunalbestyrelsen på Frederiksberg samt Borgerrepræsentationen i København. I figur 3 er illustreret organisationen af den kollektive trafik i hovedstadsområdet samt relationerne til banevirksomhederne.



Figur 3. Organisation af den kollektive trafik i hovedstadsområdet.

Fordelingen af underskuddet i HT er fastlagt gennem loven om hovedstadsområdets kollektive trafik. Nettoudgiften fordeles mellem de 5 amtskommunale enheder efter det skattepligtige indkomstgrundlag. Primærkommunerne i hovedstadsområdet betaler således ikke til den kollektive trafik.

DSB's nettoudgift ved driften dækkes af staten, mens privatbanernes underskud er dækket af HT, kommunerne og staten efter den generelle fordelingsnøgle, hvor HT bidrager med amternes andel.

2.2 Fælleskommunale trafikskaber (Model B)

I 8 af landets 11 amter uden for hovedstadsområdet har man etableret fælleskommunale trafikskaber, som loven åbner mulighed for.

Det viste repræsentantskab findes ikke i alle amterne. Amdsrådet og kommunalbestyrelserne vælger blandt sine medlemmer repræsentanter til repræsentantskabet, der blandt sine medlemmer nedsætter en bestyrelse. I visse amter er der aftalt regler for sammensætningen af bestyrelsen, der f.eks. sikrer, at de større byer i amtet altid er repræsenteret. Findes der intet repræsentantskab, vælger amtsråd og kommunalbestyrelse bestyrelsesmedlemmerne direkte blandt politikerne i amtsråd og kommunalbestyrelser. Repræsentantskabet består oftest af mindst én repræsentant fra hver kommune og et antal repræsentanter fra amtsrådet, der er én større end antallet af repræsentanter fra kommunerne.

Bestyrelsen sammensættes (i henhold til loven) af minimum 5 politikere fra kommunalbestyrelserne og 6 politikere fra amtsrådet med amtsborgmesteren som formand. Amtet er således sikret flertal i både bestyrelse og repræsentantskab. For såvel repræsentantskab som bestyrelser følger medlemmernes valgperiode kommunalbestyrelsernes funktionsperiode.

Opgavefordelingen mellem bestyrelse og repræsentantskab varierer mellem de enkelte amter. I fællesskab varetager de det overordnede ansvar for styring og driften af trafikskabet og fastlægger trafikskabets budget og takstniveau samt tilskudsstørrelserne fra amtet og kommunerne.

Trafikskabets sekretariat udfører planlægning, markedsføring og opstiller budget og regnskaber og beregner herunder de enkelte kommuners byrdefordelingsbidrag samt udarbejder udbudsmateriale og kontrakter med vognmænd. I de amter, hvor DSB og privatbaner varetager regional togtrafik, har sekretariatet den koordinerende opgave med banevirksomhederne.

Fordelingen af tilskuddene mellem amt og kommuner sker efter en byrdefordelingsmodel, der er fastlagt af repræsentantskabet og godkendt i amtet og kommunerne. Denne fordelingsmodel varierer fra amt til amt.

B1: Den solidariske model

Der anvendes 2 hovedmodeller til fordeling af underskuddet mellem amter og kommuner. I 5 af amterne deles underskuddet ligeligt mellem amt og kommunerne, således at amtet betaler 50% og kommunerne 50%. Kommunernes 50% fordeles enten efter antallet af bustimer, der udføres i kommunen (Ribe og Vejle Amter), eller ligeligt (25%) efter både bustimetallet og befolkningstal (Vestsjællands, Sønderjyllands og Viborg Amter).

B2: Separatøkonomimodellen

I de 3 øvrige fælleskommunale trafikskaber (Nordjyllands, Storstrøms og Bornholm Amter) sker byrdefordelingen efter det hovedprincip, at de enkelte kommuner dækker underskuddet på deres lokale ruter, mens amtet dækker underskuddet på de regionale. Denne separatøkonomimodel har dog også en variant. I Storstrøms Amt beregnes udgiften for en kommune som antallet af køreplantimer på lokalruterne gange den gennemsnitlige køreplanstimepris for hele amtet (inkl. STS' administration). I Nordjyllands Amt er en kommunes udgift direkte betalingen til entreprenøren for lokalrutenettet (mens amtet afholder NT's administrationsudgifter).

