

# Den kollektive trafikbetjening i tyndtbefolkede områder

Februar 1999



Trafikministeriet

# Indhold

<b>MINISTERENS FORORD .....</b>	<b>3</b>
<b>1. SAMMENFATNING .....</b>	<b>4</b>
1.1 Indledning.....	4
1.2 Undersøgelse af den kollektive trafikbetjening i tyndtbefolkede områder .....	4
1.3 Forslag til anvendelse af omstillingspuljen .....	5
<b>2. INDLEDNING OG KOMMISSORIUM .....</b>	<b>6</b>
2.1 Kommissorium .....	6
2.2 Tilrettelæggelse af undersøgelsen og rapportens opbygning .....	7
<b>3. BEFOLKNING OG TRANSPORT I TYNDT BEFOLKEDE OMRÅDER .....</b>	<b>10</b>
3.1 Tidligere undersøgelser.....	10
3.2 Afgrænsning af tyndtbefolkede områder.....	11
3.3 Bilejerskab.....	12
3.4 Transportmønstre.....	13
3.5 Trafikal tilgængelighed med bil.....	18
3.6 Sammenfatning .....	27
<b>4. DEN KOLLEKTIVE TRAFIK SOM VELFÆRDSSERVICE .....</b>	<b>28</b>
4.1 Historisk udvikling.....	28
4.2 Love om kollektiv trafik.....	30
<b>5. TILRETTELÆGGELSE AF DEN KOLLEKTIVE TRAFIK I TYNDTBEFOLKEDE OMRÅDER .....</b>	<b>34</b>
5.1 Landsdækkende kollektiv trafik .....	34
5.2 Regional trafik .....	36
5.3 Lokaltrafik.....	38
5.4 Lovpligtige kørsler .....	40
5.5 Samkørsel.....	43
5.6 Den kollektive trafik i Lemvig.....	44
5.7 Den kollektive trafik i Fjerritslev.....	48
5.8 Den kollektive trafik i Sindal .....	51
<b>6. ERFARINGER MED ÆNDRET KOLLEKTIV TRAFIKBETJENING I TYNDTBEFOLKEDE OMRÅDER .....</b>	<b>55</b>
6.1 Forsøg i landområder.....	55
6.2 Forsøgserfaringer.....	58
6.3 Udenlandske erfaringer .....	63
6.4 Sammenfatning .....	64
<b>7. MULIGHEDER FOR FORBEDRING AF DEN KOLLEKTIVE TRAFIKBETJENING .....</b>	<b>66</b>
7.1 Problemstillinger.....	66
7.2 Forslag til omstilling af den kollektive trafik i tyndtbefolkede områder .....	68
7.3 Lemvig.....	71
7.4 Fjerritslev.....	75
7.5 Sindal .....	78
<b>BILAG 1</b>	

# Ministerens forord

I de tyndbefolkede områder er den kollektive trafik først og fremmest et supplement til personbilen, som på grund af den spredte bosætning spiller den dominerende rolle i transportmønsteret på landet. Men det er vigtigt, at kvaliteten af dette supplement gør, at den kollektive trafik opleves effektiv og attraktiv.

Borgerne kan sikres et bedre transporttilbud inden for de kendte økonomiske rammer. Det viser en række forsøg, der er gjort med større sammenhæng og mere fleksibilitet i den kollektive trafik. Forbedring af den kollektive trafik i de tyndbefolkede områder kræver samarbejde og vilje til at gøre det anderledes.

Det er som led i regeringens overordnede strategi for udviklingen af den kollektive trafik i samarbejde med SF og Enhedslisten aftalt, at der i de kommende år skal gøres en særlig indsats for at udvikle og omstille den kollektive trafik i de tyndbefolkede områder. Der er enighed om at afsætte i alt 90 mio. kr. til dette formål i perioden 1999-2003. I nærværende rapport gives der på baggrund af en analyse af den kollektive transport i de tyndbefolkede områder en række forslag til hvilke initiativer, der kan tages for at skabe den fornødne udvikling og forbedring. Forslagene tager bl.a. afsæt i de mange forsøgs- og udviklingsprojekter, som er gennemført i de senere år.

Det er mit håb, at rapporten her kan være med til at skabe udvikling og fornyelse af det kollektive trafiktilbud i de tyndt befolkede områder til gavn for befolkningen.

Sonja Mikkelsen  
Trafikminister

# 1. Sammenfatning

## 1.1 Indledning

Et af aftalepunkterne i den politiske aftale mellem regeringen, SF og Enhedslisten i juni 1998 (pinsepakken) var, at der skulle gennemføres en undersøgelse af den kollektive trafik i tyndtbefolkede områder.

Som led i pinsepakken blev der endvidere aftalt afsat 200 mio. kr. om året til styrkelse af den kollektive trafik. Den nærmere anvendelse af disse midler er aftalt mellem regeringen, SF og Enhedslisten i aftale af 28. december 1998. Af denne aftale fremgår det, at der i årene 1999-2003 er afsat en pulje på i alt 90 mio. kr. til omstilling af den kollektive trafik i tyndtbefolkede områder.

Denne rapport består dels i en undersøgelse af den nuværende kollektive trafikbetjening og dels af forslag til, hvordan den afsatte omstillingspulje kan anvendes til forbedring af den kollektive trafik i tyndtbefolkede områder.

## 1.2 Undersøgelse af den kollektive trafikbetjening i tyndtbefolkede områder

De tyndtbefolkede områder er i undersøgelsen afgrænset til landdistrikter beliggende uden for hovedstadsområdet, og den kollektive trafik omfatter lokal, regional og interregional eller landsdækkende kollektiv trafik.

Befolkningens transportmønster i de tyndtbefolkede områder er præget af bilen. Bosiddende på landet har større bilrådighed og bilens fleksibilitet giver sammen med en veludbygget vejinfrastruktur landbefolkningen en tilgængelighed til indkøbsmuligheder og arbejdspladser, som ikke markant adskiller sig fra bosiddende i byerne i den samme egn af Danmark. Dette forhold gør det sammen med den spredte bosætning vanskeligt at give en dækkende kollektiv trafikforsyning.

Kommuner og amter øver en bestemmende indflydelse på befolkningens forsyning med lokal og regional kollektiv trafik - også i landområder.

Den lokale kollektive trafikforsyning i landområder i dag består i mange kommuner udelukkende af ruter, der er tilrettelagt af hensyn til skoleelevernes transport til og fra skole. Denne betjening er i nogle kommuner suppleret med telebuskørsel.

Regionalbusruterne, privatbanerne og DSB's regionaltog er typisk mellem-

bystrafik, der gennemkører landområder, men som ikke primært er tilrettelagt på at betjene landområder. Regionalruter har mange steder timedrift i dagtimerne og en mindre betjening i aftentimerne og i weekends. Landområder beliggende "heldigt" i forhold til linieføringen af regionalruterne, kan have en relativ god forsyning med kollektiv trafik.

Det danske banenet er relativt fintmasket. Ganske få steder i landet har man mere end 20 minutter i bil til en jernbanestation. Herved opnås der forbindelse med den landsdækkende kollektive trafik. Det giver flere daglige muligheder at vælge mellem.

Der er siden starten af 90'erne gennemført et stort antal forsøg med kollektiv trafik som viser, at det kan lade sig gøre at forbedre landbefolkningens forsyning med lokal kollektiv trafik, inden for stort set uændrede økonomiske rammer bl.a. gennem samordning med kommunale særkørsler.

### 1.3 Forslag til anvendelse af omstillingspuljen

På baggrund af den gennemførte undersøgelse indeholder rapporten forslag til retningslinjer for hvordan den afsatte pulje til omstilling af den kollektive trafik i tyndtbefolkede områder kan anvendes. Hovedpunkterne i forslaget er:

- staten tager initiativ til at drøfte ønsker og muligheder for at fremme fleksible løsninger i den kollektive trafik i tyndtbefolkede områder med de lokale og regionale myndigheder
- dialogen kan munde ud i en frivillig aftale for hvert enkelt amt, som anfører mål og midler for forbedring af den kollektive trafik samt en finansieringsplan
- statens medfinansiering af aftalens forslag bør primært anvendes til dækning af omstillingsomkostninger i forbindelse med etableringen af nye trafikløsninger, anskaffelse af planlægningsværktøjer, forbedring af faste anlæg, støtte til materielanskaffelser mm.
- etablering af videnscenter for lokal og regional kollektiv trafik i Færdselsstyrelsen. Videnscentret skal dels forankre den statslige indsats på området dels sørge for, at branchens øvrige aktører har adgang til relevant viden om mulighederne for forbedring af den kollektive trafik i tyndtbefolkede områder.
- til at følge processen med udmøntning af omstillingspuljen foreslås oprettet en følgegruppe med deltagelse af repræsentanter for stat, amter og kommuner samt andre relevante interesser.

## 2. Indledning og kommissorium

I den politiske aftale mellem regeringen, SF og Enhedslisten om skattejusteringer m.v. fra juni 1998 (pinsepakken) er det på transportområdet, udover aftaler om forhøjelse af benzinafgiften fra 1999 og ændrede afgifter på diesellole samt forhøjet udligningsafgift, aftalt:

- at den kollektive trafik fra 1999 skal forbedres indenfor en ramme på 200 mio. kr. årligt og
- at der skal gennemføres en undersøgelse af den kollektive trafikbetjening i tyndbefolkede områder.

I aftale af 28. december 1998 mellem regeringen, Socialistisk Folkeparti og Enhedslisten om udmøntningen af de 200 mio. kr. er der afsat midler til kollektiv trafik i tyndbefolkede områder. Om dette initiativområde står der i aftalen:

“Som opfølgning på pinsepakken gennemfører Trafikministeriet en undersøgelse med henblik på at fremkomme med forslag til styrkelse af den kollektive trafik i tyndbefolkede yderområder, hvor passagergrundlaget for højfrekvent, køreplanlagt kollektiv trafik er begrænset. Der afsættes en pulje for perioden 1999-2003 til realisering af forslagene. Der er tale om omstillingsstøtte, som udmøntes i et nært samarbejde med de enkelte amter og kommuner”.

I den omtalte periode er der afsat 90 mio. kr. til omstilling af den kollektive trafik. Midlerne fordeles med 15 mio. kr. i 1999, 20 mio. kr. i de tre følgende år samt 15 mio. kr. i 2003.

I denne rapport redegøres der for resultaterne af den igangsatte undersøgelse af den kollektive trafik i tyndbefolkede områder. Undersøgelsen er gennemført af Trafikministeriet.

### 2.1 Kommissorium

Kommissoriet for undersøgelsen har været:

“Der gennemføres en undersøgelse af den kollektive trafikbetjening i tyndbefolkede områder og forskellige muligheder for forbedringer. Redegørelsen foreligger senest ved årsskiftet 1998/99.

Undersøgelsen skal indeholde følgende elementer:

- Analyse af den kollektive trafik i de tyndbefolkede områder (betjeningsniveau, organisation, økonomi, miljø, mv.)

- Analyse af de hidtidige erfaringer og forsøg med udvikling og forbedring af kollektiv trafik i tyndtbefolkede områder
- Forslag til forbedringer af den kollektive trafik i tyndtbefolkede områder.

Undersøgelsen skal koordineres med de øvrige analyser, der med udspring i regeringsgrundlaget og i regeringens aftale med Amtsrådsforeningen om amternes økonomi i 1999 igangsættes om den kollektive trafik i 1998”.

Til at følge gennemførelsen af undersøgelsen har der været nedsat en følgegruppe med repræsentanter fra Kommunernes Landsforening, Amtsrådsforeningen, Finansministeriet og Indenrigsministeriet.

Der har været afholdt 3 møder med følgegruppen.

## 2.2 Tilrettelæggelse af undersøgelsen og rapportens opbygning

Den kollektive trafikforsyning af tyndtbefolkede områder består af tilbud der kan betjene lokale, regionale og landsdækkende rejsebehov.

Lokale rejsebehov er rejser i nærområdet i forhold til boligen. Der kan f.eks. være tale om skolebørns daglige rejser til og fra skole, ærindeture til kommunecentret eller rejser til lokale arbejdspladser. Regionale rejsebehov er lidt længere rejser; f.eks. besøgsrejser til sygehus, indkøbsrejser til større egnscentre og landsdelscentre med et større udvalg af specialbutikker, gymnasieelevers og andre uddannelsessøgendes rejser til uddannelsesinstitutioner og bolig-arbejdsstedsrejser til større arbejdspladskoncentrationer. Landsdækkende rejsebehov er rejsebehov til andre dele af Danmark f.eks. til landskampe i fodbold, besøgsrejser hos familie og venner mm.

I denne undersøgelse af den kollektive trafikbetjening af tyndtbefolkede områder er vægten lagt på den kollektive trafikbetjening, der retter sig mod at imødekomme behovene for lokale og regionale rejser. Den lokale og regionale kollektive trafik kan indenfor givne økonomiske rammer tilrettelægges så den imødekommer behovet hos befolkningen i tyndtbefolkede områder, medens hensynet til de tyndtbefolkede områder i tilrettelæggelsen af den landsdækkende kollektive trafik må afvejes i forhold til en række andre hensyn.

Selv om tyndtbefolkede områder har en række fællestræk i geografisk og demografisk henseende, er der store forskelle i kvaliteten af den kollektive trafikbetjening mellem de enkelte områder. Denne forskel er bl.a. betinget af:

- den lokale politiske prioritering af den kollektive trafik,
- skolestrukturen og placeringen af de kommunale servicefunktioner
- hvor området er placeret i bystrukturen og dermed i forhold til den over-

ordnede kollektive trafikbetjening

- vejnettets udformning og områdets geografiske udstrækning

På den baggrund er undersøgelsen tilrettelagt i en generel del, der afdækker fællestræk i den kollektive trafikbetjening i tyndtbefolkede områder, og en konkret del som nærmere analyserer den kollektive trafikbetjening i Lemvig, Fjerritslev og Sindal kommuner.

