

Mobilitet og personbefordring i landdistrikter

Et LAG - Favrskovprojekt

Niels Agerholm
Civilingeniør, Trafikforsker
& Adjunkt
Trafikforskningsgruppen
Aalborg Universitet

Torkil Formand,
Formand
"Foreningen
Udvikling af Landboliv"

Jørgen Møller
Arkitekt,
Landsbyforsker &
Lektor
Trafikforskningsgrup
pen
Aalborg Universitet



DISPOSITION

- Hvad
- Hvem
- Hvorfor problemstillingen?
- Befordring på landet generelt
- Befordring på landet i Favrskov
- Udfordringer og løsninger



Hvad

- Formålet er at undersøge og analysere behovet for en *bedre personbefordring i landdistrikterne*
- **Hvorledes kan dette forbedres, blandt andet ved brug af moderne elektronisk teknik og andre nye tiltag?**
- Nye tiltag vil formentlig bedre kunne dække transportbehovet i landdistrikterne end den eksisterende kollektive transport kan



Nogle få begreber

- Respondenter er dem der har besvaret spørgeskemaet under et
- KT = Traditionel Kollektiv Transport
- Det åbne land og i landsbyer <1.000 indb. = På landet
- Der skelnes dog i nogle tilfælde mellem:
 - Land
 - Landsbyer med <200 indb.
 - Landsbyer med 200-500 indb.
 - Landsbyer med 500-1000 indb.



Baggrunden for befordringsudfordringen I landdistrikterne

- **1950 -2010. To generationer**
- **Fra** økonomisk og kulturelt selv bærende lokalsamfund (Landsbyen/Sognet)
- **Til** højmobile bosætnings-og pendlersamfund. Organiseret i Arbejdskraftoplande
- **Et moderne liv på landet, hvor alle fordele indhøstes kræver fuld mobilitet ifht.**
- Arbejde, indkøb, kultur, idræt, kommunal service



Det lokale er gået i opløsning.

- Lokalsamfundet/landsbyen/landdistriktet er stedet for de **reproduktive funktioner** (Familien) (Fritiden ????)
- Byerne er hjemstedet for produktionen.
- Vi køber, hvor det er billigst, udbuddet er størst osv.
- Foreningstilknytning vælges efter foreningskvalitet og ikke efter lokalsamfund
- Service findes på nettet, ikke hos de lokale
- Kultur opsøges hvor den er bedst



ALT konkurrenceudsættes

- Den totale mobilitet medfører på det samfundsmæssige niveau:
- Alt konkurrenceudsættes
- Kun de bedste overlever (landsbyer, butikker, foreninger)



MOBILITETENS DOBBELTNATUR!

- Den totale mobilitet med **valgfrihed for den enkelte >>**
- **”Tvang” og indsnævrede muligheder** på det samfundsmæssige plan.
-
• **Udbudsdiversiteten** bliver mindre (Kædebutikker osv.) >
- **”Lokalsamfundsfattigdom”**. Flere og flere samfund uden service og udbud.

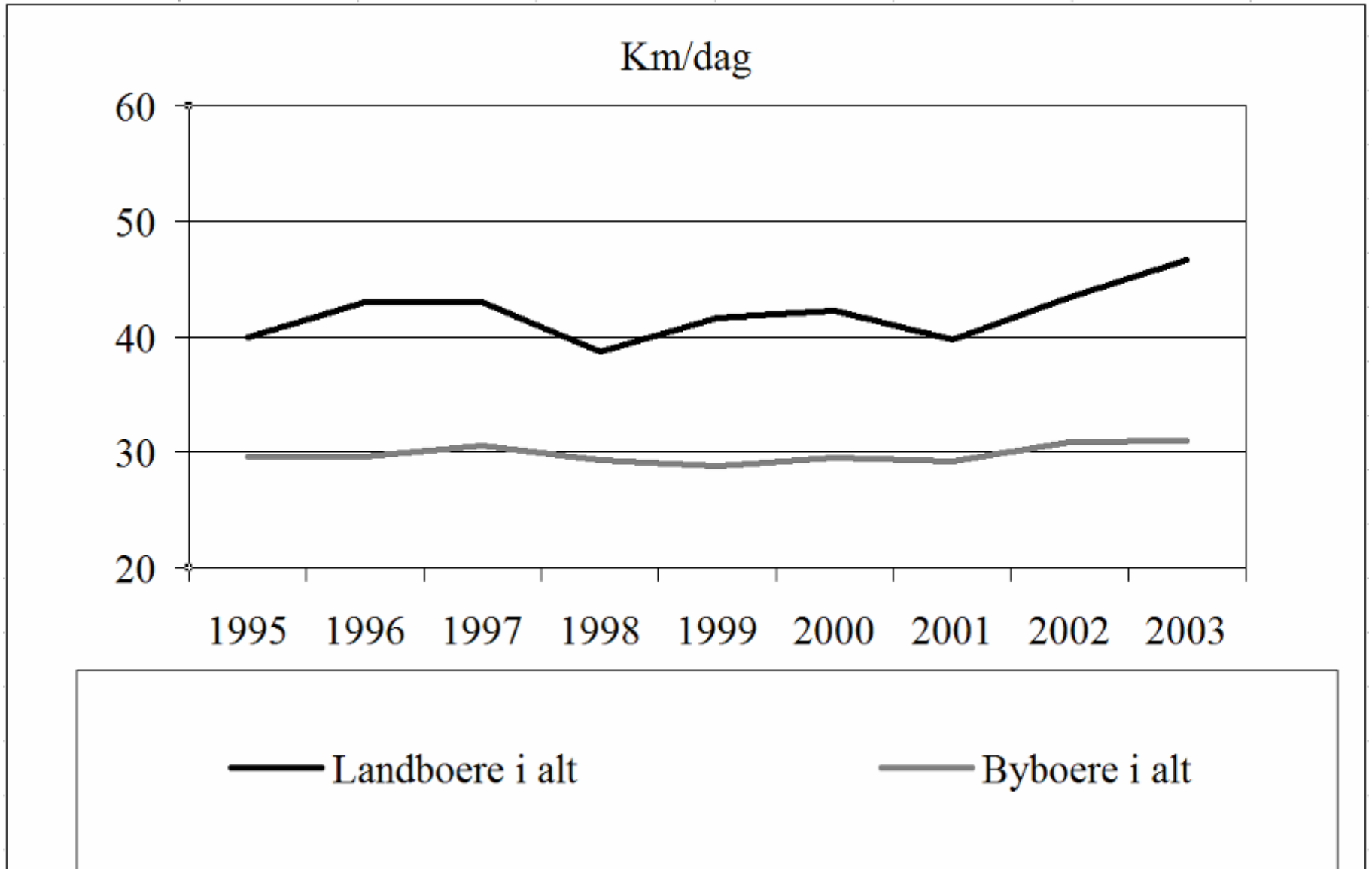


Personbefordringen i Danmark

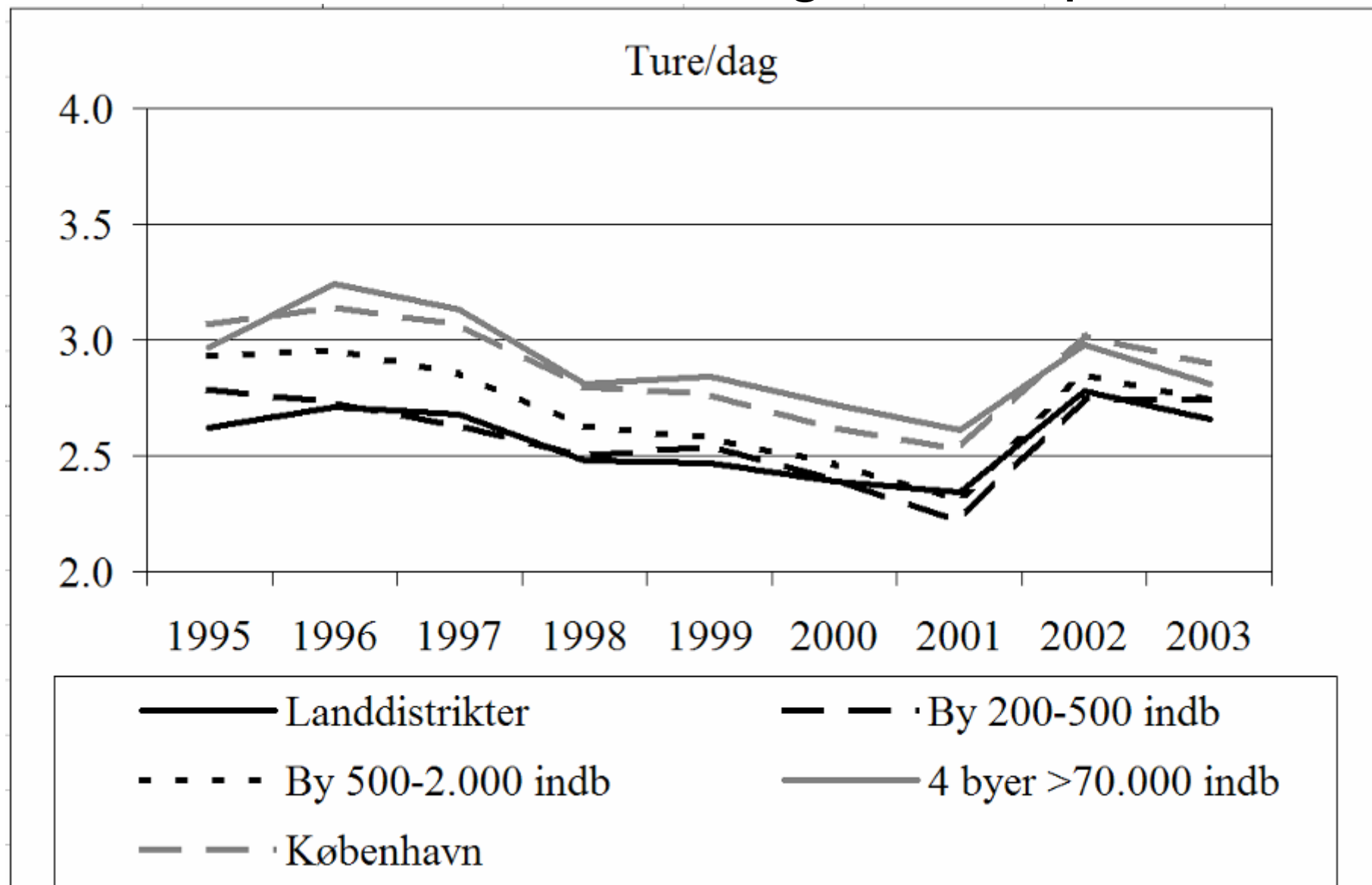
- **Den ændrede samfundsstruktur har ændret befordringsvanerne og –behovet**
- **Selvom alt er rykket tættere på qua den øgede mobilitet er befordringsbehovet vokset endnu mere på grund af det moderne liv på landet.**