2.3 Amter uden fælleskommunale trafikskaber (Model C)

I de 3 amter, der ikke har fælles trafikskaber, er det administrationen i det enkelte amt eller den enkelte kommune, der fastlægger ruteføring og kørselsomfang, takster og indgår kontrakterne med

leverandørerne af busdriften samt varetager kontakten til DSB og privatbanerne. Det er amtsrådet henholdsvis kommunalbestyrelsen, der træffer de politiske beslutninger vedr. den kollektive trafik samt fastlægger budgettet, takstniveauet og godkender regnskabet.

Kommunerne står for bevillingerne til de lokale ruter inden for kommunegrænsen, mens amtet står for bevillingen til regionale ruter, der kører over kommunegrænserne.

De 3 amter uden fælleskommunalt trafikselskab er Fyns Amt, Århus Amt og Ringkøbing Amt, hvor sidstnævnte opløste deres fælleskommunale trafikselskab i begyndelsen af 90'erne.

3 Regneeksempel på et kommunalt ønske om telebus

De forskellige organisations- og byrdefordelingsmodeller har en kraftig indflydelse på, om en (land)kommune selv kan præge serviceniveauet på sin egen lokaltrafik. Dette vil vi illustrere med følgende hypotetiske - men yderst realistiske eksempel: En landkommune har et traditionelt lokalbusnet med faste ruter og almindelige store busser. Omfanget er 6.000 vogntimer årligt og udgiften for denne kørsel er 2,1 mio. kr. til en entreprenør. Indtægterne er små og stammer især fra transportberettigede elever, betalt af kommunen. Derfor regnes der ikke med indtægtssiden i vores eksempel.

Landkommunen ønsker nu at indføre et fleksibelt telebussystem, der også kan varetage ældre kørsel til dagcenter, ældreklubber o.l. Dette kan ske ved at introducere en telebus, der kører 3.500 vogntimer årligt til en udgift på kr. 1,2 mio. kr. Til gengæld kan den øvrige lokalbuskørsel nedskæres til 4.000 vogntimer årligt til en udgift på 1,4 mio. kr. Den kombinerede telebus og lokalbusnettet koster således 2,6 mio. kr., men telebussystemet vil spare kommunen ca. 400.000 årligt på specialkørsel af ældre. Tabel 1 viser kommunens budget for det nye system sammenlignet med nuværende udgifter.

Tabel 1. Det nye fleksible systems udgifter sammenlignet med nuværende system i eksempelkommunen.

	Nuværende system		Ønske til nyt system	
	vogntimer/år	udgift/år	vogntimer/år	udgift/år
Lokalnet med faste ruter	6.000	2.100.000	4.000	1.400.000
Telebus	-	-	3.500	1.200.000
I alt lokalbuskørsel	6.000	2.100.000	7.500	2.600.000
Kommunal specialkørsel	-	600.000		200.000
Samlet udgift til lokal- og specialkørsel		2.700.000		2.800.000

Ønsket om indførelse af fleksibel telebusdrift øger således de samlede udgifter til lokal- og specialkørsel fra 2,7 mio. kr. til 2,8 mio. kr., men kommunen synes at serviceforbedringen for kommunens borgere er så stor og de fremtidige muligheder for at bruge telebuskørsel aktivt i ældre- og fritids-transportpolitikken er så perspektivrige, at merudgifter på 100.000 kr. pr. år er i orden.

Men om merudgiften rent faktisk ender med 100.000 kr. afhænger af, hvor vores eksempel-kommune ligger i Danmark, se tabel 2.

HT-området

I HT-området betaler kommunerne ikke for den kollektive trafik, mens de 5 enheder (de 3 hovedstadsamter, Frederiksberg og Københavns Kommuner) betaler efter deres skattegrundlag. Kommunen opnår **en besparelse på kr. 400.000 pr. år** (nemlig sparet specialkørsel), mens HT betaler merudgifterne til den kollektive trafik på 500.000 kr., som er den samlede merudgift for alle 5 amtsenheder. I tabel 2 er dette illustreret med, at det amt, som kommunen ligger i, betaler ca. 100.000 kr. (hvis amtets skattegrundlag er 1/5 af hele HT-områdets skattegrundlag).