En ændret kollektiv trafik må tage udgangspunkt i de særlige forhold der gælder i de enkelte områder og i de økonomiske rammer man lokalt vælger at afsætte til denne form for trafik. Undersøgelsens forslag til forbedringer af den kollektive trafikbetjening i tyndtbefolkede områder er derfor opdelt i en række generelle anbefalinger og forslag til initiativer samt skitseforslag til forbedring af den kollektive trafik i de tre nævnte kommuner.

Med udgangspunkt i disse overvejelser er redegørelsen opbygget på følgende måde:

I kapitel 3 afgrænses tyndtbefolkede områder og forskelle i transportmønstre og bilrådighed mellem landbefolkningen og befolkningen bosiddende i de øvrige områder af Danmark beskrives. Derudover analyseres forskellen i trafikal tilgængelighed til indkøbsfunktioner og arbejdspladser mellem de forskellige dele af Danmark.

I kapitel 4 beskrives den historiske baggrund for den nuværende opbygning af den lokale og regionale kollektive trafik, og de forskellige modeller den kollektive trafik er organiseret efter, gennemgås.

I kapitel 5 gennemgås typiske træk ved den kollektive trafikbetjening i tyndtbefolkede områder samt de særlige kørselsordninger, som stilles til rådighed for udvalgte befolkningsgrupper - skolekørsel, sygekørsel mm. Den generelle omtale suppleres med en gennemgang af den kollektive trafikbetjening i tre udvalgte kommuner - Lemvig, Fjerritslev og Sindal kommuner.

I kapitel 6 opsummeres en række af de erfaringer med en alternativ lokal kollektiv trafikbetjening i landkommuner, som er indhøstet i forbindelse Trafikministeriets tilskudsordninger til forsøg med kollektiv trafik. Endvidere omtales enkelte erfaringer fra forsøg med kollektiv trafik i udlandet.

I kapitel 7 gennemgås hvilke muligheder, der generelt tegner sig for at forbedre den kollektive trafik i tyndtbefolkede områder. For de udvalgte eksempelkommuner skitseres der et konkret forslag til ændring af den lokale kollektive trafikbetjening.

I bilag 1, som er en integreret del af rapporten, gives der en systematisk beskrivelse af 11 af de gennemførte forsøg med ændret lokal kollektiv trafikbetjening, som er gennemført med tilskud fra Trafikministeriet.

Bilag 2-4 indeholder analyserne af den kollektive trafikbetjening i Lemvig,



Fjerritslev og Sindal kommuner. Disse rapporter kan fås ved henvendelse til Inger Sørensen, Trafikministeriet, Frederiksholms Kanal 27, 1220 København K - tlf.: 3392 4328; e-mail: isoe@trm.dk

## 3. Befolkning og transport i tyndt befolkede områder

### 3.1 Tidligere undersøgelser

Levevilkårene på landet herunder landbefolkningens trafikforsyning har indenfor de seneste år været genstand for adskillige undersøgelser.

Den 29. februar 1996 drøftede Folketinget under en forespørgselsdebat udviklingen i landsbyer og landdistrikter. Som afslutning på forespørgselsdebatten vedtog Folketinget et forslag om motiveret dagsorden (D39) vedrørende landsbyer og landdistrikter.

Regeringen nedsatte på denne baggrund to udvalg: Indenrigsministeriets landdistriktudvalg og Trafikministeriets udvalg om trafikken på landet og til de små øer.

Det tværministerielle udvalg under Indenrigsministeriet fik bl.a. til opgave at vurdere, om lovgivningen sikrer by- og landbefolkningen ligeværdige udviklingsmuligheder på lokale forudsætninger samt at redegøre for såvel fysiske som økonomiske barrierer, som måtte have betydning for erhvervsudvikling, service og bosætning i landdistrikter.

Udvalgets arbejde er afrapporteret i Betænkning nr. 1333: "Landdistrikternes udviklingsmuligheder" fra marts 1997.

Det tværministerielle udvalg under Trafikministeriet med deltagelse af en række interesseorganisationer på området fik bl.a. til opgave at vurdere de fordelingsmæssige og trafikale konsekvenser for landbefolkningen af reguleringerne på persontransportområdet og af skatte-, afgifts- og tilskudssystemet på trafikområdet. Endvidere fik udvalget til opgave at vurdere, i hvilken udstrækning de individuelle såvel som kollektive trafiksystemer lever op til de opstillede mål om et optimalt, fleksibelt og miljørigtigt transportsystem.

Udvalgets arbejde er afrapporteret i "Trafikken på landet og til de små øer" fra april 1997.

I foråret 1996 anmodede Folketingets trafikudvalg Transportrådet om at udarbejde en analyse af lokalsamfundene i landdistrikterne mht. bosætning, arbejdspladser, handel, offentlig og privat service og den forventede udvikling ved ændring af benzinpriser, befordringsfradrag og maskestørrelser i det kollektive transportnet.

Transportrådets rapport: ”Transport i landområder - effekter af trafikpolitiske tiltag” blev offentliggjort i marts 1997.

Som baggrund for afgrænsningen af denne undersøgelse og de efterfølgende kapitlers analyser af kvaliteten af den kollektive trafikbetjening i tyndtbefolkede områder, redegøres der i dette kapitel for nogle af hovedresultaterne omkring landbefolkningens trafikforsyning og trafikale adfærd, som er indeholdt i de ovennævnte undersøgelser.

## 3.2 Afgrænsning af tyndtbefolkede områder

Emnet for de nævnte rapporter har været at belyse levevilkår og transportforhold i landområder. Dette er operationelt blevet afgrænset til landdistrikter og landkommuner.

Landdistrikter består af de områder, der ligger uden for en sammenhængende bebyggelse på mindst 200 indbyggere. At bebyggelsen er sammenhængende vil som hovedregel sige, at afstanden mellem husene ikke overstiger 200 meter, med mindre afbrydelsen skyldes offentlige anlæg, kirkegårde o.l.

Ca. 15 pct. af befolkningen er bosiddende i landdistrikter svarende til ca. 785.000 personer.

Inddelingen af Danmark efter urbanisering går på tværs af de administrative grænser. Da en stor del af de trafikpolitiske beslutninger bliver truffet lokalt, og da den relevante statistik derfor kun findes opgjort ud fra Danmarks administrative inddeling, har de nævnte udvalg også valgt at arbejde med en inddeling af landets kommuner efter ”landlighed”.

En kommune er i de nævnte udvalgsarbejder defineret som en landkommune, hvis den største by i kommunen har mindre end 3.000 indbyggere.

Antallet af landkommuner efter den valgte definition er 109 ud af landets 275 kommuner. Antallet af indbyggere er knap 800.000 svarende til ca. 15 pct. af landets befolkning.

Afgrænsningen af landdistrikter og landkommuner er ikke sammenfaldende. Alle kommuner består af såvel by- som landområder. Målt efter areal ligger 95 pct. af arealet i bykommuner i landdistrikter. Andelen er kun en anelse højere i landkommuner.

60 pct. af landdistrikternes befolkning bor i bykommuner, og 40 pct. af landdistrikternes befolkning bor i landkommuner. Målt i antal personer har Århus, Odense og Aalborg kommuner, nogle af de største landdistrikter i Danmark.

At landkommunerne trods alt er mere landlige end bykommunerne fremgår af det forhold at kun 15 pct. af bykommunernes befolkning bor i landdistrikter. Den tilsvarende procentsats for landkommuner er på ca. 40 pct.

I denne undersøgelse er det med mindre andet er nævnt lagt til grund, at de tyndbefolkede områder af Danmark består af områder uden for Hovedstadsområdet, som ligger uden for bymæssig bebyggelse eller med en anden betegnelse egentlige landdistrikter. Disse er karakteriseret ved en lav befolkningstæthed og spredt bebyggelse og er dermed alt andet lige sværere at betjene med kollektiv trafik.

### 3.3 Bilejerskab

I dette afsnit redegøres der for forskelle i bilejerskabet mellem landdistrikter og det øvrige Danmark. Det sker dels ved at se på, hvor mange familier der har bil og hvor mange enkeltpersoner, der henholdsvis tilhører familier med og uden biler. Ved biler forstås der i denne sammenhæng personbiler og ved familier en eller flere personer, der bor på samme adresse og som "familie-mæssigt" er knyttet til hinanden. Samboende par bliver regnet som én familie. Ligeledes bliver hjemmeboende børn over 18 år betraget som en selvstændig familie.

Af nedenstående tabel 3.1, som er baseret på det faktiske bilejerskab, som det er registreret i Danmarks Statistiks bilregister, fremgår, at 64 pct. af familierne i landdistrikterne har bil, og at 36 pct. af familierne er uden bil. De tilsvarende tal for de øvrige områder af Danmark er 44 pct. og 56 pct. Især i Københavns og Frederiksberg Kommuner er bilrådigheden relativ lav.

Ud over at der er flere familier, der har bil i landdistrikterne, er der også en større andel af familierne, der har to eller flere biler end i det øvrige Danmark.

Tabel 3.1 Fordeling af antal familier efter bilejerskab på land/by

	Familier i alt	Uden bil		Med bil		Med 1 bil		Med 2 biler		Med 3 biler	
		I alt	Pct.	I alt	Pct.	I alt	Pct.	I alt	Pct.	I alt	Pct.
<b>Hele landet i alt</b>	<b>2.913.308</b>	<b>1.544.422</b>	<b>53,0</b>	<b>1.368.886</b>	<b>47,0</b>	<b>1.175.711</b>	<b>40,4</b>	<b>176.429</b>	<b>6,1</b>	<b>14.735</b>	<b>0,5</b>
Landdistrikter	391.727	141.628	36,2	250.099	63,8	204.373	52,2	41.414	10,6	3.797	1,0
Byområder	2.492.145	1.385.724	55,6	1.106.421	44,4	960.665	38,5	133.459	5,4	10.824	0,4

Kilde: Trafikken på landet og til de små øer (1997)

Da tællingsenheden i tabellen er personbiler, undervurderes den faktiske bilrådighed noget. Såvel varebiler som små lastbiler kan i nogen udstrækning opfylde de samme funktioner som en personbil.

En del af forklaringen på, at bilejerskabet er højere i landdistrikter end i de øvrige områder af Danmark er, at familiestrukturen på landet i højere grad er præget af par og af par med børn. Parfamilier har i højere grad de økonomiske muligheder for at anskaffe sig bil, og parfamilier med børn har i særlig grad et behov for biltransport.

Tabel 3.2 Personers bilrådighed i byområder og landdistrikter

		Landdistrikter	Byområder
0-17 år	Uden bil	15 pct.	31 pct.
	Med bil	85 pct.	69 pct.
18-24 år	Uden bil	73 pct.	86 pct.
	Med bil	27 pct.	14 pct.
25-65 år	Uden bil	21 pct.	38 pct.
	Med bil	79 pct.	63 pct.
>65 år	Uden bil	36 pct.	37 pct.
	Med bil	64 pct.	43 pct.
I alt	Uden bil	25 pct.	44 pct.
	Med bil	75 pct.	56 pct.

Kilde: Trafikken på landet og til de små øer (1997)

Uanset at familierne i landdistrikterne har en større bilrådighed end i byområderne, er det værd at notere, at ca. 140.000 familier i landdistrikter ikke selv ejer bil og er afhængige af enten at kunne køre med andre eller på anden måde skaffe sig en transportmulighed.

I tabel 3.2 er vist, hvor stor en andel af personerne i de enkelte aldersgrupper der bor i en familie, som ikke ejer en personbil. Der er især en relativt stor andel i gruppen af 18-24 årige og blandt gruppen af 65 årige og derover, som ikke tilhører en familie med bil, og hvor biltransport derfor ikke er en nærliggende transportmulighed.

I landdistrikterne drejer det sig i alt om ca. 200.000 eller svarende til ca. 25 pct. af befolkningen, som tilhører en familie, der ikke ejer en bil. I gruppen blandt 25-65 årige drejer det sig om ca. 95.000 personer i landdistrikter, som ikke tilhører en familie med bilrådighed

### 3.4 Transportmønstre

Det gennemsnitlige transportarbejde pr. person kan deles op i det gennemsnitlige antal ture og den gennemsnitlige turlængde. Gennemsnittet kan regnes ud i forhold til hele befolkningen eller i forhold til den rejseaktive del af befolkningen. Den rejseaktive del af befolkningen er den andel af personer, der faktisk transporterer sig i løbet af en dag. Det er selvfølgelig ikke de samme personer, der er hjemme hver dag.

I tabel 3.3 er gennemsnittene regnet ud i forhold den del af befolkningen, der i løbet af en dag faktisk foretager en tur.

Som det fremgår, ligger det gennemsnitlige transportarbejde for de rejseaktive i landdistrikter, landsbyer og i byer op til 10.000 indbyggere på ca. samme niveau og ca. 10 pct. over niveauet på landsplan.

Det gennemsnitlige antal ture i landdistrikter ligger ca. 10 pct. under turraten i andre områder, og den gennemsnitlige turlængde er ca. 30 pct. længere end landsgennemsnittet.

Tabel 3.3 Transportarbejde, ture og gennemsnitlig turlængde

	Km. pr. person	Gnst. antal ture	Gnst. turlængde
Hovedstaden	31	3,4	9
Hovedstadens forstæder	39	3,6	11
Byer >100.000	36	3,5	10
Byer 10.000-99.999	40	3,4	12
Byer 2.000-9.999	45	3,3	14
Byer 200-1.999	51	3,3	15
Landdistrikter	46	2,9	16
I alt	41	3,3	12

Kilde: Trafikken på landet og til de små øer (1997)

Note: Bemærk, at gennemsnitstallene er beregnet i forhold til den rejseaktive del af befolkningen

Udregnes gennemsnittene i forhold til hele befolkningen i landdistrikter, ligger turraten i landdistrikter ca. 20 pct. under gennemsnittet i de øvrige områder. Det skyldes, at en relativt større del af befolkningen i landdistrikter ikke foretager nogle ture i løbet af en gennemsnitsdag.