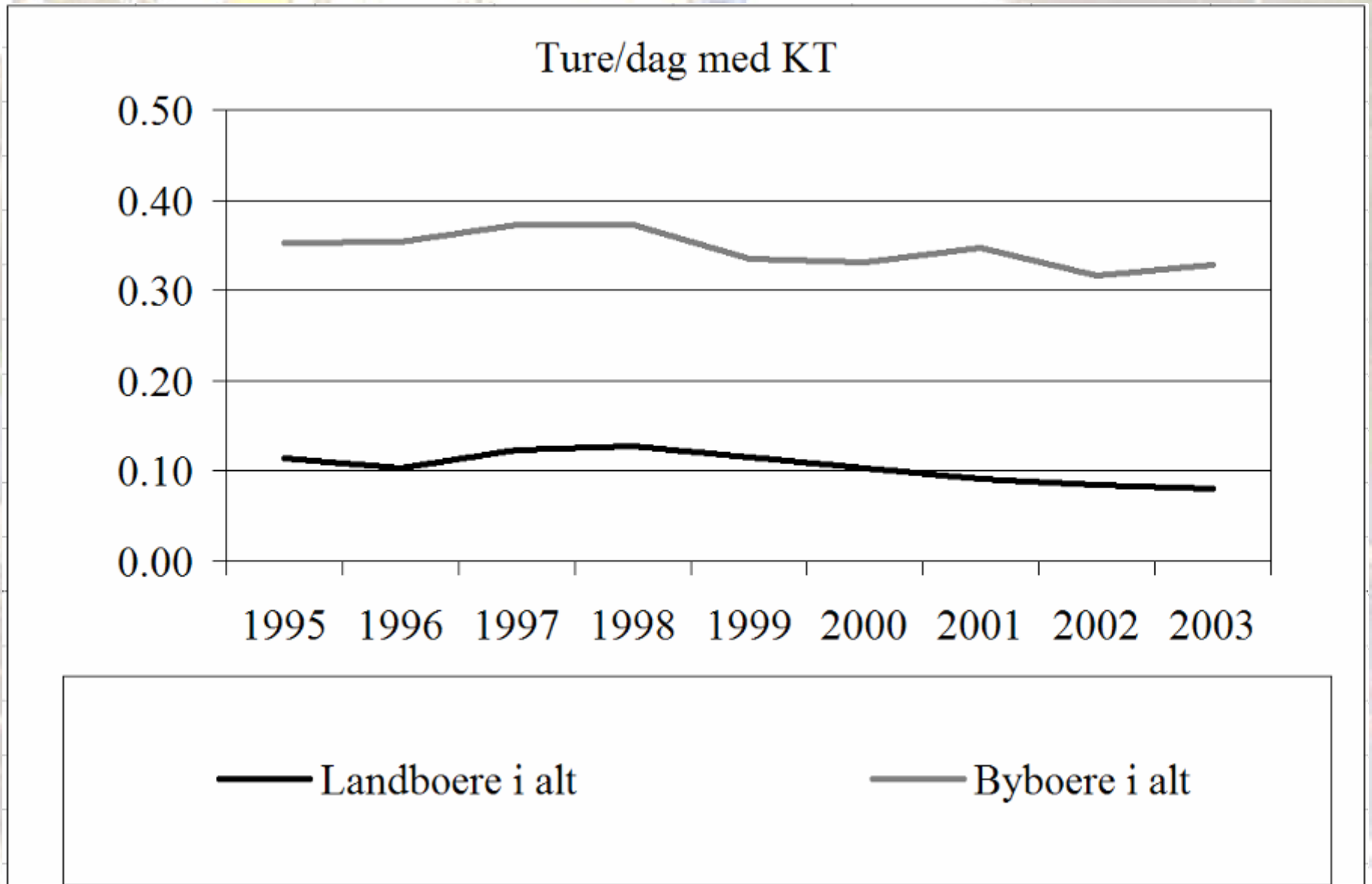
Man kører mere og mere



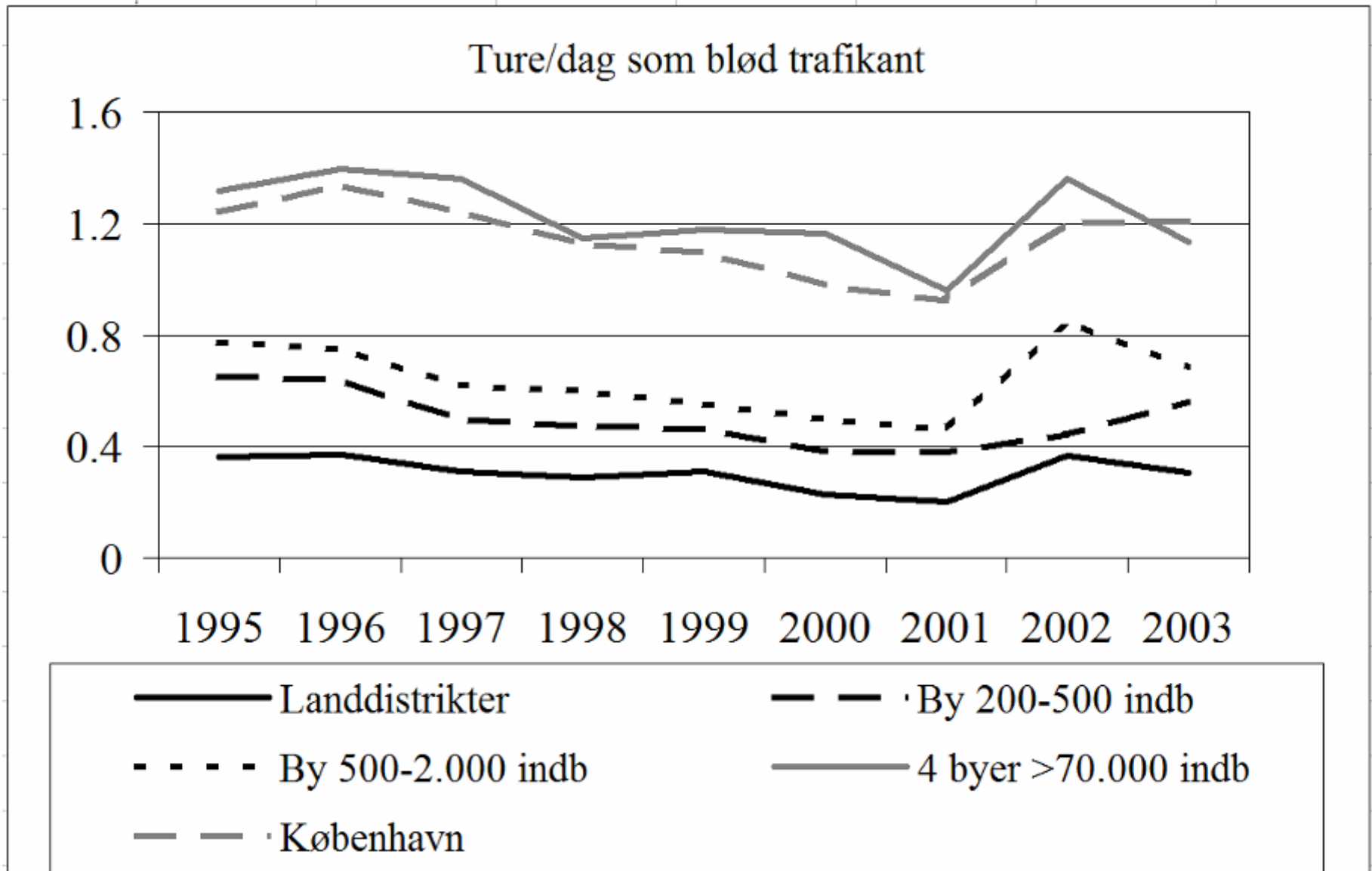
Man kører færre men længere ture på landet



Man kører stadig mindre med KT



Man foretager færre ture som blød trafikant



Befordring i landdistrikterne

- Landboerne kører 40 % længere end byboer
- Landboerne foretager ca. 10 % færre ture
- Landboerne foretager 3-4 gange færre rejser med bus/tog end byboerne



- Der er altså nogle ting, som landboere ikke deltager i!



