

# Kollektiv trafik i landområder

## af Civ.ing. Ph.D. Preben Vilhof, COWI

---

### 1 Baggrund

I 1990'erne har der været fokus på den kollektive trafik i landområderne. I forbindelse med Transporthandlingsplanen fra 1991 blev der gennemført en lang række forsøg med forbedring af betjeningen i landområderne. Nøgleordene i mange af disse forsøg har været:

- fleksibel, efterspørgselsstyret trafik
- integration af kommunale kørsler og den lokale kollektive trafik.

De fleste forsøg er nærmere beskrevet i Trafikministeriets forsøgsordninger (systemrapporterne), og der er også - af Kommunernes Landsforening med støtte fra Trafikministeriet - udarbejdet "Håndbog om kommunale kørselsordninger", 1997, hvor de mest spændende forsøg er beskrevet, og hvor der er udarbejdet retningslinier for, hvordan en kommune kan omlægge sin lokale kollektive trafik.

I forbindelse med Pinsepakkens (juni 1998) ønsker om forbedring af den kollektive trafik blev det i december 1998 aftalt, at der skulle afsættes 90 mio. kr. til forbedring af den kollektive trafikbetjening i tyndt befolkede områder (15 mio. kr. i 1999, 20 mio. kr. pr. år i 2000-2002 og 15 mio. kr. i 2003).

Før anvendelse af disse midler skulle Trafikministeriet udarbejde en analyse af den kollektive trafik i landområderne. Denne rapport: "Den kollektive trafikbetjening i tyndtbefolkede områder" udkom i marts 1999. Det er resultaterne fra denne undersøgelse og fra COWIs analyser i en række landkommuner, der gennemgås i det følgende.

## 2 Den kollektive trafik og de kommunale kørselsordninger

I en typisk landkommune betjener de regionale busruter en række af bysamfundene med forbindelse til de regionale centre. Ofte betjener de regionale busruter dog ikke i særlig høj grad de lokale behov, bl.a. med betjening af de lokale centre.

Derfor er der i mange kommuner oprettet lokale ruter, der betjener en enkelt kommune. I amter, hvor der er oprettet fælleskommunale trafikselskaber, er det trafikselskabet, der har ansvaret for de lokale ruter, mens det i de 3 amter uden fælleskommunale trafikselskaber er kommunen selv, der har det driftsmæssige ansvar for den lokale kollektive trafik.

Underlaget for den lokale kollektive trafik er i dag primært de lovpligtige kørsler af skolebørn, pensionister, handicappede m.v., samt i meget begrænset omfang bolig-/arbejdsstedsrejser og fritidsrejser. Udover transporten af skolebørn - hvor der er tale om relativt store rejsestrømme, som dagligt kører til et enkelt eller få punkter - egner de få og spredte rejsestrømme sig ikke særlig godt til fast rutekørsel.

Disse transportbehov dækkes i langt højere grad af behovsstyrede kørselsordninger som telebusser og teletaxier. Trafikministeriets forsøgspuljer har været medvirkende til at udvikle disse efterspørgselsstyrede trafiksystemer i de tyndt befolkede områder. Forsøgene har bl.a. vist, at en række kommunale kørsler kan samordnes i et telebussystem og her i gennem kan der skabes et trafiksystem i landområderne, der økonomisk, servicemæssigt og miljømæssigt er bæredygtigt.

De lovpligtige kommunale kørselsordninger, der har vist sig lettest at integrere i et samlet fleksibelt lokalbussystem i landområderne - udover kørsel med elever til skolerne - er:

- kørsel af pensionister til daghjem og -centre i henhold til lov om social service
- kørsel af pensionister til klubaktiviteter (frivilligt for kommunen i henhold til pensionsloven)
- kørsel af pensionister til læger, speciallæger, ambulans behandling m.v. i henhold til sygesikringsloven

- handicapkørsel til fritidsformål.

En række andre ordninger såsom udbringningsordninger (mad, apoteksvarer, hjælpemidler o.l.) har derimod generelt vist sig sværere at integrere, bl.a. på grund af store krav til afleveringstidspunkter samt at ordningerne går på tværs af mange forvaltninger og institutioner - forhold der kræver et stort koordineringsarbejde.

### 3 Forsøgserfaringer

Forsøgene fra 1992 til 1996 har vist, at en kombination af faste ruter og telebus-ruter (teletaxier på visse tidspunkter) til betjening af landområderne er et koncept, der tilgodeser krav til service og økonomi:

- De fleste fleksible trafiksystemer har driftsudgifter, som ikke overstiger udgifterne fra før omlægningen, flere udviser endda besparelser (bl.a. Ravnsborg, Præstø, Ørbæk, Gudme, Kerteminde).
- Passagererne er tilfredse med omlægningen, også de der er gået fra en speciel kørselsordning (f.eks. med Falck) til en telebusordning.
- Skoler og institutioner/centre skal udvise fleksibilitet omkring ankomst- og afgangstider.
- En overgang fra rutebunden betjening til fladedækning forbedrer servicen for især ældre borgere, der generelt bliver glade for den nye service.
- Telebuskørsel - ofte med små busser - er til gavn for brugervenlig dør-til-dør kørsel og miljø - men den giver kapacitetsmæssige begrænsninger.
- De fleste succesfulde telebussystemer skal bestilles i boligenden (½-1 time før afgang), men har faste afgangstider i hovedbyerne (eller ved tog/rutebilstationen), korresponderende med den regionale og landsdækkende kollektive trafik.
- Der køres faste ruter kl. 7-9 og kl. 11-15 og telebuskørsel kl. 9-11 og kl. 15-18, samt på skolefridage.  
Her skal tilføjes, at mange kommuner er ved at indføre helhedsskolen, hvor skole og SFO integreres. Det betyder, at der kun køres til/fra skole kl. 8 og

kl. 14-15, dvs. telebuskørsel kan udvides til kl. 8-13.30 og hermed bedre varetage kørsel til ældrecentre o.l.

I Trafikministeriets rapport om den kollektive trafikbetjening i tyndt befolkede områder, marts 1999, er der udarbejdet skitseprojekter til en omlægning i 3 landkommuner: Lemvig, Fjerritslev og Sindal.

I Lemvig Kommune, som arealmæssigt er en af Danmarks største kommuner, er der identificeret 3 større områder med dårlig kollektiv trafik uden for skoletiderne. Her foreslås oprettet teletaxibetjening, som med 8 daglige ture uden for skoletiderne kraftigt forbedrer betjeningen for en udgift, der svarer til en forøgelse af nettoudgiften til kollektiv trafik på 6-13%.

I Fjerritslev Kommune kan der etableres telebusser/teletaxier om aftenen i hele kommunen med 4 afgangene kl. ca. 18-23, samt på lørdage inden for det nuværende kollektive trafikbudget.

I Sindal Kommune kan der etableres telebuskørsel kl. 9-12 og kl. 15-18 tre dage ugentlig (5 ture/dag) for en udgift, der svarer til ca. 15% mere end de nuværende udgifter.

Generelt kan konkluderes, at den kollektive trafik i landområder kan gøres bedre og mere fleksibel inden for de nuværende budgetter eller ved begrænsede udvidelser af nuværende udgifter til kollektiv trafik og kommunale kørselsordninger.

#### **4 Barrierer**

Som beskrevet ovenfor ligger der således afprøvet viden om fleksible løsninger i den lokale kollektive trafik, der kan danne baggrund for de kommende års forbedringer. Men der har vist sig en række barrierer for at gennemføre ændringerne.

De forskellige måder at organisere den kollektive trafik i de enkelte amter har stor betydning for den kommunale indflydelse.

I amter uden fælleskommunale trafikselskaber (Fyn, Århus, Ringkjøbing) og i de 3 amter (Nordjylland, Storstrøm og Bornholm), hvor der ganske vist er fælleskommunale selskaber, men hvor kommunerne selv bestemmer (og betaler

for) det lokale serviceniveau, vil omlægninger til mere fleksible lokaltrafiksystemer kunne ske alene ud fra et lokalt ønske.

I de 5 amter (Ribe, Vejle, Viborg, Sønderjylland og Vestsjælland), hvor underskuddene fordeles ligeligt mellem amt og kommuner, samt i HT-området, hvor det kun er de 5 amtsenheder, der betaler underskuddet, kan en omlægning til integreret drift af lokaltrafik og kommunal kørsel betyde mere drift i en kommune og derfor en afvisning fra trafikselskabet. Enten må alle kommuner (og amtet) blive enige, eller der må bruges nye koncepter i konkrete tilfælde.

En anden barriere er, at de fleksible lokalsystemer skal have en lokal forandring og måske også en "ildsjæl", der tager ansvar for omlægningen og holder andre aktører "til ilden".

Trafikselskaberne bør til gennemførelse af omlægninger til mere fleksible systemer have telebuskoncepter som "hyldevare", bl.a.

- bestillingsprocedure
- takstsystem
- lokal organisationskrav
- udformning af "køreplaner"/køreplansramme
- økonomi-/aftale-forhold
- byrdefordeling

som efter en vis lokal tilpasning kan anvendes i forskellige områder.

## **5 Anvendelse af puljemidlerne**

Trafikministeriet har i rapporten udarbejdet retningslinier for, hvordan de 90 mio. kr. til forbedring af trafikbetjeningen i tyndt befolkede områder skal anvendes, bl.a.:

- en drøftelse med lokale og regionale myndigheder om fremme af fleksible løsninger
- frivillige aftaler med hver enkelt amt om mål og midler og finansieringsplan til gennemførelse af mere fleksibel trafik
- medfinansiering af aftalens forslag fra puljen, primært til dækning af omstillingsomkostninger i forbindelse med etablering af nye trafikløsninger,

anskaffelse af planlægningsværktøjer, forbedring af faste anlæg, støtte til materiel m.m.

- etablering af videnscenter for lokal og regional kollektiv trafik i Færdselsstyrelsen.