Resultatet er naturligvis, at HT er meget restriktiv med at imødekomme sådanne ønsker til fleksibel kørsel, og rent faktisk er HT begyndt at opkræve egenbetaling i kommuner, der ønsker at indføre sådanne ordninger, f.eks. for servicebusser (bl.a. i Roskilde og Helsingør) og skolelignende ruter.

Tabel 2. *Skøn over merudgifter/besparelser, hvis en kommune ønsker telebuskørsel, der øger udgifterne til lokalbuskørsel med kr. 500.000, men giver besparelse i kommunal specialkørsel på kr. 400.000.*

+ er merudgift – er besparelse	Skønsmæssig merudgift ved det nye system		
	Pågældende kommune kr./år	Øvrige kommuner i amt kr./år	Amtet kr./år
I HT-området (A)	– 400.000	0	+ 100.000*
I amter med den "solidariske" byrdefordelingsmodel i Trafikselskabet (B1)			
1. Vestsjællands, Sønderjyllands og Viborg Amter	– 275.000	+ 125.000	+ 250.000
2. Ribe og Vejle Amter	– 150.000	~ 0	+ 250.000
I amter med den "separate" byrdefordelingsmodel i Trafikselskabet (B2)			
3. Storstrøms Amt	+ 200.000	– 50.000	– 50.000
4. Nordjyllands og Bornholm Amter	+ 100.000	0	0
I amter uden fælleskommunalt trafikselskab (C)			
Århus, Fyns og Ringkjøbing Amter	+ 100.000	0	0

* Herudover betaler de 4 andre "ejere" (hovedstadsamter + København og Frederiksberg Kommuner) tilsammen ca. 400.000 kr..

Note:

Tallene er forenkledte og skønnede, da fordelingerne bl.a. også afhænger af, om den supplerende telebuskørsel giver flere/ færre indtægter end gennemsnittet i Trafikselskabet, men tallenes størrelsesorden og "fortegn" er rigtig. I Storstrøms Amt kan der dog også være eksempler på kommuner, der ville opnå besparelser.

Amter med den "solidariske" byrdefordelingsmodel

I amter, der har fælleskommunale trafikselskaber med "solidariske" byrdefordelingsmodel (VT, Sydbus, VAT, VAFT og RAT), deles det samlede underskud i trafikselskabet mellem amt (50%) og kommune (50%). I VT, Sydbus og VAFT deler kommunerne deres 50% med 25% efter befolkningstal og 25% efter trafikubuddet (vognture eller vognkm). I disse amter vil vores eksempel-kommune

samlet opnå **en besparelse på ca. 275.000 kr./år** (besparelse på specialkørsel på 400.000 kr. fratrukket merudgiften på 125.000 kr. = 25% af den samlede merudgift på 500.000 kr.), mens øvrige kommuner tilsammen finansierer eksempel-kommunens øgede serviceniveau med ca. 125.000 kr./år og amtet med ca. 250.000 kr./år.

I Ribe og Vejle Amter fordeles kommunernes andel på 50% af underskuddet alene efter trafikudbudet. Vores eksempel-kommune opnår derfor stadig en **besparelse, men kun på ca. 150.000 kr./år** (besparelse på specialkørsel på 400.000 kr. fratrukket merudgiften på 250.000 kr. = 50% af den samlede merudgift på 500.000 kr.), mens amtet stadig finansierer eksempel-kommunens øgede serviceniveau.

De 5 trafikelskaber er - som HT - derfor yderst restriktive med at indføre fleksible telebussystemer som i eksempel-kommunen. Dette kan da også ses af, at de 5 amter kun har haft få forsøg om fleksibel buskørsel (3 af i alt 21 forsøg) og ingen af dem er fortsat efter forsøgsperioden (Kilde 1).