Tidligere undersøgelser

- 1996
 - En relativt større andel af landbefolkningen havde ikke daglige ture
 - En mindre del af turene var til fritidsformål
 - Beboere på landet havde i gennemsnit 5-6.000 kr. ekstra i kørselsudgifter pr. år (primært pga. øget bilejerskab)
- 1997
 - KT havde reelt ikke betydning for den erhvervsaktive del af befolkningen i landområderne
 - Busfrekvensen forøges med 50 % = ca. 9 % flere buspassagerer.
 - En 25 % reduktion i bustaksten = 19 % flere buspassagerer.



Tidligere undersøgelser (2)

- 2000 & 2001
 - Problem med manglende kørekort
 - For dårlig KT
 - Løsningsforslag:
 - En større behovstilpasning af den offentlige transport på landet.
 - En styrkelse af privator organiseret fælles transport
 - Forskellige former for praktisk understøtning af den samkørsel som allerede i vidt omfang praktiseres
- 2006 (gratis KT)
 - Forsvindende trafikeffekt i landområder
 - Markant flere passagerer (men stadig kun en lille del af befordringen på landet)
 - Dyrt



Hvordan ser det ud i Favrskov?



Dataindsamling

- Spørgeskemaundersøgelse baseret på telefoninterviews (169 respondenter)
- Fokusgruppeinterviews (2-7 deltagere)



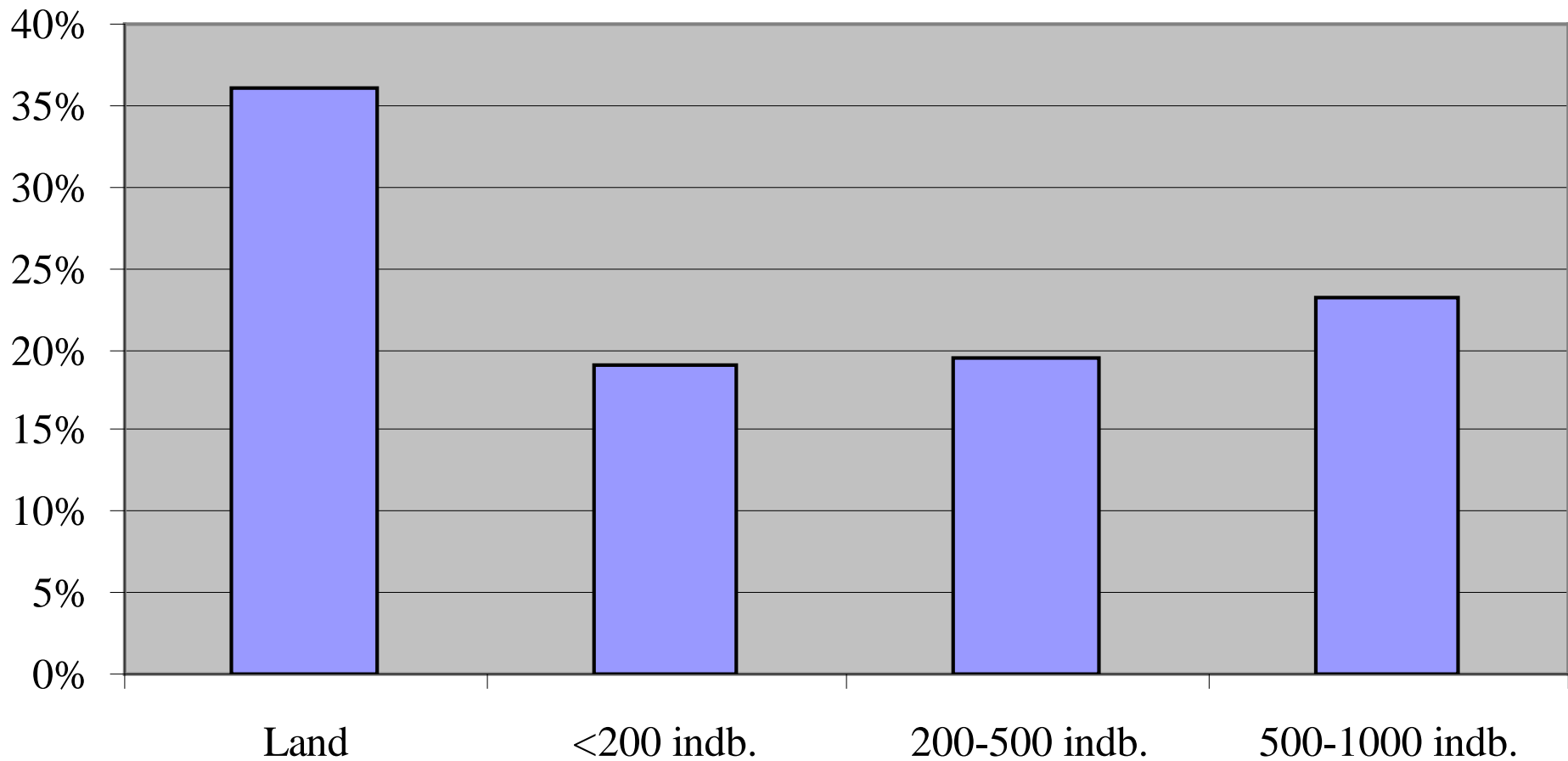
Repræsentativitet

- 169 respondenter =
- 481 personer =
- 2.4 % af landdistriktbefolkningen i Favrskov
- Gennemsnitsalderen blandt deltagerne er 51,5 år. Det er ca. 4 år ældre end gennemsnittet i landdistrikterne i Favrskov
- Forskellen er statistisk signifikant



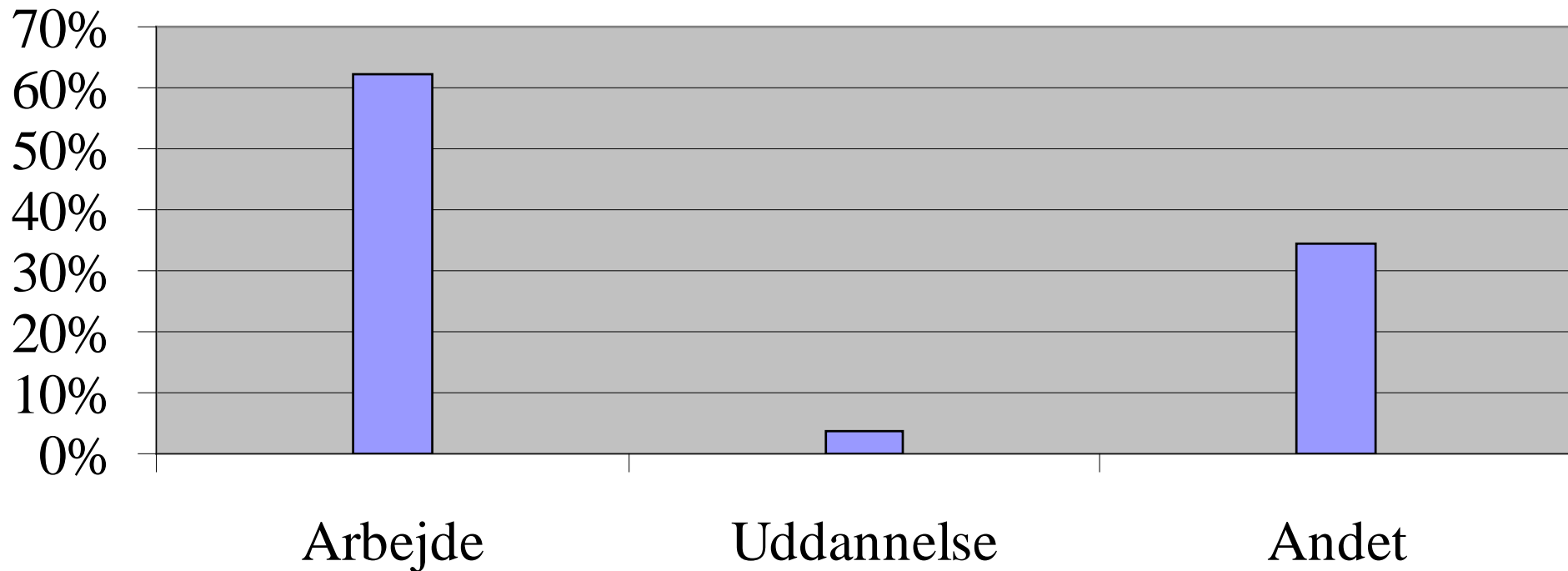
Hvor bor respondenterne?