Niveauet for transportarbejdet ligger ca. 40 pct. højere i landdistrikter og landsbyer end i begyndelsen af 80-erne, hvorimod transportarbejdet kun er steget med ca. 30 pct. i de øvrige områder af Danmark.

Det skyldes først og fremmest, at turhyppigheden på landet er vokset mere end i det øvrige Danmark, medens udviklingen i de gennemsnitlige turlængder har været nogenlunde parallel.

I tabel 3.4 er vist fordelingen af det samlede antal ture og det samlede persontransportarbejde efter turens længde. I forhold til de øvrige områder i Danmark er landdistrikter på dette felt karakteriseret ved:

- at andelen af korte ture (< 5 km) er lavere i landdistrikter og i byer op til 2.000 indbyggere end i det øvrige Danmark
- at andelen af transportarbejdet, der foregår på korte ture, er tilsvarende lavere i landsbyer og landdistrikter end i det øvrige Danmark
- at der i landsbyer og landdistrikter er en relativ overvægt af ture på mellem 11 og 50 km. På dette felt ligner de to områder turmønstret i hovedstadens forstæder
- at hovedvægten i transportarbejdet i disse tre områder tilsvarende ligger på ture mellem 11 og 50 km
- at på de lange ture (>50 km) er det de store provinsbyer, der har den største relative del af transportarbejdet.

Tabel 3.4 Ture og transportarbejde fordelt efter turlængde og urbanisering

Turlængde	< 5 km		5-10 km		11- 50 km		> 50 km	
	Ture	Transportarbejde	Ture	Transportarbejde	Ture	Transportarbejde	Ture	Transportarbejde
Hovedstaden	51%	11%	29%	20%	17%	36%	3%	33%
Hovedstadens forstæder	43%	8%	24%	15%	30%	54%	2%	24%
Byer > 100.000	53%	11%	31%	20%	12%	25%	4%	44%
Byer 10.000 - 99.999	58%	11%	20%	11%	16%	37%	4%	41%
Byer 2.000 - 9.999	49%	7%	19%	10%	27%	46%	4%	37%
Byer 200 - 1.999	31%	4%	28%	13%	34%	49%	6%	33%
Landdistrikter	29%	4%	32%	15%	34%	49%	6%	33%
I alt	46%	7%	25%	14%	25%	44%	4%	35%

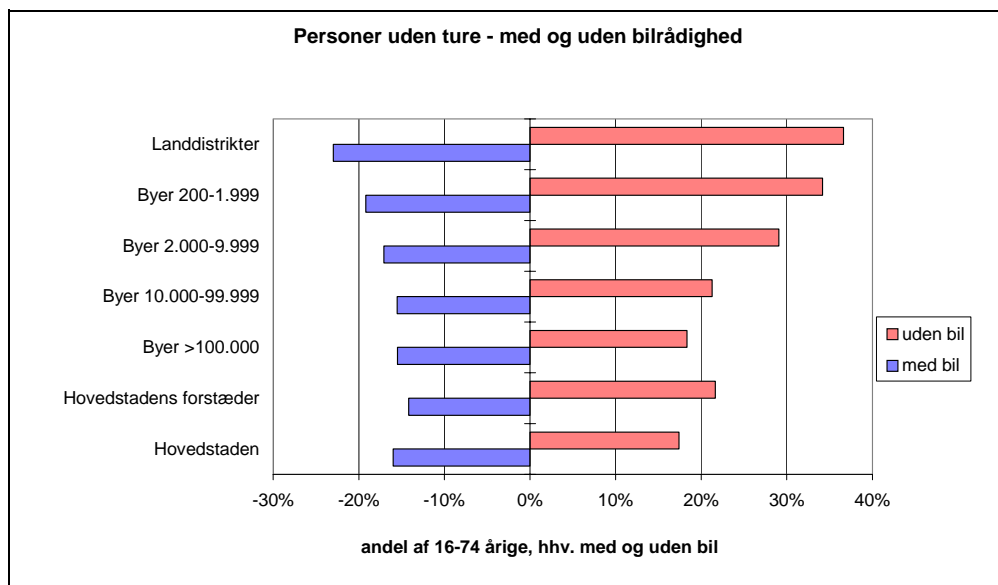
Kilde: Trafikken på landet og til de små øer (1997)

I gennemsnit bruger 18 pct. af befolkningen ikke tid på transport, dvs. de har ingen ture på en given dag. Denne andel er højest i landdistrikter og falder med stigende urbaniseringsgrad. Endvidere ses der en tydelig forskel afhængig af, om personen tilhører en husstand med bilrådighed. Dette er illustreret i figur 3.1.

For den andel af befolkningen, der faktisk bruger tid på transport, ligger det gennemsnitlige daglige tidsforbrug på mellem 60 og 70 minutter. Her er der ingen forskel mellem landdistrikter og nogle af de øvrige områder af Danmark, og der er i gennemsnit heller ingen forskel mellem personer, der har rådighed over bil, og personer uden bilrådighed.

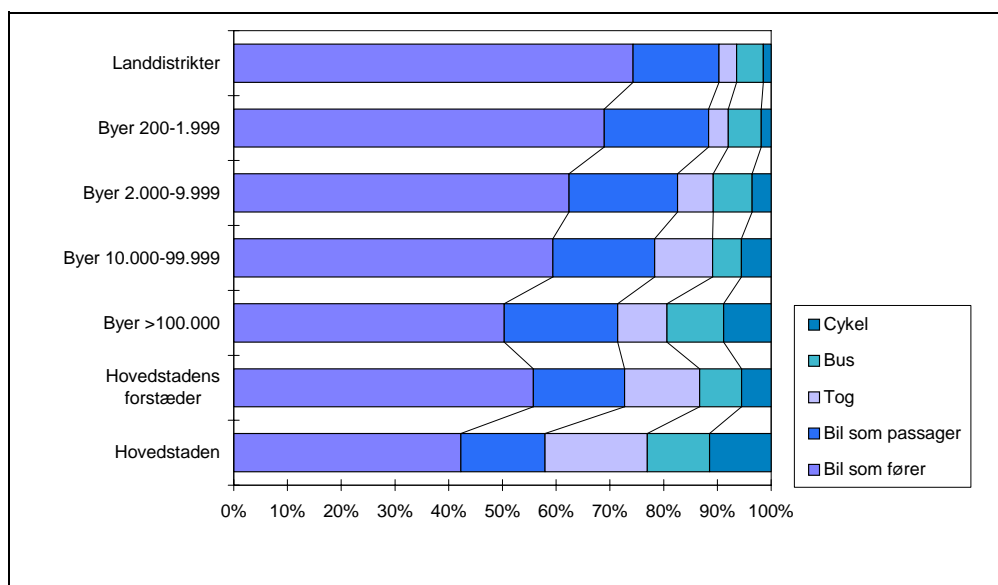
Målt efter antallet af tilbagelagte kilometre er 'bil som fører' den dominerende transportform, uanset urbanisering. Bortset fra bosatte i hovedstaden og hovedstadens forstæder er 'bil som passager' den næstvigtigste transportform. Samlet set, bliver ca. 90 pct. af transportarbejdet for bosatte i i landdistrikter og landsbyer tilbagelagt i bil. Denne andel falder nogenlunde jævnt med stigende urbanisering. I hovedstaden udgør bilens andel ca. 55 pct. af transportarbejdet.

Figur 3.1 Gnst. andel af befolkning uden ture fordelt efter urbaniseringsgrad og bilrådighed



Kilde: Trafikken på landet og til de små øer (1997)

Figur 3.2 Transportarbejdets fordeling på transportmidler



Kilde: Trafikken på landet og til de små øer (1997)

Den omvendte bevægelse gør sig gældende for den kollektive trafik og cykeltrafikken. Disse udgør ca. 45 pct. af transportarbejdet for bosatte i hovedstaden og ca. 10 pct. for bosatte i landsbyer og landdistrikter.

Fordelingen af transportarbejdet efter turformål fremgår af tabel 3.5. Der arbejdes med tre turformål: arbejde, indkøb og fritid.



Tabel 3.5 Transportarbejdets fordeling på formål

	Km pr. person pr. dag		Ture pr. person pr. dag		Gns. turlængde	
	Land-distrikter	Øvrige områder	Land-distrikter	Øvrige områder	Land-distrikter	Øvrige områder
Bolig-arbejde	10	10	0,6	0,8	18	13
Bolig-indkøb	7	5	0,7	0,8	10	6
Bolig-fritid	12	13	0,6	0,8	19	16
Andet	5	6	0,3	0,5	15	12
I alt	35	34	2,2	2,9	16	12

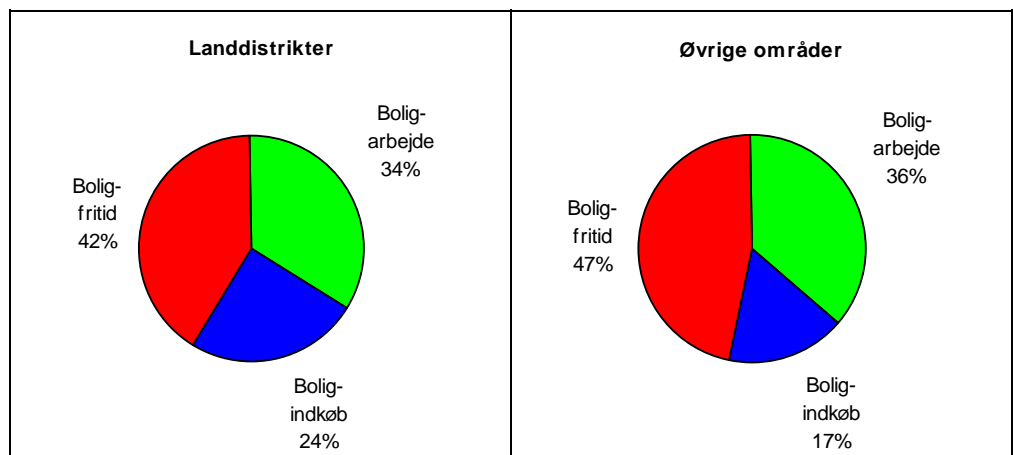
Kilde Trafikken på landet og til de små øer (1997)

Det gennemsnitlige transportarbejde pr. person ligger, bortset fra indkøbsformål, på stort set samme niveau i landdistrikter som i det øvrige Danmark.

For såvel bolig-arbejdsstedstrafikken som for fritidstrafikken gælder det, at befolkningen i landdistrikterne ikke tager så mange ture, men til gengæld foretager længere ture end gennemsnittet for befolkningen i det øvrige Danmark.

I gennemsnit transporterer befolkningen i landdistrikterne sig noget længere end befolkningen i det øvrige Danmark i indkøbstrafikken. Denne forskel er næsten udelukkende betinget af, at den gennemsnitlige turlængde er længere i landdistrikter.

Figur 3.3 Transportarbejde fordelt på formål



Kilde: Trafikken på landet og til de små øer (1997)

Ser man på den relative fordeling af transportarbejdet efter turformål, fremgår det af figur 3.3, at bolig-arbejdsstedstrafikken udgør samme andel i de to områder. Forskellen er, at landbefolkningen bruger en relativt større del på indkøbstrafik og en relativt mindre del på fritidstrafik.

I forhold til situationen i begyndelsen af 80-erne er der sket en ændret sammensætning af landbefolkningens transportmønstre. Fritidstrafikkens andel

er faldet fra knap 60 pct. til godt 40 pct. Og der er sket en tilsvarende stigning i de to øvrige trafikformåls andel.

I de øvrige områder af Danmark er der sket en tilsvarende forskydning med dog ikke så kraftig. Fritidstrafikkens andel er faldet fra 55 pct. til knap 50 pct.

### 3.5 Trafikal tilgængelighed med bil

Tilgængelighed til en bestemt funktion er udtryk for rejsetiden til det nærmest beliggende sted, hvor denne funktion kan opfyldes. Rejsetiden kan deles op i afstand og rejsehastighed. Rejsehastigheden afhænger af de transportmidler, man har til rådighed og af infrastrukturens kvalitet.

I det følgende er belyst forskellen i tilgængeligheden til indkøbsmuligheder og arbejdspladser mellem de forskellige områder af Danmark, når bilen anvendes som transportmiddel.

Rejsetiden med bil til indkøbsmuligheder er belyst ved først at definere fire størrelser af handelscentre, hvor antallet af detailhandelsansatte i byen er benyttet som afgrænsningskriterium:

- Landsdelscentre* (de fem største byer, min. 3.300 ansatte i detailhandel),
- Regionalcentre* (34 større handelsbyer, min. 1.100 ansatte i detailhandel)
- Egnscentre* (58 byer, min. 400 ansatte i detailhandel)
- Lokalcentre* (657 byer, min. 10 ansatte i detailhandel).

Det skal bemærkes, at denne definition ikke vil være helt sammenfaldende med den definition, der bliver brugt inden for den fysiske planlægning.

Herefter er for landdistrikter og byer i hver kommune beregnet rejsetiden til det nærmeste af hvert af disse centre.

*Tabel 3.6 Tilgængelighed til indkøbscentre*

Urbaniseringsgrad	Gennemsnitlig rejsetid (minutter)			
	Lokalcenter	Egnscenter	Regionscenter	Landsdelscenter
<200 indb.	6	16	24	51
200 - 1.000	4	13	19	47
1.000 - 2.000	1,5	12	17	46
2.000 - 10.000	0,75	11	16	39
10.000 - 100.000	1,5	2	8	33
>100.000	4	4	4	4

Kilde: Trafikken på landet og til de små øer (1997)

Analysen er lavet på baggrund af data fra Transportvaneundersøgelsen 1995 kombineret med registerbaseret statistik. Landet er delt op i i alt 3.010 zo-

ner, for hvilke bl.a. er opgjort antallet af arbejdspladser i detailhandel, antal indbyggere samt rejsetid med bil og afstand til alle øvrige zoner. Opgørelsen af arbejdspladser i detailhandel er foretaget på basis af Danmarks Statistiks centrale registre, mens rejsetid og afstande er genereret ud fra Vejnet-DK.