Amter med "separate" byrdefordelingsmodeller

I Storstrøms, Nordjyllands og Bornholms Amter betaler kommunen selv for underskuddet i lokaltrafikken. I NT og BAT betyder det, at vores eksempel-kommune netop får **en merudgift på kr. 100.000/år**, hvis det nye system indføres, mens det ikke påvirker amternes øvrige kommuner og amterne selv.

STS har en speciel beregning af udgifterne til lokalbusnettet, idet der ikke anvendes de rent faktiske udgifter som i NT og BAT, men en gennemsnitspris for en vogntime, baseret på al kørsel i hele amtet. Dette betyder, at eventuelle mindre udgifter som følge af anvendelse af mindre busser eller "hensigtsmæssige køreplaner" ikke tilfalder pågældende kommune, men alle kommunerne og amtet. I vores eksempel får vores kommune **en merudgift på kr. 200.000/år¹**, mens STS opnår en besparelse på 100.000 i det samlede underskud. Denne besparelse vil i princippet give en lidt mindre gennemsnitlig timepris, der vil medføre at både amtet og de øvrige kommuner tilsammen opnår en besparelse på ca. 50.000. I Ravnsborg Kommune betød indførelsen af Totalbussystemet i 3. års regnskab, at Ravnsborg Kommunes merudgifter blev ca. 750.000 kr., mens STS fik en ca. tilsvarende besparelse. Det skal dog fremhæves, at i STS kan der også ske det modsatte af eksemplet, nemlig at kommunen opnår en besparelse, f.eks. hvis entreprenørudgifter til telebuskørslen er højere pr. vogntime end gennemsnittet for al buskørsel i amtet.

Den "separate" byrdefordelingsmodel som praktiseret i Nordjyllands og Bornholms Amter opfordrer principielt kommunerne til selv at bestemme deres serviceniveau. Tilsvarende gælder i Storstrøms Amt, men her spiller udgiftsberegningen som nævnt ind på de konkrete beregninger. De 3 amter har deltaget i 8 af de i Kilde 1 nævnte 21 forsøg.

Amter uden fælleskommunalt trafikelskab

I Fyns, Århus og Ringkjøbing Amter bestemmer den enkelte kommune selv over sin lokale kollektive trafik. Vores eksempel-kommune vil derfor i disse amter selv skulle afholde **merudgiften på kr. 100.000/år** for det nye telebussystem. I disse 3 amter er 5 af de 21 forsøg afholdt.

Kommunerne bestemmer (og finansierer) således selv deres serviceniveau i amter med fælleskommunale trafikelskaber, der har "separate" byrdefordelingsmodeller og i amter uden fælleskommunale trafikelskaber. Det er samtidig i disse 6 amter de fleste forsøg (13 ud af 21) med fleksibel kollektiv trafik er gennemført, ligesom vi i disse amter har kendskab til en række andre kommuner med fleksible telebussystemer (uden forsøgstilskud).

¹ Hvis gennemsnitstimeprisen i STS er 400 kr., vil kommunens bidrag til STS blive øget med 600.000 kr. Herfra fragår en besparelse på 400.000 kr. i sparet kommunalkørsel.

4 Muligheder for at ændre byrdefordelinger

Det er ikke let for et fælleskommunalt trafikselskab at ændre på allerede vedtagne byrdefordelingsregler.

I de fleste selskaber vil det kræve samme flertal som ved oprettelse af et trafikselskab: Amdsrådet + mindst 1/3 af kommunerne udgørende mindst 50% af borgerne skal være for en ændring. Vedtægterne er dog ikke alle steder helt entydige på dette punkt og giver mulighed for den tolkning, at der principielt skal være enstemmighed blandt parterne. I enkelte selskaber kræver en ændring af byrdefordelingsreglerne en beslutning herom i repræsentantskabet.

STS ændrede sin byrdefordelingsmodel (fra den "solidariske" til den "separate") i 1991, mens et par andre trafikselskaber har lavet mindre justeringer (inden for samme hovedmodel), bl.a. VAT og RAT.

Kun et fælleskommunalt trafikselskab (alle blev dannet omkring 1980) har ophævet selskabet igen, nemlig TRA i Ringkjøbing Amt, der ophørte i 1993. En organisationsændring er da også betydeligt sværere end en ændring af vedtægterne. Det vil normalt kræve (næsten) enstemmighed i amt og kommune, samt godkendelse i Trafikministeriet og Indenrigsministeriet.