Bopælsområde

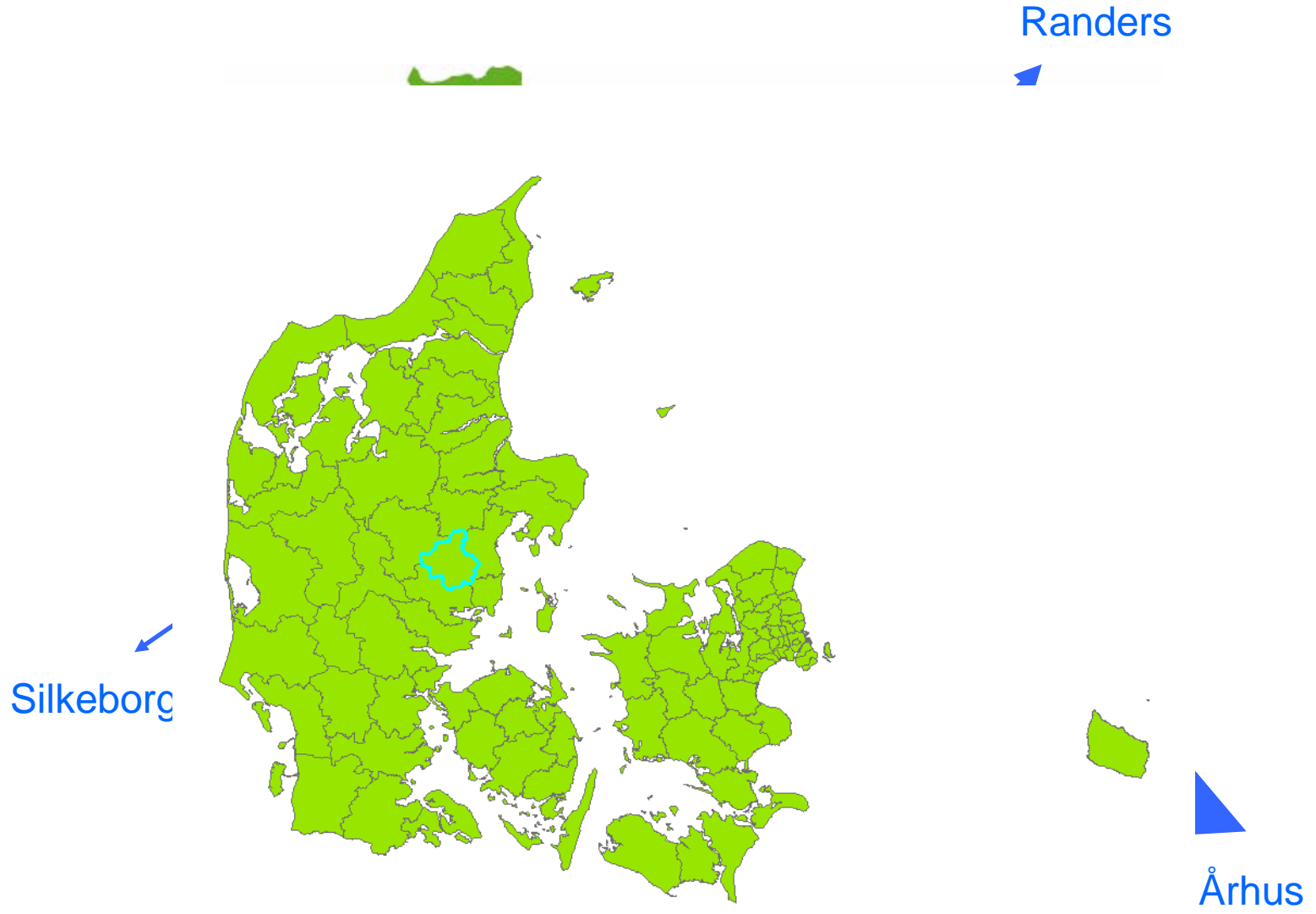


Respondenternes beskæftigelsessituation

Beskæftigelsessituation

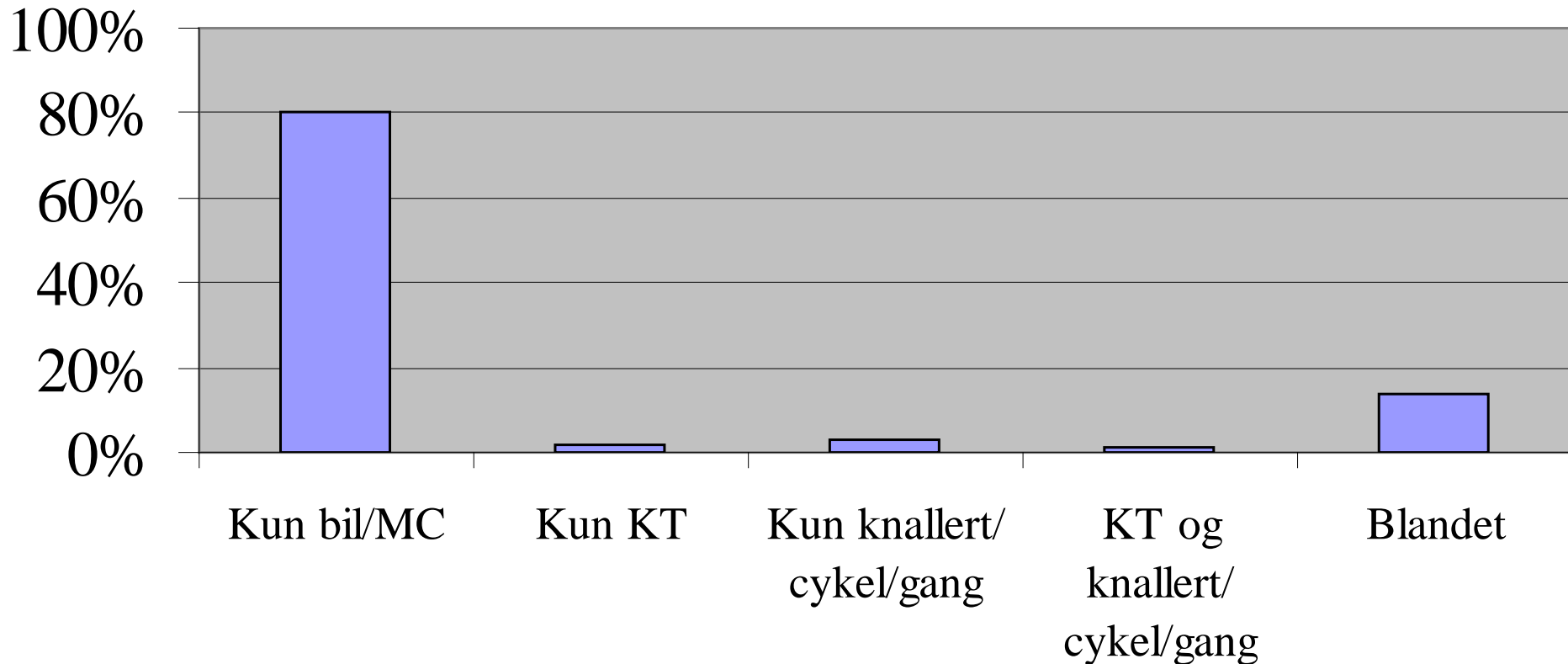


Hvor arbejder/uddanner de sig?