Tilgængeligheden til indkøbsmuligheder er defineret ved afstanden til nærmeste center på hvert niveau udtrykt ved mindste rejsetid. Rejsetiden internt i byer er beregnet ud fra byernes areal og gennemsnitsrejsehastigheden i bebyggede områder. På tilsvarende måde er beregnet den interne rejsetid i de landområder, der har mere end 10 ansatte i detailhandlen.

Sammenfattende viser analysen, at der er relativt større forskel på den gennemsnitlige rejsetid i bil, jo mindre indkøbscentret er. Den væsentligste forklaring herpå er formentlig, at når man betragter lokalcentre, hvoraf der typisk vil være mindst ét i hver kommune, vil bybefolkningen kun have ganske kort transporttid, idet den bor tættere ved indkøbsmuligheden. Landbefolkningen derimod vil have en større rejsetid, idet de bor længere fra indkøbsmuligheden. Betragter man derimod de større indkøbscentre, eksempelvis egnscentre, vil der for de fleste kommuners vedkommende være en vis afstand til nærmeste center, som ikke varierer særligt, om man bor i en by eller et laddistrikt i samme kommune, og dette vil medvirke til at udviske forskellene mellem de to gruppers rejsehastighed.

Kort 1-4 tjener til illustration af forskellene i tilgængelighed til indkøbsmuligheder på kommuneniveau.

Kortene er lavet således, at baggrundsfarven på hver kommune angiver landbefolkningens gennemsnitlige mindste rejsetid til indkøbsmuligheden, mens cirklen angiver samme for bybefolkningen i kommunen. Der er anvendt samme farveskala, således at de to områder er sammenfaldende, netop hvis der ikke er forskel på tilgængeligheden for de to befolkningsgrupper. Farvelægningen er foretaget således, at en lysere farve angiver længere gennemsnitlig rejsetid til det betragtede center.

Det bemærkes i øvrigt, at Bornholm ikke er taget med i analysen af rejsetiden til regions- og landsdelscentre, idet nærmeste center ligger på Sjælland.

På kort 1 er illustreret tilgængelighed til lokalcenter for land- og bybefolkning. Som nævnt angiver lysere farve længere transporttid, og kortet viser således, at køretiden generelt er større for befolkningen i de tyndere befolkede områder (Vestjylland, Vestsjælland og Lolland-Falster). Dette kan tages som et udtryk for den effekt, at handelskoncentrationer i områder med lille befolkningsgrundlag giver større afstand til indkøbsmuligheder. Rundt om byer med stor detailhandel ses områder, der har stor transporttid til lokalcentret, fordi der ingen, eller kun meget begrænsede, indkøbsmuligheder findes i lokalområdet. Dette ses ret tydeligt i Jylland omkring Herning og Thisted.

### **Kort 1: Mindste rejsetid med bil til lokalcenter**

opdelt på land- og bybefolkning i kommuner

I det østlige af Jylland, Østfyn samt Øst- og Nordsjælland er forskellen i transporttid for hhv. land- og bybefolkning lille, ikke over 4 min., oftest mindre.

## **Kort 2: Mindste rejsetid med bil til egnscenter**

opdelt på land- og bybefolkning i kommuner

Kort 2 illustrerer på samme måde forskelle i transporttiden til nærmeste egnscenter. I forhold til kort 1 er det nu overvejende regionale forskelle, der gør sig gældende. I den overvejende del af kommunerne ligger den gennemsnitlige rejsetid i hhv. by- og landområde inden for det samme interval, hvilket vil sige, at der er en forskel på højst 7 minutter i disse kommuner. På kortet er de store og mellemstore byer fremtrædende med kort rejsetid, og

man kan se, hvordan rejsetiden i de omkringliggende kommuner er voksende med afstanden. Dette mønster træder meget klart frem på Lolland-Falster, hvor indkøbsmuligheden findes enten i Nakskov eller Nykøbing F.

Det bemærkes, at enkelte af de store byer, f.eks. Odense, Aalborg og Århus har større gns. rejsetid, end det er tilfældet i de øvrige store og mellemstore byer. Forklaringen herpå skal, som nævnt tidligere, søges i reelt større transporttid i større byer samt i opgørelsesmæssige forhold i beregningen af rejsetiden.

På kort 3 og 4 ser man nu de betragtede centre, hhv. regions- og landsdelcentre, tydeligt træde frem som de mørke områder. Kort 3 viser, i lighed med kort 2, at der for befolkningen i Vestjylland, Vestsjælland og Lolland er stor transporttid til nærmeste regionscenter.

Med hensyn til land- og bybefolkningen fremgår det af begge kort, at der ikke er markant forskel på den gennemsnitlige rejsetid med bil til regions- og landsdelscentre. I den overvejende del af kommunerne er forskellen ikke over 10 minutter.

Nedenfor belyses tilgængeligheden til arbejdspladser og forskelle i denne regionalt og for land- og bybefolkning. Som udtryk for tilgængeligheden benyttes de beskæftigedes gennemsnitlige pendlingstid udtrykt ved nettorejsetiden i bil.

Pendlingstiden er ikke et direkte udtryk for tilgængeligheden, idet denne afspejler den faktiske adfærd ved valg af bolig og arbejdssted. Men når man betragter gennemsnitsværdier for større geografiske områder, kan længere pendlingsafstande trods alt bruges som en indikator på forskelle i tilgængeligheden af arbejdspladser, der matcher befolkningens kvalifikationer i det pågældende område.

### **Kort 3: Mindste rejsetid med bil til regionscenter**

opdelt på land- og bybefolkning i kommuner

Det skal bemærkes, at der i forhold til det foregående benyttes en anden skelnen mellem land og by, idet en byzone er defineret som en by med mere end 2.000 indbyggere.

#### **Kort 4: Mindste rejsetid med bil til landsdelscenter**

opdelt på land- og bybefolkning i kommuner

På kort 5 er søgt illustreret forskellene mellem land- og bybefolkning på kommuneniveau. Samtidig giver kortet også et overblik over regionale variationer i pendlingstiden.

I lighed med kort 1- 4 er kortlægningen foretaget således, at baggrundsfarven på hver kommune angiver landbefolkningens gennemsnitlige pendlings-



tid, og farven på cirklen angiver samme for bybefolkningen. På kortet angiver en mørkere farve mindre pendlingstid.

### **Kort 5: Gennemsnitlig pendlingstid**

opdelt på land- og bybefolkning i kommuner

Af kortet ses det, at der for landbefolkningens vedkommende er regionale forskelle i pendlingstiden. På Sjælland er denne i de fleste kommuner over 16 minutter, mens den overvejende del af kommunerne i det vestlige Jylland

og på Fyn har en gennemsnitlig pendlingstid på mellem 10 og 13 minutter.

På Sjælland ses en tendens til, at pendlingstiden vokser med afstanden til København, men igen aftager for de vestligste kommuner: Slagelse, Korsør og Kalundborg. For bybefolkningen gør samme billede sig gældende. Videre ses, at i alle kommuner er pendlingstiden for bybefolkningen mindre end for landbefolkningen i samme kommune, hvilket stemmer overens med resultatet ovenfor. Det skal dog bemærkes, at i langt den overvejende del er forskellen ikke større end 3 til 6 minutter.

De fynske kommuner er, som nævnt, karakteriseret ved en ret lille pendlingstid, mindst i Odense, hvor både land- og bybefolkning har en gennemsnitlig pendlingstid på 5 til 10 minutter. I de omkringliggende kommuner er tiden 10 til 13 minutter for landbefolkningen, og typisk mindre for bybefolkningen. I omegnskommunerne til Svendborg har befolkningen lidt større pendlingstid.

For de jyske kommuner er billedet mere broget. Tendensen til at pendlingstiden vokser med afstanden til landsdelscentre, synes at gentage sig her, hvilket ses særligt tydeligt i Nordjyllands Amt omkring Aalborg og omkring Esbjerg.

Videre ses, at pendlingstiden for befolkningen i kommunerne omkring de Midt- og Vestjyske centre (dvs. Herning, Holstebro, Viborg m.fl.) generelt er lavere end i de øvrige kommuner. Dette kan hænge sammen med, at der i disse kommuner er mange arbejdspladser, og at en stor del af pendlerne derfor ikke tilbagelægger så store afstande. I Sønderjylland er pendlingstiden særligt lav i Tønder og Nordborg Kommuner.

Endelig ses, at pendlingstiden for både land- og bybefolkning på Bornholm er relativt lille.

Sammenfattende viser denne del af analysen, at der er markante regionale forskelle på pendlingmønstret, men at der generelt ikke er større forskel på hhv. land- og bybefolkningen. Særligt i de sjællandske kommuner er pendlingstiden overvejende den samme for begge befolkningsgrupper. Dette skal ses i sammenhæng med, at pendlingstiderne her er relativt store, uden tvivl som følge af udbredt pendling til Hovedstadsområdet fra det meste af Sjælland. Store rejseafstande vil naturligt medvirke til at udviske forskelle mellem land- og bybefolkning, idet begge vil tilbagelægge en stor del af turen på de samme veje: hoved- og motorveje.

På samme måde kan en forklaring på, at gennemsnitspendlingstiden i Østjylland er højere end i Vestjylland, være en kombination af, at motorvejs- og tognettet giver mulighed for at tilbagelægge større afstande inden for en rimelig tid.

### 3.6 Sammenfatning

Transportmønstret i de tyndtbefolkede områder er præget af personbilen. Bosiddende på landet har større bilrådighed og de bruger den flittigt. 90 pct. af de tilbagelagte kilometre bliver tilbagelagt enten som fører af en personbil eller som passager.

Bilens fleksibilitet giver sammen med en veludbygget vejinfrastruktur en række trafikale fordele for befolkningen i de tyndtbefolkede områder. Bortset fra rejsetiden til lokale indkøbsmuligheder er der ikke de store forskelle i den trafikale tilgængelighed til indkøbsmuligheder mellem by- og landbefolkningen i det samme område. Men der er regionale forskelle mellem de forskellige dele af Danmark. Det samme gælder for tilgængeligheden til arbejdspladser.

Bilernes udbredelse og bilens trafikale fordele i tyndtbefolkede områder gør det sammen med den spredte bosætning vanskeligt at give en dækkende kollektiv trafikforsyning. Kun en beskednen del af det samlede transportbehov imødekommes af bus- og togtransport i disse områder.

# 4. Den kollektive trafik som velfærdsservice

## 4.1 Historisk udvikling

Den kollektive trafik er tilrettelagt ud fra en kombination af økonomiske og betjeningsmæssige hensyn. Det økonomiske hensyn betyder ofte, at det kun er de største strømme, der betjenes, mens det betjeningsmæssige hensyn betyder, at flest mulige skal have adgang til serviceydelsen - uanset at betjeningsomfanget vil være større, end hvad der kan begrundes ud fra økonomiske målsætninger.

Forud for omlægningen af lovgrundlaget for kollektiv bustrafik i 1978 var det i stor udstrækning private vognmænd, der havde koncession på den enkelte rute og drev denne for egen regning og risiko. Hvis ruterne ikke var rentable, kunne de lokale kommuner træde til med driftsstøtte. DSB og privatbanerne drev busruter, der supplerede jernbanerne, mens der i en række større byer var kommunale eller kommunalt støttede bybusselskaber.

Fra omkring 1950 ændredes efterspørgselsstrukturen efter kollektiv trafik, bl.a. på grund af afvandringen fra landbruget. Hvor rutebilen før blev brugt på markedsdage til indkøbsrejser og på søndage til besøgsrejser, kom den nu til at indgå som en nødvendig del af pendlingstrafikken.

Denne pendlingstrafik, som skyldtes at mange på landet tog arbejde i byerne men i første omgang blev boende på landet, var muliggjort af den stigende privatbilisme. Pendlingstrafikken kom dog samtidig rutebiltrafikken til gode, fordi ikke alle var i stand til at transportere sig selv i privat bil.

I løbet af 60'erne og første halvdel af 70'erne forstærkedes denne udvikling. Folk flyttede til byerne og privatbilen fik sit gennembrud.

Konsekvensen af ændringerne i erhvervsstrukturen og privatbilernes fremmarch var, at den koncessionerede rutebiltrafik kom i krise. Vigende passagertal og øgede økonomiske udgifter tvang flere rutebilselskaber til at indskrænke og andre til helt at give op eller lukke. Denne udvikling tog fart op igennem 60'erne og kulminerede i midten af 70'erne, især i de tyndere befolkede områder af Danmark.

Parallelt med denne udvikling skete der op igennem 50'erne og 60'erne en centralisering af folkeskolesystemet. En lang række små by- og landsbyskoler blev nedlagt og erstattet af større centralskoler. Herved fik mange skoleelever en væsentlig længere skolevej. For at kompensere for den længere skolevej indførtes der fribefordring for skoleelever, hvis bestemte afstands-

krav var opfyldt, eller hvis skolevejen ansås for farlig. Den eksisterende kollektive trafik var ikke altid indrettet på at klare disse større krav. Konsekvensen var, at det offentlige fra omkring 1960 begyndte opbygningen af et alternativt rutenet - alene beregnet for skoleelever. Kørslen på disse ruter blev oftest udført af andre vognmænd end dem, der havde rutebilkoncessionerne.

Indførelsen af tilvalgsfag og deletimer i folkeskolen omkring 1970 betød, at selv elever i samme klasse ofte fik forskellige mødetider. Kravet til antallet af afgang øgedes derfor, så afgangshyppigheden på de store skolebusruter var større end på rutebiltruterne.

I 60'erne skete der ligeledes en centralisering i sundhedssektoren. Mindre sygehuse blev nedlagt og praktiserende læger flyttede sammen i lægehuse. Konsekvensen var et øget transportbehov. For at imødekomme dette transportbehov indførtes for visse befolkningsgrupper en ret til offentligt betalt transport i forbindelse med benyttelsen af disse funktioner.