5 Konklusioner og løsninger

Analysen har vist, at der i dag findes en række gode lokalbussystemer, der med en blanding af store og små busser betjener de store strømme (især skoleelever) med fast rutekørsel og de små strømme med telebuskørsel. Telebuskørsel giver dør-til-dør kørsel, især henvendt til ældre, dagplejemødre, børnehavekørsel, o.lign. og kan varetage store dele af den lovbundne kørsel til dagcentre og læger.

Fleksibilitet

Disse fleksible lokalbussystemer er gode til at løse landkommuners lokale transportproblemer for borgere, der ikke har adgang til bil. Systemerne binder kommunen sammen omkring kommunecentret og kan anvendes i en kommunes politik på f.eks. ældreområdet og fritidsområdet uden at transportomkostninger bliver en økonomisk barriere.

I mange af forsøgene er det lykkedes at etablere fleksible telebussystemer inden for de tidligere økonomiske rammer, bl.a. i Ikast, Ravnsborg, Ringe, Kerteminde m.fl.

Krav

De fleksible telebussystemer stiller dog andre krav til et trafikselskab og en kommune end normale rute- og køreplansbundne systemer, bl.a. skal trafikselskab og kommune arbejde tæt sammen. Trafikselskabet skal kunne anvis standardløsninger på en række tekniske områder som køreplansudformning, bestillingsrutiner, kontraktudformning med entreprenør, materiel og chaufføruddannelse. Kommunen skal aktivt medvirke i kørselens udformning, så telebusserne optimalt kan varetage de ønskede behov, og også medvirke til fleksibilitet i transportmålene som skoler, klubber, børnehaver, ældrecentre o.lign.

Et metode til at etablere dette tætte samarbejde er, at trafikselskaberne ansætter en planlægger - en transportkoordinator - der både kender trafikselskabets muligheder og de kommunale kørselsordninger. Dette er sket i 2 trafikselskaber, NT og STS, hvor også mange af forsøgene med fleksible bussystemer har fundet sted.

Organisationens betydning

Analysen viser også, at viljen og mulighederne for at en kommune kan gennemføre en omlægning til mere fleksible telebussystemer er størst i de områder, hvor kommunerne selv kan bestemme servi-

ceniveauet for den lokale kollektive trafik og selv afholder underskuddet. Det er først og fremmest kommunerne i:

- de 3 amter, der ikke har et fælleskommunalt trafikselskab (Fyns, Ringkjøbing og Århus Amter), men kommunerne i disse amter har dog det problem, at de ikke har et professionelt organ (som et trafikselskab) til at assistere med alle de før nævnte tekniske forhold omkring at få etableret et telebussystem.
- de 3 amter, hvor det fælleskommunale trafikselskab følger den "separatøkonomiske" byrdefordelingsmodel, hvor kommunerne selv betaler for deres eget lokalbusnet (Nordjyllands, Storstrøms og Bornholms Amter). Her er alle forudsætninger til stede for at en kommune kan etablere et fleksibelt telebussystem.

I de 5 amter, hvor der er et fælleskommunalt trafikselskab, der følger den "solidariske" byrdefordelingsmodel, betaler kommunerne kun delvist efter trafikudbudet (Vestsjællands, Sønderjyllands, Ribe, Vejle og Viborg Amter). I disse amter skal trafikselskabet varetage en form for et fælles serviceniveau, bestemt af trafikselskabets bestyrelse. En kommune, der ønsker en højere service med f.eks. telebusser, kan derfor ikke umiddelbart komme igennem med et sådant ønske overfor trafikselskabet. Der findes da heller ikke lokalsystemer som den fleksible kørsel i Ravnsborg, Kerteminde, Ikast, Ringe, Nysted m.fl. i nogle af de 5 amter med trafikselskaber med den "solidariske" byrdefordelingsmodel.

Endelig er der HT-områdets kommuner, der kun har en lille indflydelse på lokaltrafikkens serviceniveau, idet kommunerne slet ikke betaler for den kollektive trafik. Her er der imidlertid ved at udvikle sig en model, hvor kommunerne kan købe sig til mertrafik, indtil nu primært med servicebusser i byer og offentlig skolebuskørsel i landkommuner.