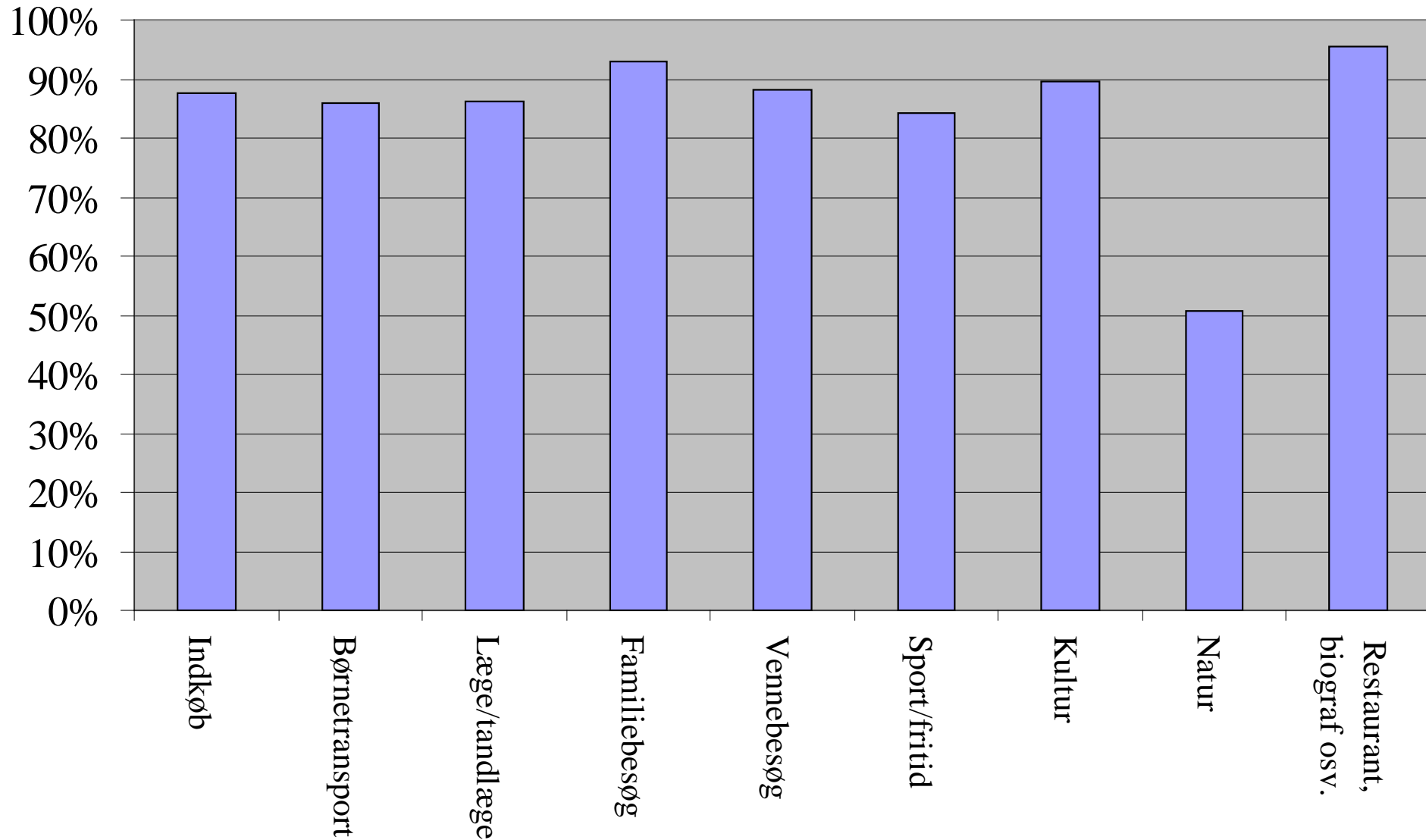


Bilen er altafgørende ifm. pendling

Transportmiddel mellem hjem og arbejde



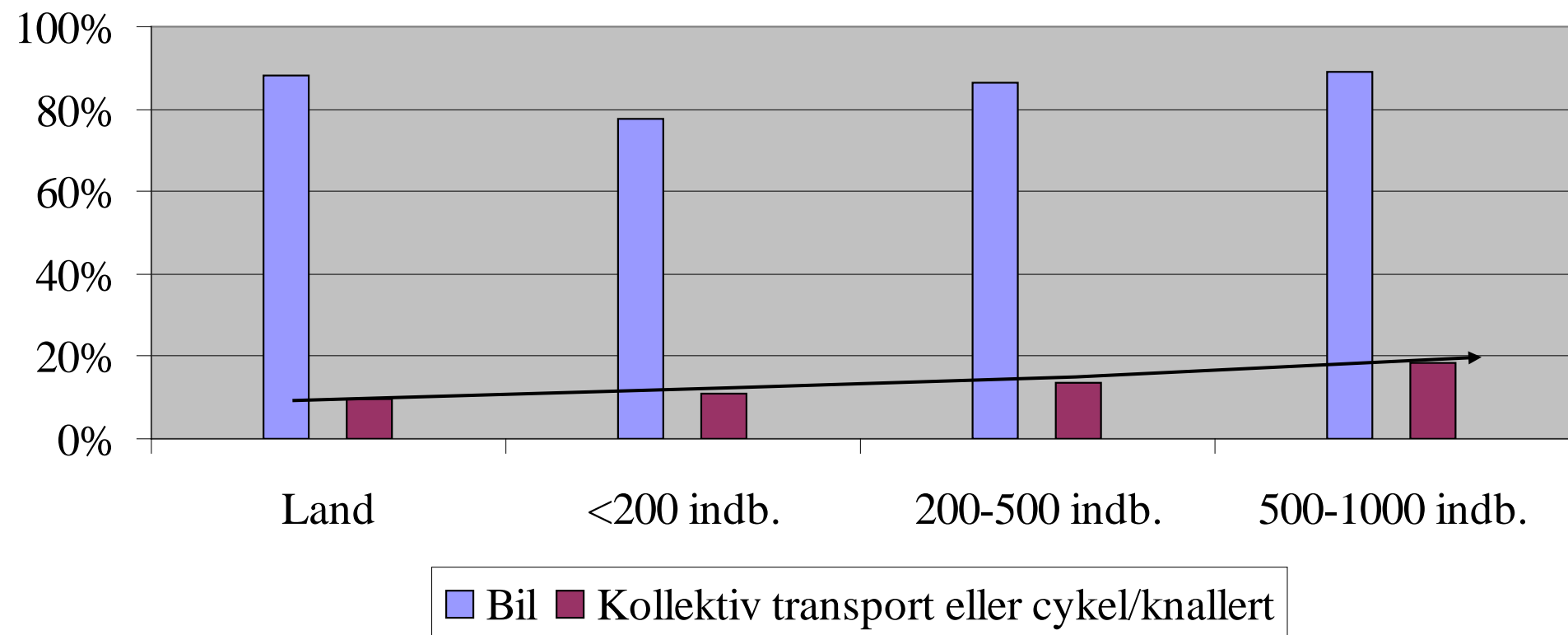
Også ved ikke-arbejdsrelateret transport



Urbaniseringsgradens betydning



Transport hjem-arbejde

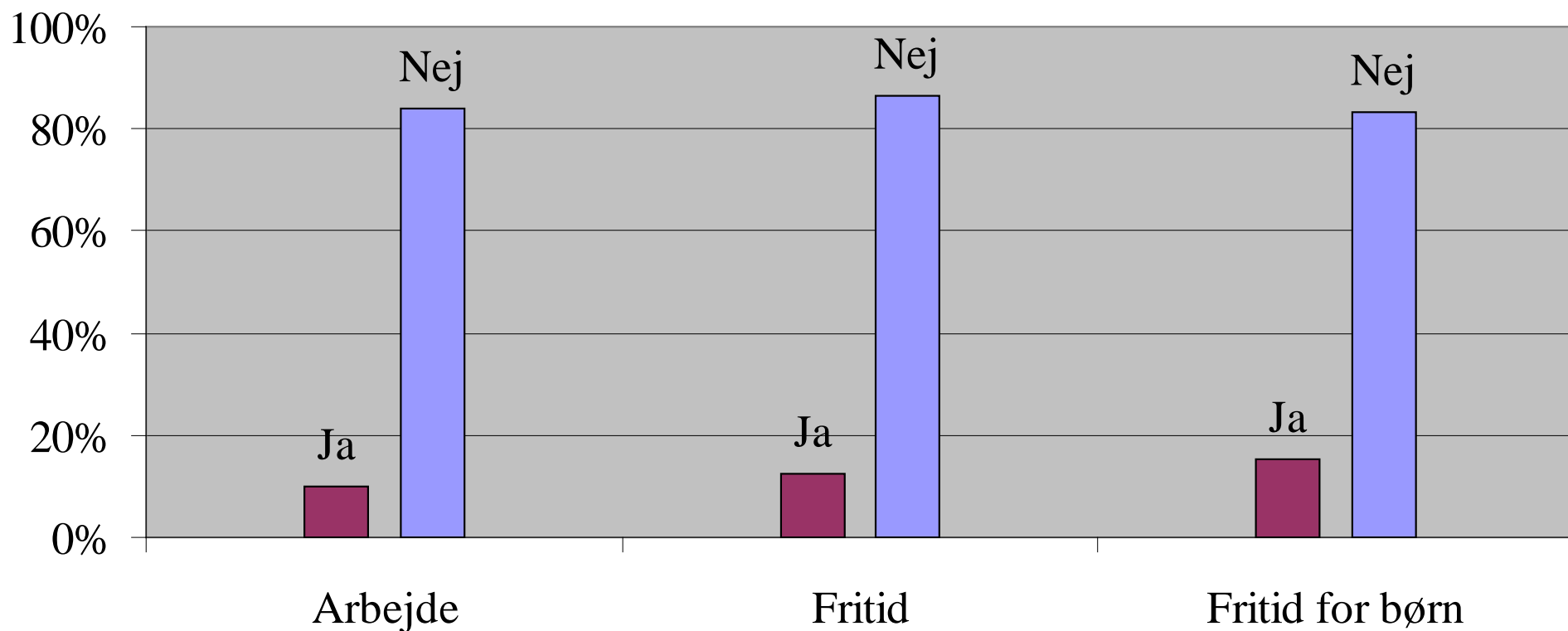


- Bilen er altafgørende
- Øget størrelse af lokalsamfund medfører øgede valgmuligheder



Har mobilitetsudfordringerne medført ændret adfærd?

Fravalgte aktiviteter



Mere alvorligt:

- 2 % har været nødt til at lade børn flytte tidligere end ønsket pga. håbløse befordringsforhold

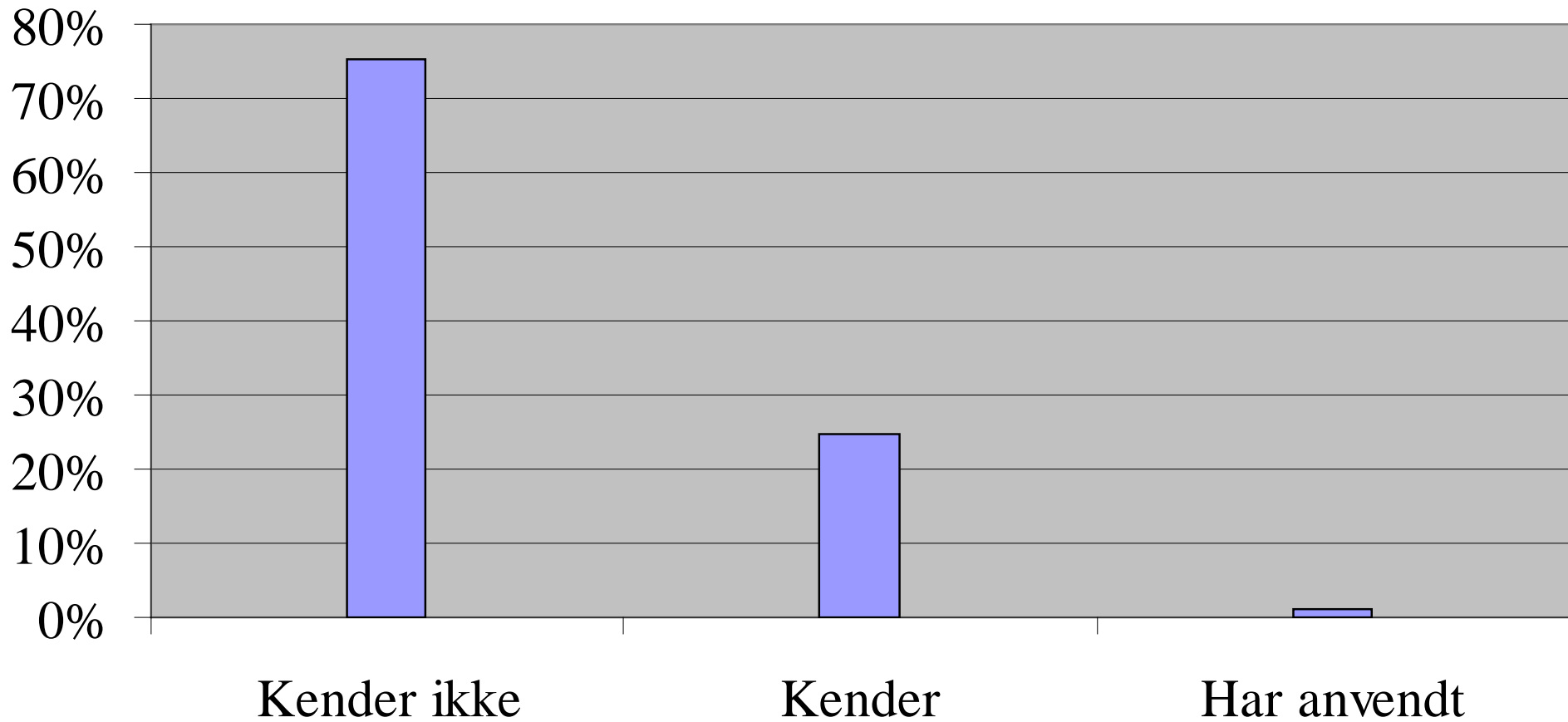


Hvordan er befolkningen stillet mht. nye muligheder indenfor transportområdet?