Indskrænkningen af det kollektive trafikudbud og en faldende benyttelse samtidig med et stigende behov for forskellige former for særlige kørselsordninger var baggrunden for 1978-reformen. For at imødegå denne udvikling og for at styrke den kollektive trafikbetjening ud fra sociale hensyn og for at sikre den bedst mulige ressourceudnyttelse, blev der i 1978 vedtaget en ny buslov samt en lov vedrørende den lokale og regionale kollektive persontrafik uden for hovedstadsområdet.

Reformen af den kollektive trafik i 1978 betød bl.a., at den kollektive trafik skulle planlægges ud fra en helhedsbetragtning, hvor man skulle sikre en vidtgående koordinering mellem bus og tog og mellem den kollektive trafik og de forskellige former for særkørsel.

Denne netværksbetragtning indebar bl.a. en hierarkisk opdeling af den kollektive trafik, hvor den landsdækkende togtrafik var øverste niveau og de lokale busruter udgjorde nederste niveau. Det betød, at lokalruterne køretider skulle tilpasses de regionale ruters, med mulighed for korte skiftetider. De regionale ruter skulle på samme måde tilpasses køretiderne for den landsdækkende trafik.

Netværksbetragtningen anvendes fortsat i vid udstrækning, dog med tendenser til at især de lokale ruter i større omfang udelukkende varetager kørselsopgaver til folkeskoler, og dermed er tilpasset ringetiderne på disse.

Tilrettelæggelsen af den kollektive trafik i tyndtbefolkede områder varierer i kommunerne og amterne afhængig af geografi, befolkningsforhold, bosætnings- og aktivitetsmønster samt den lokale politiske prioritering af den kollektive trafik.

## 4.2 Love om kollektiv trafik

Den kollektive persontrafik i Danmark er bl.a reguleret gennem:

- Lov om buskørsel
- Lov om hovedstadsområdets kollektive trafik
- Lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet.
- Lov om jernbanevirksomhed
- Lov om privatbaner

Busloven giver de lokale og regionale trafikansvarlige myndigheder eneretten til at udstede tilladelser til såvel almindelig som speciel rutekørsel med bus. Det er den formelle forudsætning for at der kan ske en koordinering og samordning mellem den kollektive bustrafik og øvrige offentligt betalte kørselstilbud.

Lov om banevirksomhed fastlægger at trafikministeren sikrer jernbanetrafikbetjeningen i et af ministeren nærmere fastlagt omfang gennem indgåelse af kontrakter med jernbanevirksomheder om trafik udført som offentlig service. Trafikministeren skal i den forbindelse sikre en passende køreplanskoordinering.

Lov om privatbaner omfatter banevirksomheder uden for DSB, der driver jernbanetrafik i henhold til koncession udstedt i medfør af anlægsloven for den pågældende jernbane. Loven fastlægger endvidere at staten betaler 70 pct. af driftsunderskuddet og af udgifterne til investeringer i jernbanemateriel og anlægsarbejder. Tilskuddet udbetales på grundlag af budgetter, der er godkendt af trafikministeren.

Lovene om den kollektive personbefordring i og uden for hovedstadsområdet tildeler HT og amterne uden for hovedstadsområdet retten til at planlægge den almindelige rutekørsel samt pligten til at udføre individuel handicappedbefordring. Med retten til at planlægge den almindelige rutekørsel følger retten til at fastlægge taksterne, og til at fastlægge fordelingen af eventuelle tilskud fra amter og kommuner. Der er i lovgivningen ikke fastlagt statslig refusion for udgiften eller dele deraf.

Loven om den kollektive trafikbetjening uden for hovedstadsområdet giver flere muligheder for organisering og tilrettelæggelse af den kollektive trafik. Det er således muligt at etablere fælleskommunale trafikselskaber, der kan udføre almindelig rutekørsel i amtet. Forudsætningen herfor er, at amtet og 1/3 af amtets kommuner, der tilsammen dækker mere end halvdelen af amtets befolkning, er enige herom.

Etableres der ikke et fælles trafikselskab, er amtet ansvarlig for den regionale kollektive trafik, det vil sige den trafik der betjener flere kommuner, mens kommunerne er ansvarlige for den lokale kollektive trafik i egen kommune.

Amtet er gennem loven forpligtet til at udarbejde en trafikplan, der redegør for den kollektive trafikbetjening.

Loven fastlægger endvidere, at de banevirksomheder der udfører trafik i amtet, skal imødekomme de forslag til køreplaner og takst- og billetterings-systemer, som amtsrådet opstiller i planerne, såfremt de er forenelige med hensynene til den øvrige banedrift, og mod at få godtgjort de merudgifter eller indtægtstab, der er forbundet med forslagene.

Trafikselskaberne har to funktioner i den gældende lovgivning. På den ene side udsteder de tilladelser til almindelig og speciel rutekørsel og har dermed en myndighedsfunktion, og på den anden side udfører de den almindelige rutekørsel, og har dermed også en virksomhedsopgave, der bl.a. indebærer en forretningsmæssig risiko.

I praksis har trafikselskaberne, amterne eller kommunerne monopol på den almindelige rutekørsel med bus. Det er kun i meget begrænset omfang, at private busselskaber på egen regning og risiko ansøger om og får tilladelse til at etablere almindelig rutekørsel lokalt eller regionalt.

#### **4.2.1 Organiseringen uden for hovedstadsområdet**

Den lokale og regionale kollektive trafik uden for hovedstadsområdet er organiseret på forskellige måder:

- fem amter med fælleskommunalt trafikselskab, hvor underskuddet fordeles solidarisk mellem amt (50 pct.) og kommunerne (50 pct.) (Viborg, Vejle, Ribe, Sønderjyllands og Vestsjællands Amter).
- 3 amter med fælleskommunalt trafikselskab, hvor underskuddet på regionalruterne dækkes af amtet og underskuddet på lokalruterne af de enkelte kommuner (Nordjyllands, Bornholms og Storstrøms Amter).
- 3 amter uden trafikselskab, hvor de regionale ruter varetages af amtet og de lokale ruter af de enkelte kommuner (Fyns, Århus og Ringkjøbing Amter).

I 8 af landets 11 amter uden for hovedstadsområdet har man således etableret fælleskommunale trafikselskaber. Det kan styres af en bestyrelse og i nogle områder også af et repræsentantskab. I områder med repræsentantskab vælger amtsrådet og kommunalbestyrelserne blandt sine medlemmer repræsentanter til repræsentantskabet, der blandt sine medlemmer nedsætter en bestyrelse. 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. 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 kommunalbestyrelserne bestyrelsesmedlemmerne direkte blandt politikerne i amtsråd og kommunalbestyrelser.

Bestyrelsen sammensættes i henhold til loven af minimum fem medlemmer udpeget af kommunalbestyrelserne i amtet og seks medlemmer udpeget af amtsrådet. 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 tilskudsbehovet fra amtet og kommunerne.

Trafikskabets sekretariat udfører planlægning og markedsføring og opstiller budgetter og regnskaber og beregner herunder de enkelte kommuners bidrag. Sekretariatet udarbejder endvidere udbudsmateriale og står for kontraktadministration med entreprenørerne. I de amter, hvor der er regional togtrafik, har sekretariatet den koordinerende opgave med banevirksomhederne.

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

Der anvendes to hovedmodeller til fordeling af underskuddet mellem amt og kommuner.

I 5 af amterne deles underskuddet ligeligt mellem amt og kommuner. Kommunernes 50 pct. fordeles enten efter antallet af bustimer, der udføres i kommunen (Ribe og Vejle Amter), eller ligeligt (25 pct.) efter både bustimer og befolkningstal (Vestsjællands, Sønderjyllands og Viborg Amter).

I de 3 øvrige fælleskommunale trafikskaber (Nordjylland, Storstrøm og Bornholm) sker byrdefordelingen efter det hovedprincip, at de enkelte kommuner dækker underskuddet på deres lokale ruter, mens amtet dækker underskuddet på de regionale ruter

I de 3 amter uden trafikskaber er det amtsrådet henholdsvis kommunalbestyrelsen, der træffer de politiske beslutninger vedrørende den kollektive trafik. Det drejer sig om Fyns, Århus og Ringkjøbing Amter. I enkelte kommuner varetages busdriften af et særligt kommunalt forsyningselskab, som i de fleste tilfælde også står for selve busdriften. I de øvrige kommuner og i amterne varetages administration og planlægning af de respektive forvaltninger.

#### ***4.2.2 Fordele og ulemper ved de forskellige modeller***

De 5 amter med fælleskommunale trafikskaber, der har en solidarisk byrdefordelingsmodel, har den fordel, at der ikke behøver at blive skelnet mellem lokale og regionale ruter. Der kan i visse tilfælde opnås fordele ved at kombinere to nabokommuners lokale trafik, ligesom regionale ruter pro-



blemløst kan justeres til at betjene lokale forhold.

Men den solidariske model betyder på den anden side, at en kommunes ønske om at integrere lokalbuskørsel og specielle kørselsordninger ofte støder på afvisning fra trafikskabet, fordi den solidariske byrdefordelingsmodel betyder, at alle kommuner og amtet bidrager til denne kommunes fleksible trafik. Enten må alle kommuner (og amtet) blive enige, eller der må bruges nye koncepter i de konkrete tilfælde.

I de 3 amter med trafikskaber, hvor kommunerne selv betaler for det underskud, som den enkelte kommune påfører trafikskabet, kan strukturelle forhold - som f.eks. at en kommune er godt betjent med regionalruter - betyde, at denne kommune kan have et godt serviceniveau, selv om der kun findes et lille lokalbusnet (eller måske blot specielle skoleruter) til en beskeden kommunal udgift. En anden kommune, der f.eks. ligger fjernt fra regionalcentre, bliver derimod nødt til at have et stort og hermed dyrt lokalbusnet for at give sine borgere et rimeligt serviceniveau.

Til gengæld er kommunerne i disse amter ofte motiverede til at finde gode, integrerede, fleksible busløsninger, og det er også i disse kommuner, der findes mange telebusløsninger.

Tilsvarende har kommuner i de 3 amter uden trafikskaber "fuld frihed" til selv at skabe fleksible løsninger, men til gengæld er der i mange kommuner ikke takstfællesskab med de amtslige (regionale) ruter. Især i Fyns og Ringkøbing Amter findes mange telebus-/teletaxiløsninger.

## 5. Tilrettelæggelse af den kollektive trafik i tyndtbefolkede områder

Den følgende analyse af tilrettelæggelsen af den kollektive trafik i de tyndtbefolkede områder er opbygget af en generel beskrivelse, som forsøger at fange væsentlige fællestræk i den kollektive trafikforsyning i de tyndtbefolkede områder, og af en konkret gennemgang af tilrettelæggelsen af den kollektive trafik i tre kommuner: Lemvig, Fjerritslev og Sindal kommuner. De tre kommuner er karakteriseret ved en lav befolkningstæthed både i forhold til landsgennemsnittet og i forhold til gennemsnittet for hhv. Ringkøbing og Nordjyllands amter, og ved at godt 40 pct. af indbyggerne er bosat i landdistrikter. Derudover ligger kommunerne alle i en vis afstand fra større centre og i en betydelig afstand fra hovedstadsområdet.

Selv om de tre kommuner har en række fællestræk i demografisk og geografisk henseende, fremgår det af det følgende, at der er tale om relativt store forskelle i den kollektive trafikforsyning mellem de tre kommuner.

Den kollektive trafikforsyning af tyndtbefolkede områder består af tilbud der kan betjene lokale, regionale og landsdækkende rejsebehov. Den generelle beskrivelse af den kollektive trafikbetjening af disse områder er derfor delt op i en beskrivelse af de forskellige systemer, der imødekommer disse behov.

### 5.1 Landsdækkende kollektiv trafik

Det landsdækkende kollektive trafiksystem består i dag af DSB's fjerntrafik samt af en række private og offentligt drevne fjernbusruter til supplement af togtrafikken. Dette system retter sig mod befolkningens behov for at kunne foretage længere rejser. Hovedparten af disse rejser er bl.a. karakteriseret ved, at de ikke foretages så hyppigt og forholdsvist sjældent foretages som led i et dagligt tilbagevendende aktivitetsmønster.

På hovedbanestrækningerne er der i dag som minimum timesdrift i dagtimerne, medens der på sidebanerne som hovedregel er forbindelse hver anden time eller mere. Frekvensen på fjernbusruterne er typisk begrænset til mellem 3 og 5 daglige afgang.

Den udstrakte koordinering af fjerntrafikken gør, at det som hovedregel er muligt flere gange dagligt at komme med den kollektive trafik fra den ene ende af Danmark til den anden. Forudsætningen for at kunne udnytte kvaliteterne i den kollektive fjerntrafik er dog, at man kan komme frem til stationerne og rutebilterminalerne, hvorfra trafikken afgår.

Banenettets placering gør, at der er forskelle i tilgængeligheden til togtrafikken. Dette er illustreret i nedenstående kort.

**Kort 1: Gennemsnitlig rejsetid med bil til nærmeste togstation**

opdelt på land- og bybefolkning i kommuner

På kortet er vist tilgængeligheden til jernbanestationer uanset om de er beliggende på hoved-, regional-, lokal- eller privatbaner. Tilgængeligheden måles ved rejsetiden med bil til den nærmeste jernbanestation. Kortet er op-

delt på land- og bybefolkning i de enkelte kommuner. Som det fremgår, er det meget få områder, der i gennemsnit har mere end 15-20 minutters rejsetid til en jernbanestation. Variationen i rejsetid går ikke i nævneværdigt omfang på om der er tale om land eller by. Forskellene er primært regionale, hvor specielt visse udkantsområder har relativt lang rejsetid til en jernbanestation.

Udover forskellen i tilgængelighed har forskellen i trafikeringen af de enkelte banestrækninger betydning for forskellen i kvaliteten af den kollektive trafikbetjening mellem de enkelte områder af Danmark. Hvor banenettets placering til dels er historisk bestemt, er trafikeringen af de enkelte banestrækninger udtryk for en afvejning mellem økonomiske og betjeningsmæssige målsætninger.