Den "solidariske" byrdefordelingsmodel og HT-modellen har dog - på andre områder end muligheden for at etablere fleksible telebussystemer - nogle fordele for de enkelte kommuner. For det første er disse betalingsmodeller meget enkle og for det andet eliminerer modellerne den "uretfærdighed", der findes i mange kommuner, at de skal have et omfattende lokalbusnet, der ikke betjener kommunecentret. Netop sidstnævnte forhold er belyst af analyserne i Nordjyllands Amt (Kilde 1), hvor kommuner med et regionalt busnet, der binder kommunen sammen, kun har et beskedent lokalbusnet, mens kommuner, der har et regionalt busnet, der ikke binder kommunen sammen, har behov for et større lokalbusnet, der ofte også kører om aftenen og i weekender.

Mulige løsninger

Vi kan således ikke entydigt pege på, at en bestemt organisationsmodel er bedst til generelt at varetage den kollektive trafiks tarv, heller ikke med en landkommunes øjne.

Tilkøb

Derfor vil vi foreslå, at i de 5 amter med den "solidariske" byrdefordelingsmodel og i HT arbejdes med en form for tilkøbsmodel for kommunerne:

- Hvis en kommune ønsker at etablere et fleksibelt telebussystem planlægges dette i tæt samarbejde mellem kommune og trafikselskab. Udgifter, indtægter og besparelser i de kommunale kørselsordninger beregnes. Kommunen kan da betale en eventuel merudgift til trafikselskabet ud af den besparelse, kommunen opnår på de kommunale kørselsordninger (og et evt. nødvendigt yderligere beløb for et højere serviceniveau end før) som et tilkøb til trafikselskabet ud over den almindelige byrdefordeling. Tilkøbet knyttes blot til et bestemt antal køreplanstimer, der da fragår i byrdefordelingen.

En sådan tilkøbsordning kan naturligvis i planlægningen give anledning til en række diskussioner mellem kommune og trafikselskab, især om forudsætninger for beregningerne, men når man én gang

har fastsat tilkøbet, vil den enkelte kommune selv få indflydelse på sin lokale trafik og have et økonomisk incitament til at få flest mulige kommunale kørsler ind under lokaltrafikken.

I eksemplet i kapitel 3 (se tabel 1) vil eksempel-kommunen, hvis den f.eks. ligger i Vestsjællands Amt, tilkøbe sig 1.500 køreplanstimer til et beløb af 500.000 kr. hos VT, der inden den egentlige byrdefordeling fratrækker 1.500 timer i kommunens samlede køreplanstimer. Kommunen opnår selv en besparelse på 400.000 kr. i sin specialkørsel, således at det fleksible telebussystem koster kommunen 100.000 kr. - nøjagtig som i kommuner uden trafikselskab og i kommuner med fælleskommunalt trafikselskab, der følger den "separat økonomiske" byrdefordelingsmodel.

De 1.500 timer og de 500.000 kr. i tilkøb danner udgangspunkt for fremtidige kommunale ønsker til justeringer i telebuskørslen.

Det skal dog pointeres, at "tilkøbs-modellen" har den fare, at et trafikselskab måske vil henvise alle ønsker om ændringer til "tilkøbs-modellen".

Transportkoordinatorer

For at øge interessen i både trafikselskaber og kommuner vil ansættelse af en transportkoordinator i hvert af trafikselskaberne være en stor fordel. Det viser eksemplerne i STS og NT, der efter det af Trafikministeriet betalte forsøg, nu begge har fortsat ordningen.

Her udgør de 3 amter uden fælleskommunale trafikselskaber et specielt problem. Kommunerne har her ikke noget professionelt sekretariat, de kan få vejledning fra. En mulighed kunne være at gøre KL interesseret i at etablere et kontor med et par transportkoordinatorer til primært at bistå kommunerne i disse 3 amter.

Kilde 1: COWI for Trafikministeriet: Trafikken på landet. Arbejdsnotat 6: Muligheder for at forbedre den kollektive trafik i landområderne. April 1997.