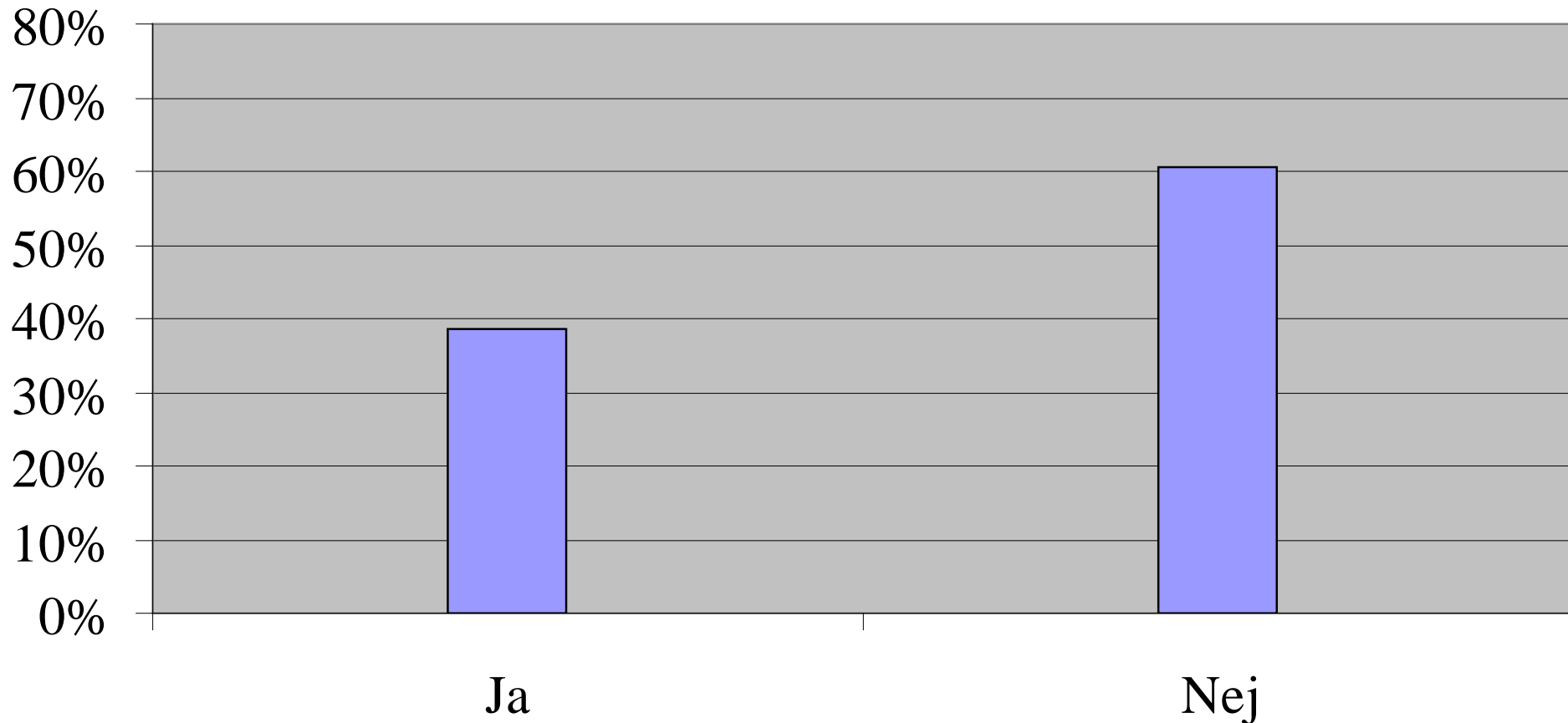
Behovsstyret KT

Midttur



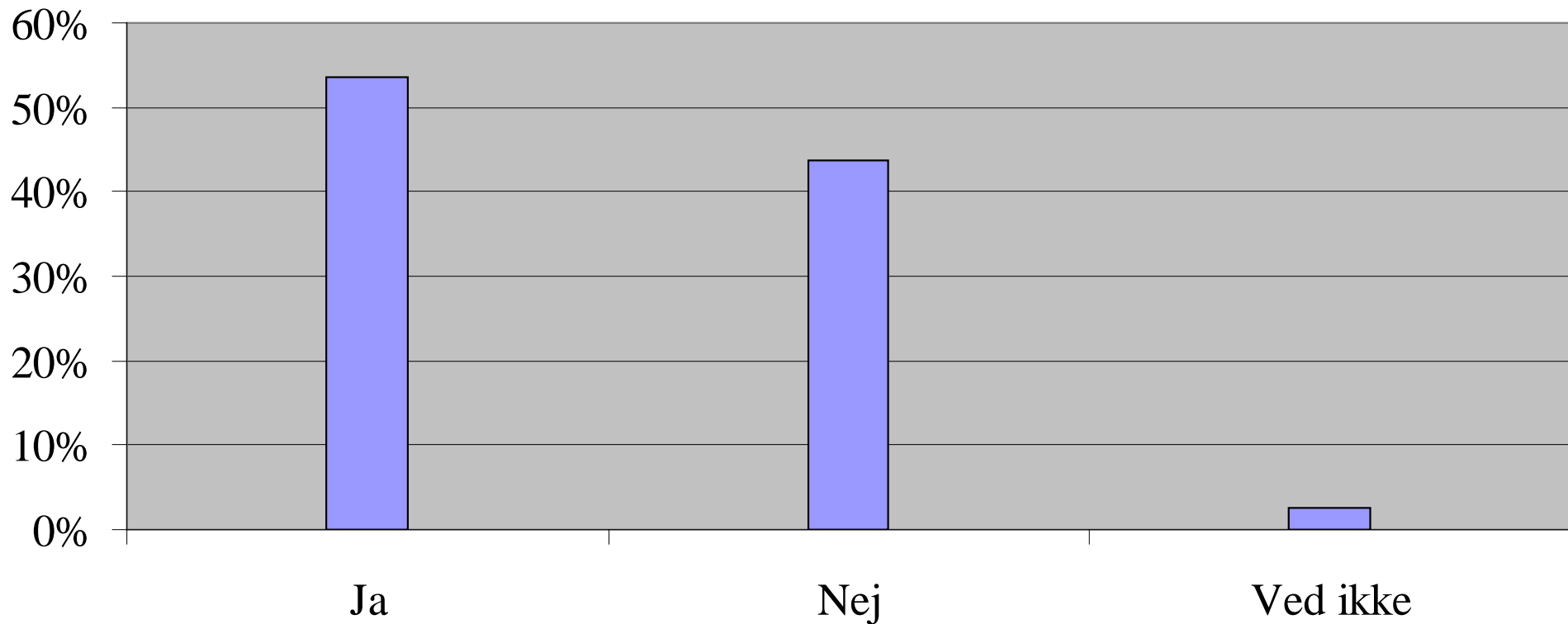
- Af dem der ikke kendte Midttur ville mange bruge det i fremtiden

Anvendelse af Midttur i fremtiden



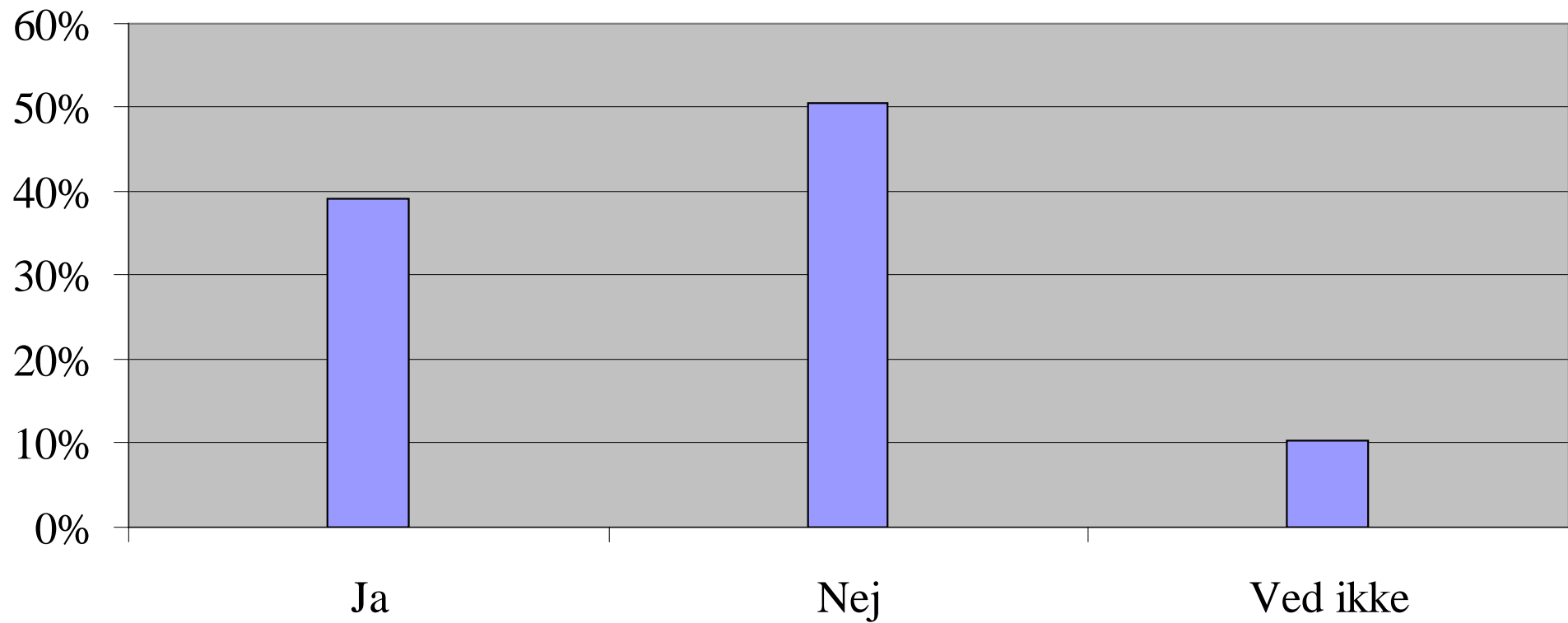
Mange er kede af at miste traditionel KT