Kvaliteten af de tyndtbefolkede områders betjening med kollektiv fjerntrafik er i høj grad betinget af, at der er en effektiv koordination mellem fjerntrafikken og tilbringertrafikken med den regionale og lokale kollektive trafik.

## 5.2 Regional trafik

De større byer indenfor et område er indbyrdes forbundet med regionale ruter. Udover at forbinde byerne fungerer de regionale ruter som forbindelse fra oplandet til byerne. Regionaltrafikken udføres dels af DSB's regionaltog, privatbanerne og dels af trafikselskabernes regionale busruter.

I de 3 udvalgte kommuner forekommer alle disse transportformer, idet alle har en regional busbetjening. Desuden har Lemvig en privatbane og Sindal har regional- og IC-togforbindelser.

### 5.2.1 Regionaltog

Regionaltogene kører på banestrækningerne mellem de større byer. Togene standser ved alle stationer på strækningen og transporterer primært passagerer fra de små byer til købstæder og store byer samt mellem de større byer.

Regionaltogene kører normalt én gang i timen. Om aftenen, lørdag eftermiddag og søndag formiddag er driftshyppigheden dog mindre, da efterspørgslen ikke er så stor på disse tidspunkter. På strækninger med stort passagergrundlag suppleres de almindelige regionaltog i myldretiden med hurtige tog, der ikke stopper ved de mindste stationer.

Driften planlægges og udføres af DSB og tilskuddene til driften finansieres af staten.

### 5.2.2 Regionale busser

De regionale busser kører som oftest den direkte vej, hvilket vil sige på det overordnede vejnet mellem to byer. Dog vælger enkelte trafikselskaber at lade regionalruterne betjene de små landsbysamfund, som ligger tæt ved det

overordnede vejnet mellem endestationerne. Som oftest er dette tilfældet, hvor landsbysamfundene ikke er betjent af lokale ruter. Et eksempel på sidstnævnte findes i Fjerritslev, hvor regionalrute 108 betjener en lang række småbyer syd for Fjerritslev by, og bl.a. er tilpasset de lokale skolers ringetider.

Oplandsruter er et andet eksempel på regional busstrafik. Disse ruter betjener en større bys opland og kører gennem landsbysamfundene for samle folk op, som skal ind til en større by. Oplandsruterne fungerer som pendlerbusser med passagerer til arbejde og især videregående uddannelser og kører typisk i morgen- og eftermiddagstimerne.

De fleste regionale busruter fungerer både som mellembusruter og som oplandsruter.

Regionalruterne kører som oftest med timedrift i dagtimerne og sjældnere om aftenen og i weekenden. På ruter i tæt befolkede amter, hvor passagergrundlaget er større, køres der hyppigere. På ruter i tyndtbefolkede områder køres der sjældnere. Her er kørslen tilrettelagt efter start- og sluttiderne på uddannelsesinstitutionerne i de store byer og evt. større virksomheders arbejdstider.

X-busruterne i Jylland er et specielt regionalt trafikprodukt, der i funktion nærmer sig egentlige fjernbusruter. X-busserne forbinder større byer i Jylland og er målrettet mod rejserne, der går mellem disse byer, idet X-busserne normalt ikke standser på strækningerne mellem byerne. Målet for X-busserne er at give hurtige og direkte forbindelser i rejserelationer, der ikke er banebetjent.

### **5.2.3 Privatbaner**

Privatbanernes funktion kan sammenlignes med regionalbusserne. Nogle af banerne forbinder større byer med hinanden, mens andre fungerer som oplandsruter. Standsningsstederne på privatbanerne ligger tæt, og de giver derfor god betjening af lokalsamfundene, som de kører igennem. Ved mange af de små standsningssteder standses kun efter anfordring fra passagererne.

I Lemvig har privatbanen Thyborøn-Lemvig-Vemb kombineret jernbane- og busdrift på strækningen Thyborøn-Lemvig. Sidstnævnte strækning har ca. timedrift (uden faste minuttal) om dagen og et par afgang om aftenen. Lemvig-Vemb er meget svagere betjent med 7-8 afgang om dagen (og ingen om aftenen på hverdage).

### **5.2.4 Takstsamarbejde**

DSB's regionaltog kørte indtil den 28. september 1997 efter DSB's eget takstsystem, mens privatbanerne, regionalbusruterne og X-busserne benyttede trafikselskabernes takstsystemer. Den manglende sammenhæng i takstsystemerne medførte, at brugerne af den kollektive trafik i et vist omfang

oplevede systemerne som adskilt, selv om der i stor udstrækning var etableret korrespondance i forbindelsespunkterne mellem systemerne.

Fra den 28. september 1997 er der indført et takstsamarbejde mellem DSB og trafikelskaberne der sikrer, at man kan foretage en rejse med både bus og tog på samme billet. DSB og flere af trafikelskaberne søger gennem fælles planlægning at skabe endnu større sammenhæng i trafiksystemerne og at undgå unødvendig parallelkørsel med bus og tog.

Etableringen af takstsamarbejdet har medført en øgning i antal skiftende passagerer mellem bus og tog fra 15 pct. til 25 pct. på togrejser internt i amterne. På togrejser, der går over én eller flere amtsgrænser, er omstigningsprocenten steget fra 28 pct. til 34 pct.

Gennem "gratis" omstigning får kunderne mulighed for i højere grad at skræddersy udnyttelsen af det kollektive trafiktilbud, så det svarer til deres rejsebehov. Stigningen i omstigningsprocenten kan i de fleste tilfælde nogenlunde kompensere trafikelskabernes og DSB's indtægtstab og dermed samlet set medvirke til en bedre effektivitet i den kollektive trafik.

### 5.3 Lokaltrafik

Den regionale trafik løser som nævnt nogle af behovene for lokal kørsel i områderne uden for byerne. Lokalruter, der betjener en enkelt kommune, supplerer regionalruterne og dækker i et vist omfang den efterspørgsel, der ikke dækkes af den regionale trafik. I amter, hvor der er oprettet fælleskommunale trafikelskaber, er det trafikelskabet, der har ansvaret for de lokale ruter, mens det i de 3 amter uden fælleskommunale trafikelskaber er kommunen selv, der har det driftsmæssige ansvar for den lokale trafik.

Underlaget for den lokale kollektive trafik er i dag primært de lovpligtige kørsler af skolebørn, pensionister, handicappede m.v. samt i begrænset omfang bolig-/arbejdsrejsers og fritidsrejsers. Udover transporten af skolebørn, hvor der er tale om relativt store rejsestrømme, der dagligt kører til et enkelt eller få punkter, udgør de få og spredte rejsestrømme i lokalområderne et begrænset grundlag for fast rutekørsel.

I mange kommuner er den lokale bustrafik i praksis derfor skolebusser, der er åbne for alle brugere. Ruter og køreplaner er tilpasset skoledistrikterne og skolernes ringetider. I andre kommuner er kørslen på lokalruterne dog udvidet, så busserne også kan anvendes til bolig-/arbejdsrejsers og om aftenen. I enkelte kommuner findes der intet udbud af lokal kollektiv trafik udover de lovpligtige kørselsordninger.

Denne forskel i lokalbusruters tilrettelæggelse ses tydeligt i Fjerritslev og i Sindal. I førstnævnte kører lokalruterne hele dagen på skoledage og har desuden betjening om aftenen og på lørdage. I praksis viser det sig dog, at belægningen på turene, som ligger uden for skolernes møde- og sluttider, er

meget lav. I Sindal kører lokalruterne udelukkende på de tidspunkter, hvor skolerne starter og slutter. I resten af perioden er der kun regionalbusbetjening.

Den udprægede tilpasning til skolernes ringetider indebærer, at lokalruterne er vanskelige at benytte for andre brugere. Dels er køretiden og omvejskørslen ofte stor, og dels er det ofte kun muligt at bruge lokalruten om morgenen til arbejde, mens driften er indstillet om eftermiddagen ved arbejdstidsophør. Herved bliver kvaliteten af tilbuddet ikke et reelt alternativ til og fra arbejde eller fritidsformål.

### **5.3.1 Behovsstyret trafik**

I lokalområderne, hvor efterspørgslen er lav, er det forholdsmæssigt dyrt at tilbyde en kollektiv rutetrafik i større omfang. For at tilgodese brugernes ønske om et kollektivt trafiksystem, der på samme tid har korte gangafstande, korte rejsetider og opfylder det primære krav om transportmulighed, og som også er økonomisk overkommeligt at holde i drift for trafikselskabet, er der etableret mange former for behovsstyrede kørselsordninger.

Trafikministeriets forsøgspuljer har været medvirkende til denne udvikling, idet én af puljerne var specielt rettet mod udviklingen af alternative betjeningsformer uden for landsdelscentrene. En række af disse forsøg og resultaterne er beskrevet i kapitel 6 og mere uddybende i bilag 1.

### **5.3.2 Telebus og teletaxi**

Telebusser og teletaxi er indført i nogle lokalområder, enten som erstatning for lokal- og skoleruterne eller på de tidspunkter, hvor disse ikke kører. Ofte er der blot tale om, at nogle af turene på lokalruten betegnes som telebusture og kun køres, når de er forudbestilt via telefonen. Denne type betjening findes bl.a. i Sindal, hvor der på en del eftermiddagsture køres som telebus. I praksis benyttes busserne stort set kun af skoleelever, og da trafikbelastningen om eftermiddagen er lidt mere spredt end om morgenen, giver telebuskørsel mulighed for en mere fleksibel tilrettelæggelse af kørsel i forhold til elever, som får fri på forskellige tidspunkter.

Nogle steder er der etableret et telebussystem, der betjener alle veje i et geografisk område, hvor der ikke køres efter fast rute. Bestilling sker også her via telefon, men kørselstilbuddet er dør-til-dør kørsel. På grund af kørselens fleksible karakter og betjening af områder med smalle veje, udføres kørslen ofte med små busser.

Telebussen er i en række lokalområder med succes kombineret med de lovpligtige kørselsordninger. En række eksempler på sådanne ordninger er beskrevet i kapitel 6.

Telebusser og teletaxi giver, når de ikke kører rutebundet, dør-til-dør kørsel, en betjening, der har højere rejsehastigheder og en bedre geografisk dæk-

ning end en lokalbus med fast rute.

I Nordjyllands Amt er kørslen på 75 pct. af lokalruterne tilrettelagt som telebuskørsel. Skoleelever, der er berettigede til kørsel til og fra skole, skal kun give chaufføren besked om ændringer fra det normale kørselsbehov. Øvrige passagerer, der vil benytte lokalruterne, skal ringe og bestille tur hos chaufføren i bussen senest en time før.

Nordjyllands Trafikselskab kan - ved at anvende telebuskørsel på lokalruterne i så udstrakt grad - give et lidt større udbud, end hvis kørslen var tilrettelagt som almindelig lokalrutekørsel med faste ruter og køreplaner. Grunden hertil er, at nogle ture eller dele af ture ikke bliver kørt, hvorfor betalingen til entreprenøren er lavere, end hvis de var blevet kørt.

Økonomien i behovsstyrede systemer er i mange tilfælde bedre end i faste rutesystemer, dels fordi behovsstyrede systemer kan dække et større område og dels fordi de kan integrere flere særkørselsordninger, især kørsel af ældre til dagcentre og læger.

## 5.4 Lovpligtige kørsler

Ud over at have ansvaret for den lokale og regionale kollektive trafikforsyning er amter og kommuner gennem bestemmelser i lovgivning på forskellige områder forpligtet til at tilvejebringe transportmuligheder til bestemte formål til en række grupper. Forpligtelserne gælder:

- skole- og uddannelseskørsel
- kørselsordninger for pensionister
- behandlingskørsel
- handicapkørsel
- udbringning af mad m.m.

Som nævnt klares en række af disse forpligtelser gennem de offentligt tilgængelige busruter, hvilket især er tilfældet for skolekørslen. For en række af de andre opgaver gælder dog, at almindelig rutebunden kollektiv trafik ikke kan klare den spredte efterspørgsel og krav til både udstyr i bussen og kvalificeret hjælp til f.eks. kørestolsbrugere eller andre handicappede. Kørslen tilrettelægges derfor typisk i specielle kørselsordninger, hvortil man skal visiteres af den transportpligtige myndighed.

### 5.4.1 Skole- og uddannelseskørsel

Primærkommunerne er forpligtet til at sørge for befordring mellem hjem og skole i henhold til afstandskriterier afhængig af barnets alder, eller såfremt hensynet til børnenes sikkerhed i trafikken gør det særligt påkrævet. Forpligtelsen gælder også kørsel til/fra svømmeundervisning og konfirmationsforberedelse. Elever, der - på grund af sygdom eller invaliditet - ikke er i



stand til at transportere sig selv, skal ydes hel eller delvis befording mellem skole og hjem, uanset om afstandskriterierne er opfyldt.

Kommunerne kan lade kørslen udføre ved at oprette specielle skolebusruter, ved at henvise eleverne til at benytte offentlig trafik mod at betale udgifter hertil, eller ved at indgå en aftale med forældrene om selv at sørge for befording mod en aftalt godtgørelse. Herudover er kommunerne forpligtet til at give vederlagsfri befording til unge, der deltager i ungdomsskolerne og som har mindst ni kilometer til skolen.

Amterne og staten er forpligtet til at etablere befording eller helt eller delvist at godtgøre befordringsudgifterne til en række videregående uddannelser og specialundervisning samt i forbindelse med praktikophold for lærlinge og efg-elever.

#### **5.4.2 Kørselsordninger for pensionister**

I henhold til Lov om Social Service skal kommunerne sørge for befording af pensionister til daghjem og -centre og kan yde tilskud til individuel befording. Endvidere er der i Pensionsloven mulighed for at yde personlige tillæg til transport til pensionister, hvis økonomiske forhold er særligt vanskelige.

Kørslen udføres oftest af en privat vognmand eller taxi med brug af specielle minibusser med lift. I en del kommuner er der en beskeden brugerbetaling på denne transport.

#### **5.4.3 Behandlingskørsel**

Personer, der er gruppe 1-sikrede eller pensionister, skal i henhold til Sygesikringsloven befordres eller ydes befordringsgodtgørelse i forbindelse med besøg hos alment praktiserende læge eller speciallæge, når udgiften til kørsel til praktiserende læge overstiger 25 kr. og til speciallæge 60 kr. pr. tur.

Tilsvarende er der i Sygehusloven og Lov om svangerskabshygiejne og fødselshjælp sikret mulighed for befording eller befordringsgodtgørelse for pensionister og personer, der indkaldes til efterbehandling eller ambulante behandling og som ikke er i stand til at benytte offentlige transportmidler, befording eller befordringsgodtgørelse. Kørslen foregår typisk ved hjælp af Falck, taxi eller privat busvognmand.

Endelig er der i Lov om Social Service mulighed for at yde befordringsgodtgørelse i forbindelse med forældres besøg hos sygt barn på hospital og i forbindelse med ydelse af hjælp til sygebehandling.

#### **5.4.4 Handicapkørsel**

Trafikselskaberne blev igennem Lovene om kollektiv persontrafik uden for og i hovedstadsområdet forpligtet til fra den 1. oktober 1992 at etablere in-

dividuel handicapkørsel til fritidsformål, det vil sige andre formål end behandling og lignende.

Kørslen udføres med personvogne og liftbusser af taxi og private busvognmænd. Fire af trafikskaberne søger - gennem bestillingskontor så vidt muligt under hensyntagen til rejsetid og omvejskørsel - at koordinere kørslen.

I HT foregår koordineringen med et edb-system, der planlægger kørslen dag for dag. I Århus Sporveje, på Bornholm og i Nordjyllands Trafikskaber foregår koordineringen ved hjælp af et edb-system, der løbende planlægger kørslen og sender besked ud til de vogne, der udfører handicapkørslen.

I Nordjyllands Trafikskaber koordineres handicapkørslen med transport til og fra behandlinger på amtets sygehuse. Det samme er tilfældet på Bornholm, men herudover inddrages på Bornholm en række andre af amtets lovpligtige kørselstilbud i koordineringen.

I de øvrige trafikskaber bestiller kunden kørslen direkte hos vognmanden eller taxi.

I Lov om Social Service er der herudover muligheder for at få godtgørelse eller hjælp til befordringsudgifter i forbindelse med transport af hjemmeboende, handicappede børn eller til besøg på hjælpemiddelcentral.

#### **5.4.5 Udbringning**

I Lov om Social Service gives der mulighed for at give pensionister støtte til udbringning af mad, hjælpemidler o.lign. med henblik på, at den enkelte kan blive boende længst muligt i eget hjem. Forudsætningen er, at pensionisten ikke selv kan sørge for at få disse behov dækket.

Madudbringningen foretages endvidere i stort omfang med brugerbetaling. Denne form for kørsel udføres enten af taxi eller i specialbyggede varevogne.

#### **5.4.6 Administration af de enkelte ordninger**

Administrationen af de enkelte kørselsordninger foregår i såvel primærkommunerne som i amterne. Inden for den enkelte kommune foregår administrationen endvidere i forskellige forvaltninger. I kommunerne varetages skolekørslen af Kulturel Forvaltning, mens behandlingsskørsel, pensionistkørsel og udbringning varetages af Socialforvaltningen. Kørsel til dagcentre og daghjem administreres i mange tilfælde direkte af det enkelte dagcenter.

I amterne er det i stor udstrækning sygehusene, der varetager behandlingsskørslen, mens den centrale forvaltning sørger for befordring og befordringsgodtgørelse til uddannelsessøgende. Amterne/de amtskommunale trafikskaber varetager handicapkørslen.

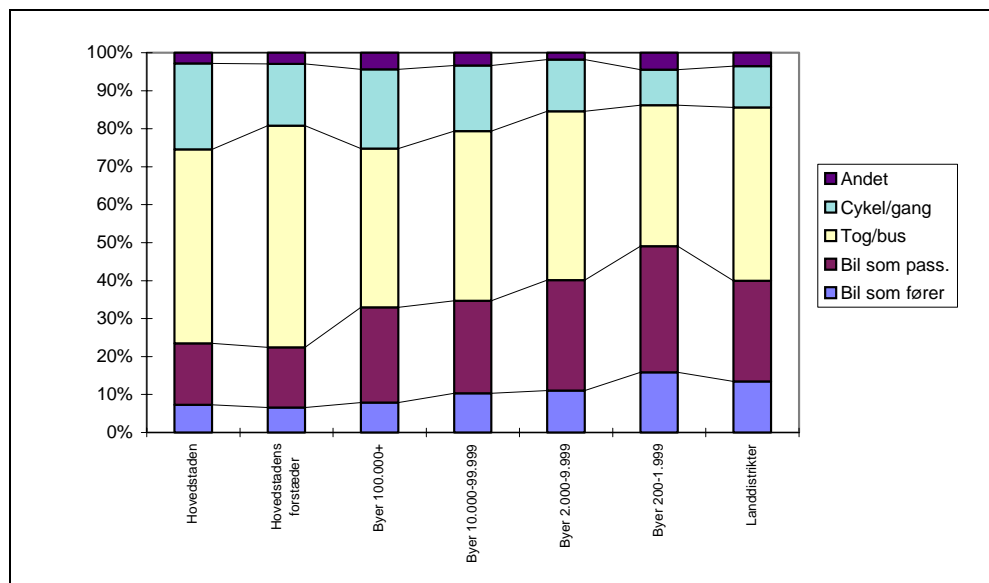
### 5.4.7 Omkostninger

Det er ikke muligt at foretage en præcis opgørelse over de samlede offentlige udgifter til lovpligtige kørselsordninger på grund af kørselsordningernes decentrale organisering. Omkostningerne kan med stor usikkerhed skønnes til ca. ¾ mia. kr. på landsbasis for kommunernes særlige kørselsordninger og ca. ½ mia. kr. for amtskommunale kørselsordninger, det vil sige i alt 1-1½ mia. kr. pr. år.

## 5.5 Samkørsel

Ud over de kørselstilbud som det offentlige stiller til rådighed, finder der en privat organiseret samkørsel sted, som i en vis udstrækning både erstatter og supplerer den kollektive trafik og de offentligt betalte særkørsler. Arbejdskammerater kører sammen i bil til arbejde, forældre aftaler samkørsel af børn til fritidsaktiviteter, pensionister med bil aftaler at medtage billøse til forskellige arrangementer, billøse låner naboens eller bekendtes bil mm.

Figur 5.1 *Fordeling af transportarbejdet på transportmidler for personer uden bil*



Der findes ingen egentlige statistiske opgørelser, der kan belyse omfanget af denne form for transport, som ligger et sted imellem individuel og kollektiv transport. Og der findes heller ingen egentlige opgørelser af om disse former for privat samkørsel er mere udbredt i de tyndbefolkede områder end i de øvrige områder af Danmark. Der er dog næppe tvivl om, at bilejerskabets udbredelse har forøget mulighederne og helt sikkert forbedret mobiliteten for folk med et velfungerende netværk.

Et vist indtryk af omfanget og de geografiske forskelle i den private samkørsel giver figur 5.1, som viser hvordan personer uden bilrådighed i husstanden transporterer sig.

standen transporterer sig.

Figuren viser at biltransport stiger i betydning jo længere ud på landet man kommer. Det er særligt udtalt for transportformen 'bil som passager'. Tilsvarende falder betydningen af kollektiv transport og af cykel/gang trafik.

Personer, der tilhører en husstand uden bil, og som er bosiddende landdistrikter og i mindre byer (op til 10.000 indbyggere), bruger i gennemsnit biltransport lige så meget som kollektiv transport, målt efter antallet af kilometre der tilbagelægges med de forskellige transportmidler.

## 5.6 Den kollektive trafik i Lemvig

### 5.6.1 *Beskrivelse af kommunen*

Lemvig Kommune er arealmæssigt en af landets største kommuner med et areal på 46.570 ha. Med et indbyggertal på 18.846 pr. 1. januar 1998 giver det en befolkningstæthed på 40 personer pr. km<sup>2</sup>. Til sammenligning er befolkningstætheden i Ringkjøbing Amt 56 personer pr. km<sup>2</sup> og 123 i hele landet. 39 pct. af befolkningen bor i Lemvig by, 5 pct. i Nissum Seminarieby og 3 pct. i hver af byerne Bækmarksbro, Bøvlingbjerg og Ramme. 39 pct. af kommunens indbyggere bor i landområderne.

Lemvig by er i kommuneplanen udpeget til egns- og kommunecenter, mens der er udpeget lokalcentre i Nr. Nissum, Klinkby-Hove-Tørringhuse, Ramme, Bøvlingbjerg og Bækmarksbro. Der er i alt 11 kommunale folkeskoler og 3 friskoler i kommunen. Alle kommunale skoler har klassetrinene børnehaveklasse og 1.-7. klasse, mens det kun er Bøvling, Christinelyst, Klinkby, Lemtorp og Nr. Nissum skoler, der har 8. og 9. klasse. Desuden har kommunen samlet alle elever i 10. klasse på Christinelyst skole. Der er desuden gymnasium og handelsskole i Lemvig samt seminarium og HF-kursus i Nr. Nissum.

Kommunen er karakteriseret ved at have mange efterskoler, som mange vælger fremfor 10. klasse i folkeskolen.

Skoler, læger og andre offentlige servicefunktioners placering i kommunen fremgår af figur 5.2.

*Figur 5.2 Ruter i Lemvig Kommune*

### **5.6.2 Beskrivelse af den nuværende kollektive trafik**

Kommunen er betjent af følgende ruter:

Regionalrute 24	Holstebro-Lind-Lemvig
Regionalrute 34	Struer-Gudum-Nr. Nisum-Lemvig
Regionalrute 45	Lemvig-Bøvling-Bækmarksbro-Naur-Holstebro

Regionalrute 49/89	Vemb-Lemvig-Thyborøn (bus og tog)
Lokalrute 490	Lemvig-Fabjerg-Rom
Lokalrute 491	Lemvig-Fjaltring-Bøvling
Lokalrute 492	Klinkby-Hygum-Tørring
Lokalrute 494	Lomborg-Bonnet-Klinkby
Lokalrute 495	Ramme-Dybe-Fåre-Bøvling
Lokalrute 496	Bøvling-Nees-Bøvling
Lokalrute 497	Møborg-Ulfsund-Rødemølle
Lokalrute 498	Lemvig-Fabjerg-Nr. Nisum (skoledage)
Lokalrute 498A	Lemvig-Nr. Nisum-Remmerstrand (skolefridage)
Lokalrute 498A	Lemvig-Fabjerg (lørdage)
Lokalrute 499	Gudum-Klosterhedevej-Remmerstrand.

I nedenstående tabel 5.1 er der foretaget en opsummering af den samlede betjening i kommunen.

Tabel 5.1 Den samlede betjening

Rute-nr.	Antal ture kl. 5-9	kl. 9-12	kl. 12-15	kl. 15-18	kl. 18-23	Lør-dage	Søn-dage	Antal passagerer *
24	4	1	3	3	2	6	7	-
34	3	2	3	3	2	10	9	-
45	3	3	3	3	3	3	3	-
49/89	8	3	5	6	3	12	11	-
490	1	1	2	1	-	-	-	31
491	5	5	7	4	3	6	-	434
492	1	1	3	-	-	-	-	77
494	2	1	3	-	-	-	-	83
495	1	1	3	1	-	-	-	134
496	2	-	3	2	-	-	-	109
497	2	2	3	-	-	-	-	98
498	5	1	4	2	1	4	-	105
499	2	2	3	1	-	-	-	78

\*) Gennemsnit på en skolehverdag.

De fleste lokalruter kører kun i forbindelse med skolernes ringetider. På disse ruter viser passagertallet på de enkelte ture, at det specielt er i forbindelse med turene til skolerne om morgenen, at der er mange passagerer med. På ruterne 491 og 498, hvor der er kørsel hele dagen, er der også en rimelig passagerbelægning på de øvrige ture.

Til belysning af den kollektive trafiks serviceniveau i Lemvig Kommune er der foretaget en analyse af, om en række standardture internt i kommunen samt fra kommunen til Holstebro og Struer kan gennemføres med regional- og lokalruterne.

For de valgte byer i kommunen er der generelt et godt serviceniveau, idet de fleste af standardturene er mulige at gennemføre. Der er dog visse områder,

hvor serviceniveauet er noget lavere på nogle tidspunkter af dagen. Det drejer sig bl.a. om den vestlige og sydlige del af kommunen med byerne Ramme, Bøvlingbjerg og Bækmarksbro.

### 5.6.3 Økonomi

Den samlede økonomi for kommunens kollektive trafik for 1997 ser således ud:

Table 5.2 Udgifter og indtægter ved kommunens kørsler (kr.)

Kørselstype:	Udgift
Betaling til vognmænd:	3.913.086
Billetteringsudstyr, køreplaner mv.:	59.386
Udgifter, Lemvig Rutebilstation:	331.322
Udgifter til specialruter.	175.000
Kørsel til læge og specialkørsel:	260.000
Ældrekørsel:	380.000
Anden kørsel:	600.000
Udgifter i alt:	5.718.794
	Indtægt
Billetindtægter (ekskl. skoleårskort):	328.197
Indtægter, salg af skoleårskort:	240.500
Takstsamarbejde, amtet:	354.186
Trafikministeriet, øget rabat:	21.839
Indtægter, Lemvig Rutebilstation:	131.305
Indtægter i alt:	1.076.027
Kommunens tilskud:	4.642.767

Kontraktløbetiden på den gældende kontrakt for lokalruterne er 8 år og kontrakten er på ca. 3,9 mio. kr. Da kontrakten årligt udgør ca. 14.000 køreplanstimer, er den gennemsnitlige timepris ca. 275 /time.