Problematisk hvis rutebiler < 1 km fra bopæl nedlægges



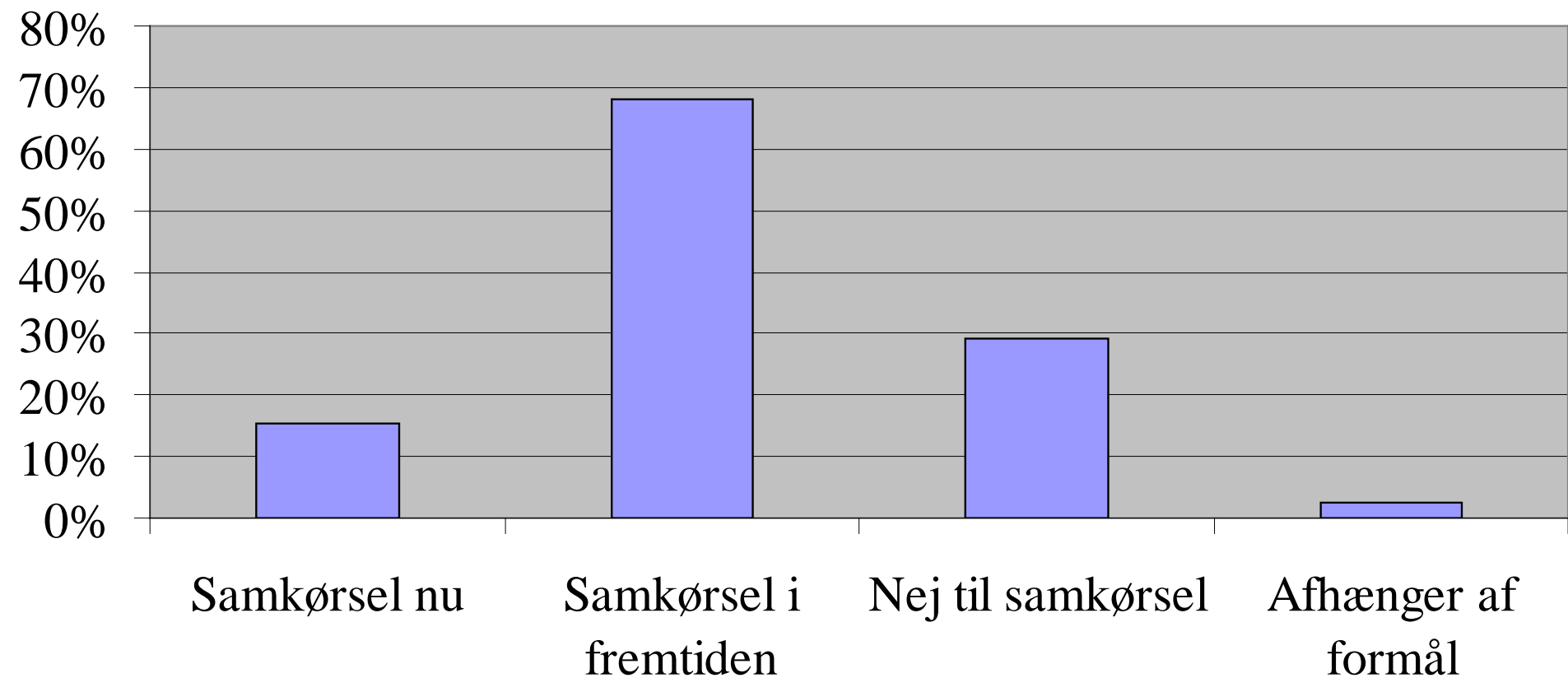
Midttur i stedet for traditionel KT

Kan Midttur erstatte almindelige busser



Samkørsel nu og i fremtiden

Samkørsel



Brug af ny teknologi

- 92 % anvender Internet
- 96 % anvender mobiltelefon
- 80 % sender og modtager SMS mv.



Muligheder i fremtiden

- Midttur
- Ca. 2/3 vil samkøre
- IT brug er meget udbredt
- Interessen og muligheden for mere fleksible og intelligente transportløsninger er altså til stede!

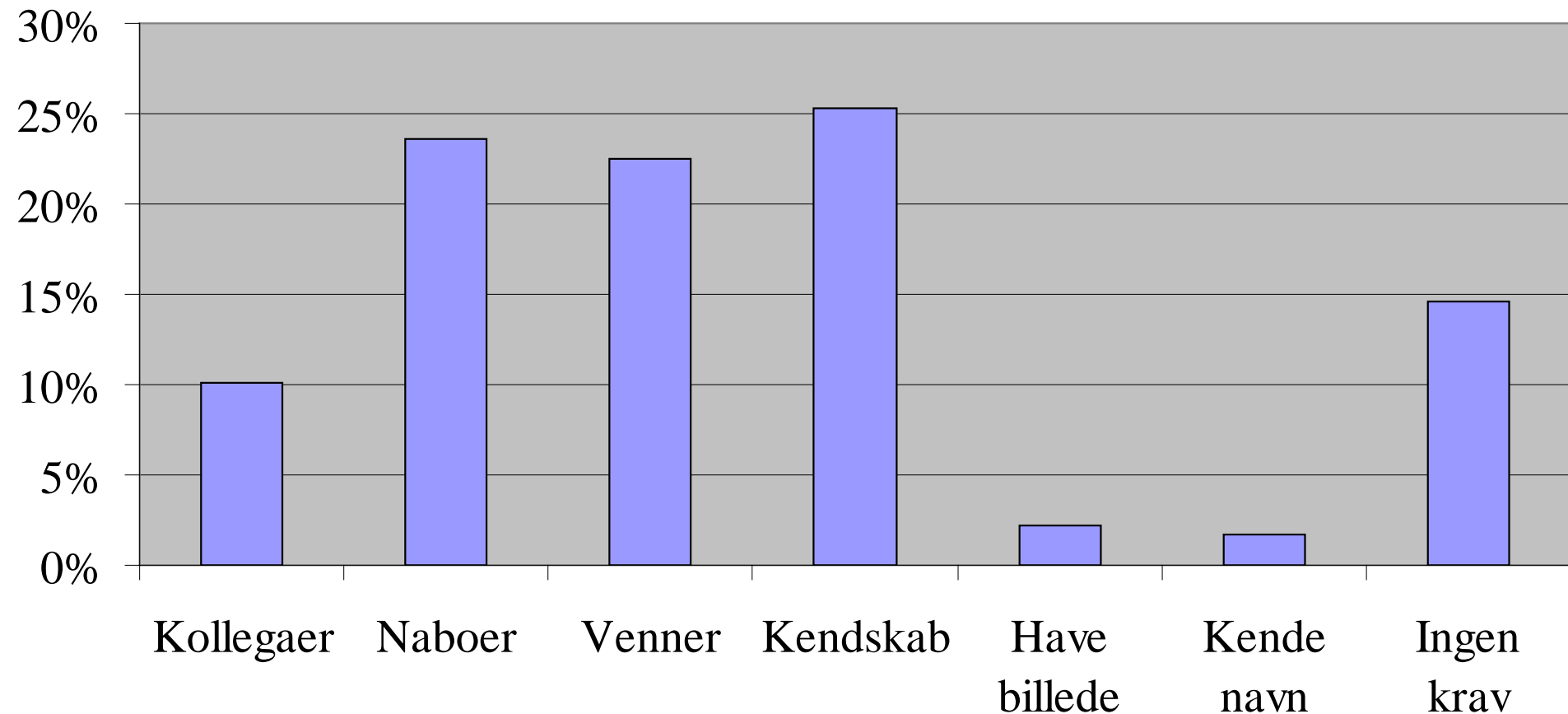


Barrierer



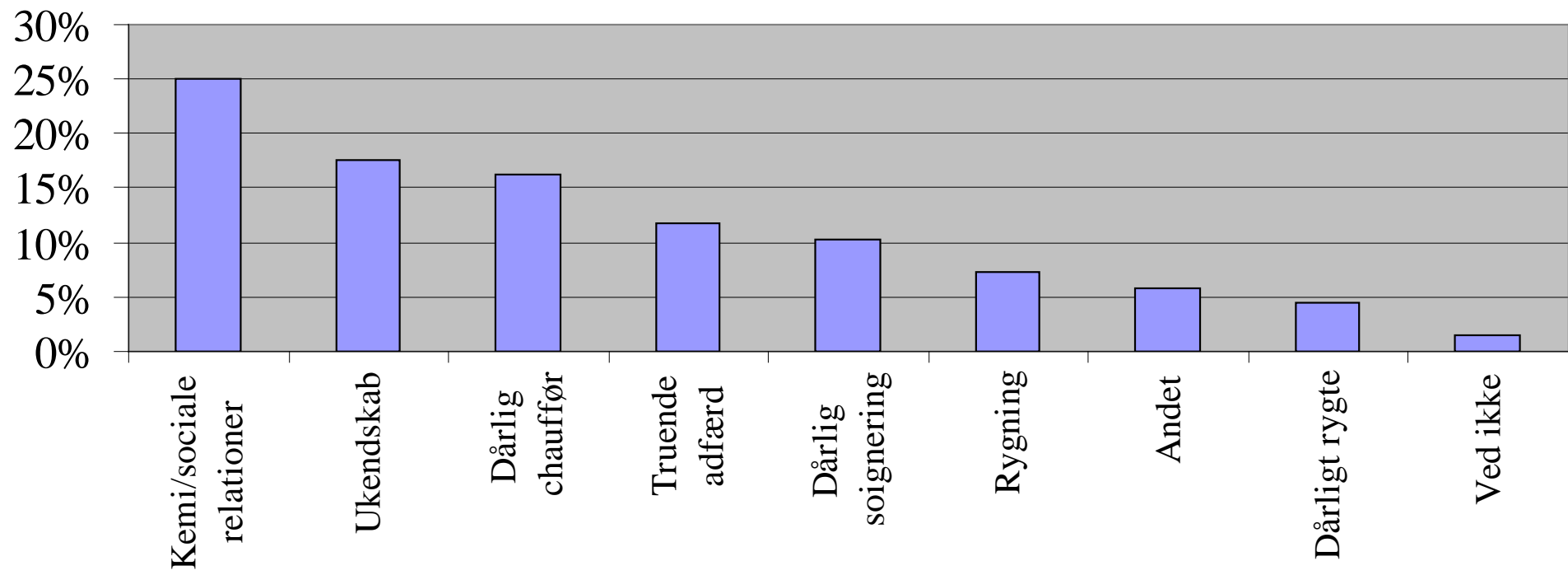
Hvad skal man vide om folk?

Ønske om forhåndskendskab ved evt. samkørselsordning



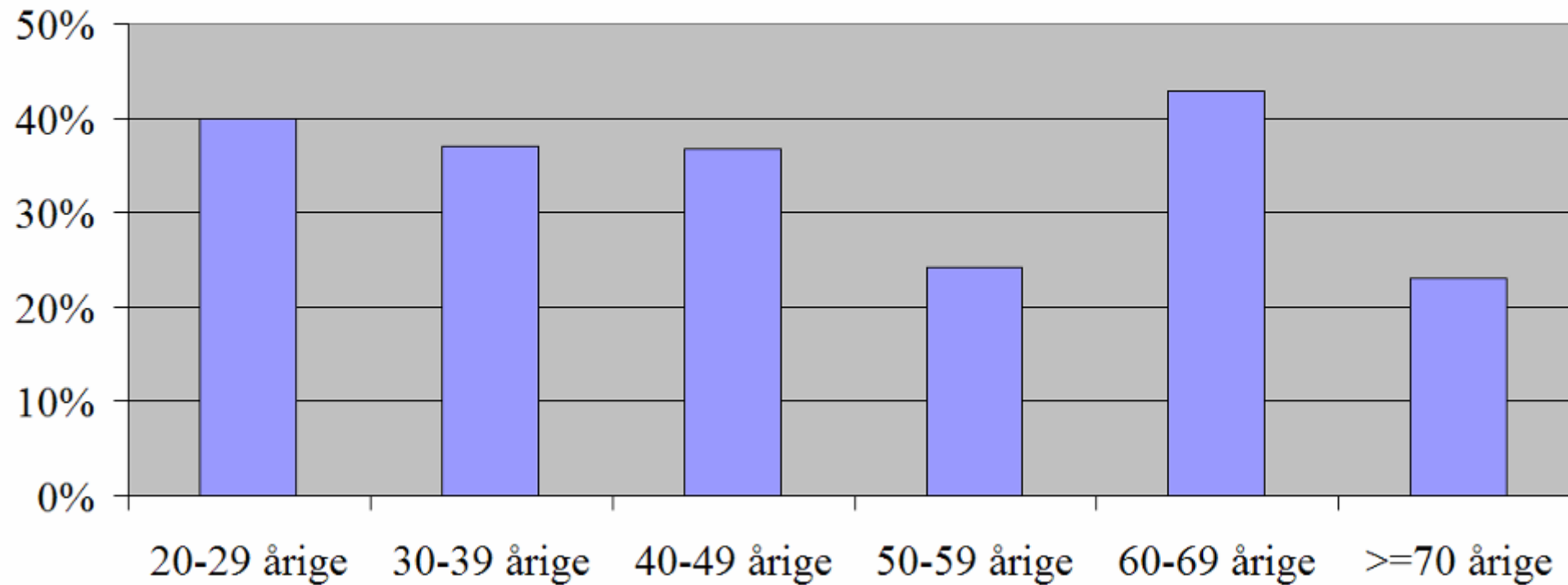
Mulighed for fravalg

Evt. grunde til fravalg af personer ifm. samkørsel



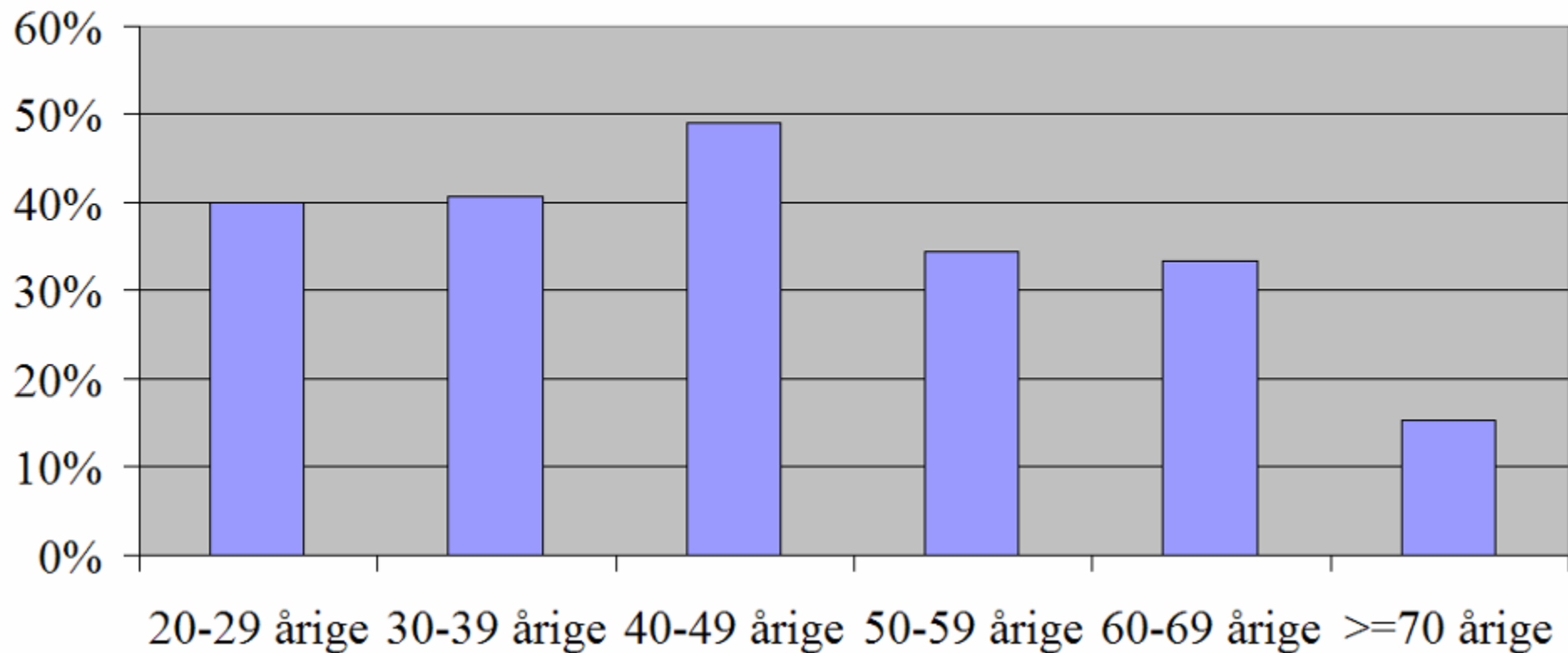
Flextur – ældre kan godt overskue det

Vil gerne bruge Midttur



Intelligent samkørsel – en udfordring for de ældre

Vil gerne bruge Intelligent samkørsel



Sammenfatning

- Ifm. Samkørsel er kendskab centralt!
- Billede af/navn på deltager flytter ikke meget alene
- Høj grad af brug af IT
- Intelligente samkørselsordninger kan være en af løsningerne



PERSPEKTIVERING !!

LØSNINGER PÅ 3 NIVEAUER:

- A) Intelligent kommunikationsteknologi. Skal indtænkes i systemer
- B) LOKALSAMFUND SNIVEAUET. Landsbyens egenansvar og den sociale kapital.
Eks. Landbypedelordningen
- C) Den kommunale planlægning: I kommune- og sektorplanlægningen bør kommuner stramme op på bymønsteret. Satse på de levedygtige centre. Drosle ned andre steder. **Traditionel KT, hvor passagerunderlaget er i orden**