#### Lukket skolekørsel

Ud over de lokale ruter er der tre ruter, som udelukkende betjener folkeskoleelever. Den ene rute betjener i alt 11 elever fra Lomborg skoledistrikt omkring Klosterhede Plantage, der ikke har umiddelbar adgang til kollektiv trafik. De to øvrige ruter udfører svømmekørsel for kommunens skoler.

#### Kørsel til læge, speciallæge mv.

Ældre og handicappede bestiller befordring i kommunens servicebutik. Servicebutikken bestiller befordring hos Falck. Falck koordinerer kørslen, bl.a. sammen med anden amtslig kørsel, og vurderer om befordringen skal foretages med taxi eller med Falcks egne køretøjer. På grund af koordineringen med anden kørsel kræves det, at brugerne skal være klar til afhentning op til en time før det aftalte tidspunkt.

*Kørsel til omsorgscentre, dagcentre, ældreklubber o.lign.*

Der køres på de planlagte aktivitetsdage på centrene. Befordringen foretages med taxi, som selv koordinerer kørslen i samarbejde med områdelederen. Pensionisterne betaler selv 10 pr. gang (tur/retur), der køres til centret, hvilket svarer til prisen for en almindelig busbillet. Det er kun ældre, der enten ikke har mulighed for at benytte kollektiv transport eller har særlige behov, f.eks. afhentning ved døren, der kan benytte ordningen.

## 5.7 Den kollektive trafik i Fjerritslev

### 5.7.1 *Beskrivelse af kommunen*

Fjerritslev Kommune er en stor kommune med et areal på 28.965 ha. Med et indbyggertal på 8.400 pr. 1. januar 1998, giver det en befolkningstæthed på 29 personer pr. km<sup>2</sup>. Til sammenligning er befolkningstætheden i Nordjyllands Amt 80 personer pr. km<sup>2</sup> og 123 i hele landet. 40 pct. af befolkningen er bosat i Fjerritslev by, 7 pct. i Klim, 3 pct. i henholdsvis Bonderup, Gøttrup og Vester Thorup.

Fjerritslev Kommune er opdelt i følgende fem lokalområder: Fjerritslev, Hjortdal, Thorup-Klim, Trekroner og Ørebro. Der er fem skoler i kommunen, én i hvert af de fem lokalområder. Fjerritslev skole har som den eneste skole overbygningsklasser fra 8-10 kl. De øvrige har fra børnehaveklasse til 7. klasse. Der er et gymnasium i Fjerritslev by.

### 5.7.2 *Beskrivelse af den nuværende kollektive trafik i kommunen*

Kommunen er betjent af følgende ruter:

Fjernrute 882:	Fjerritslev - København (privat)
Regionalrute 32	Fjerritslev-Sejerslev-Nykøbing
Regionalrute 70:	Aalborg-Fjerritslev-Thisted
Regionalrute 108:	Løgstør-Fjerritslev
Regionalrute 970X:	Aalborg-Thisted
Regionalrute 982X:	Fjerritslev-Løgstør-Hobro
Regionalrute 983X:	Fjerritslev-Viborg
Lokalrute 560:	Fjerritslev-Trekroner-Bonderup-Slettestrand-Fjerritslev
Lokalrute 562:	Fjerritslev-Torup- Klim-Fjerritslev
Lokalrute 563:	Fjerritslev-Skerping-Manstrup-Trekroner-Fjerritslev.



Figur 5.3 Ruter i Fjerritslev Kommune

Tabel 5.3 Den samlede betjening

Rutenr.	Antal ture							Antal pass. *
	kl. 5-9	kl. 9-12	kl. 12-15	kl. 15-18	kl. 18-23	Lørdage	Søndage	
32	1	1	-	2	2	4	4	-
70	9	6	8	7	11	19	18	-
108	5	3	6	4	5	6	8	-
970X	4	1	3	2	3	4	8	-
982X	3	2	3	1	-	-	1	-
983X			1**	1**			2	-
560	5	3	2	3	2	4	-	227
562	3	2	3	2	1	-	-	305
563	4	3	2	3	1	2	-	237

\*) Gennemsnit på en skolehverdag

\*\*\*) Kun fredage

I tabel 5.3 fremgår den samlede betjening af lokalområderne med lokalruterne. Hele kommunen har en god betjening. Passagertal på de enkelte ture

viser, at antallet af passagerer er stort i forbindelse med skolernes ringetider. I tidsrummene uden for skoletiderne, om aftenen og om lørdagen er der generelt færre end fem passagerer pr. tur.

Til belysning af den kollektive trafiks serviceniveau i Fjerritslev Kommune er der foretaget en analyse af, om en række standardture internt i kommunen samt fra kommunen til Løgstør og Aalborg kan gennemføres med regional- og lokalruterne.

Generelt har samtlige byer i kommunen et højt serviceniveau, idet de fleste af standardturene er mulige at gennemføre. Dog er det ikke muligt at komme hjem fra arbejde i Løgstør til Klim og Thorup. Det er ligeledes ikke muligt at komme hjem fra arbejde i Aalborg, såfremt man bor i byerne Hjortdal og Bonderup. Serviceniveauet er en anelse lavere i Bonderup og Hjortdal, da disse byer ikke er betjent af regionalruter.

### 5.7.3 Økonomi

For at få et samlet overblik over udgifterne til kommunes kørsler er disse samlet i tabel 5.4. Alle udgifter er eksklusiv moms.

Tabel 5.4 Udgifterne til kommunens kørsler (kr.)

Kørselstype:	Udgift
Entreprenørudgifter, NT	1.405.904
Andre omkostninger, NT	33.206
Billetindtægter, NT	-467.085
Skolekørsel (Byens Taxi og Minibusser)	109.325
Skolekørsel (Hjortdal Taxi)	28.000
Svømmeundervisning	30.000
Syge skolelever	10.000
Bogen kommer	7.000
Skolekort	385.000
Tandlægekørsel	45.000
Omsorgstandlæge	5.000
Læge- og speciallægekørsel	378.182
Dagcenterkørsel	309.084
I alt	2.278.616

#### Skolekørsel

Kommunen udsteder buskort til folkeskoleelever. Kommunen udstedte i skoleåret 1998/99 282 helårs skolekort i alt og 60 elever er med i vinterordningen. Kommunen transportkriterier er mildere end den lovpligtige grænse for afstandskravene. Kriteriet for afstanden mellem hjem og skole er nedsat fra den lovpligtige grænse på 6 km til 5 km.

### *Ældre kørsel*

Fjerritslev Kommune har indgået en aftale med en lokal entreprenør Byens Taxi og Minibusser om kørsel af de ældre. De ældre skal ikke visiteres til denne kørsel, men kørslen kan kun bestilles af ældre, som skal til dagcentrene.

### *Lægekørsel*

Kørslen til læge og speciallæge bestilles hos kommunen, som så efterfølgende forsøger at koordinere de enkelte bestillinger, således at der eventuelt kan køre flere med samme taxi.

## 5.8 Den kollektive trafik i Sindal

### **5.8.1 Beskrivelse af kommunen**

Sindal Kommune ligger i Nordjyllands Amt og har i alt 9.600 indbyggere. Med et samlet areal på 24.159 ha er befolkningstætheden 40 personer pr. km<sup>2</sup>. Til sammenligning er befolkningstætheden i Nordjyllands Amt 80 personer pr. km<sup>2</sup> og 123 i hele landet. 31 pct. af befolkningen bor i Sindal by og 6 pct. hhv. i Lendum og Astrup. I landdistrikterne er befolkningsandelen 48 pct.

Sindal Kommune er opdelt i 5 lokalområder: Sindal, Astrup, Lørslev, Lendum og Tolne-Mosbjerg. Der er 6 skoler i kommunen med i alt 1.329 elever. Der er kun 8.-10. klasse på Sindal Skole, mens der på de øvrige skoler er børnehaveklasse til 7. klasse. Der findes ingen gymnasier, HF, handelsskole eller teknisk skole i Sindal Kommune. De nærmeste uddannelsesinstitutioner ligger i Frederikshavn, Hjørring og Brønderslev.

### **5.8.2 Beskrivelse af den nuværende kollektive trafik**

Der er DSB-stationer i Sindal og Tolne. Sindal station betjenes af InterCity- og regionaltog, mens Tolne station kun betjenes af regionaltog. Kommunen betjenes endvidere af følgende busruter:

Regionalrute 224	Hjørring-Sindal-Bindslev-Tversted-Hirtshals;
Regionalrute 225	Hjørring-Lørslev-Sindal-Lendum-Frederikshavn;
Regionalrute 228	Sindal-Mosbjerg-Frederikshavn
Lokalrute 780	Sindal-Astrup-Borrisholt-Sønderskov-Astrup-Sindal
Lokalrute 781	Mosbjerg-Tolne-Dvergetved-Blæsbjerg-Mosbjerg
Lokalrute 782	Hørmested-Glimsholt-Gravensten-Hørmested
Lokalrute 783	Lendum-Løth-Bredmose-Lendum (Teletaxi)
Lokalrute 784	Sindal-Ugilt-Hørmested-Sindal.

Figur 5.4 Ruter i Sindal Kommune

I nedenstående tabel er der foretaget en opsummering af den samlede betjening af kommunen.

Tabel 5.5 Den samlede betjening

Rutenr.	Antal ture							Antal pass. <sup>*)</sup>
	kl. 5-9	kl. 9-12	kl. 12-15	kl. 15-18	kl. 18-23	Lørdage	Søndage	
224	6	6	8	7	5	8	6	106
225	4	3	4	3	4	6	7	427
228	2	2	2	1	2	3	-	155
780	2	1	2	1	-	-	-	56
781	3	1	4	-	-	-	-	188
782	2	1	3	-	-	-	-	90
783	2	1	2	1	-	-	-	36
784	2	-	4	-	-	-	-	188

\*) Gennemsnit på en skolehverdag

Lokalruter kører kun i forbindelse med skolernes ringetider. På disse ruter viser passagertallet på de enkelte ture, at det specielt er i forbindelse med turene til skolerne om morgenen, at der er mange passagerer med. Passagerbelægningen på de fleste andre ture er dog også rimelig.

Til belysning af den kollektive trafiks serviceniveau i Sindal Kommune er der foretaget en analyse af, om en række standardture internt i kommunen samt fra kommunen til Hjørring og Frederikshavn kan gennemføres med regional- og lokalruterne.

Generelt er serviceniveauet godt midt på dagen. For nogle af byerne er serviceniveauet dog noget lavere på visse tidspunkter. Hvis man bor i byerne Mosbjerg eller Tolne, er det f.eks. ikke muligt at komme hjem fra arbejde fra Hjørring på de angivne tidspunkter om eftermiddagen. I Astrup er det ikke muligt at komme til og fra arbejde i Frederikshavn med kollektiv trafik.

### 5.8.3 Økonomi

For at få et samlet overblik over udgifterne til kommunens kørsel er disse samlet i nedenstående tabel. Alle udgifter er ekskl. moms.

*Tabel 5.6 Opgørelse over de samlede kørselsudgifter i kommunen (kr.)*

Kørselstype	Udgift
Entreprenørudgifter, NT	1.936.542
Andre omkostninger, NT	4.195
Billetindtægter, NT	-408.102
Udgifter til skolekort	383.500
Lukket skolekørsel	84.664
Tandlægekørsel	19.000
Læge- og speciallægekørsel	198.200
Dagcenterkørsel	411.500
Madudbringning	207.000
I alt	2.836.499

#### *Lukkede skoleruter*

Foruden lokalruterne, der primært benyttes til skolekørsel, er der 3 lukkede skoleruter, der kun kan benyttes af folkeskoleelever. De tre ruter betjener i alt 26 elever på Sindal og Astrup skoler.

#### *Kørsel til læge, speciallæge mv.*

Der er i alt 3 lægehuse i kommunen, to i Sindal og et i Lendum. Kørslen foregår såvel til lægehusene i kommunen og til lægehuse uden for kommunen. Kørslen foregår med taxi, som bestilles af kommunen. Den enkelte bruger skal derfor visiteres individuelt til kørslen.

### *Kørsel til dagcentre mv.*

I Sindal Kommune er der et dagcenter i Sindal by samt aktivitetshuse i Sindal, Lendum og Mosbjerg. For brugere, der har behov for kørsel med biler med lift, er der kørsel alle ugens fem hverdage. For øvrige brugere er der kørsel tirsdag-fredag. Kommunen er dog opdelt i fire områder, og fra hver område er der kun kørsel på to af de fire dage. Ruterne er primært beregnet til de passagerer, der er visiteret til at bruge tilbuddene på dagcentret eller i aktivitetshusene. Hvis der er plads i bussen, kan andre brugere af aktivitetshusene også benytte busserne. Kørslen tilrettelægges af dagcentrets personale.

## 6. Erfaringer med ændret kollektiv trafikbetjening i tyndtbefolkede områder

Siden starten af 90'erne har der været gennemført en række forsøg med ændret trafikbetjening og koordinering af kørselsopgaver i forskellige danske kommuner. Trafikministeriets Forsøgspuljer har bidraget til, at der er indhentet en del erfaringer på området.

Dette kapitel beskriver nogle af de erfaringer, der er gjort gennem forsøg med lokal kollektiv trafik i landområder. Først præsenteres forsøg under Trafikministeriets Forsøgspuljer samt en generel gennemgang af hvilke hovedtiltag, der er anvendt for at forbedre betjeningen på landet. Endelig inddrages også enkelte udenlandske erfaringer på området, og kapitlet afsluttes med en opsummering af de væsentligste konklusioner, der kan uddrages af de gennemførte forsøg.

En nærmere præsentation af 11 konkrete forsøg er givet i Bilag 1.

### 6.1 Forsøg i landområder

Der er fra Trafikministeriets forsøgspuljer i årene 1992-95 givet støtte til en lang række udviklings- og demonstrationsprojekter inden for lokal og regional kollektiv trafik, heraf 21 projekter omhandlende ændret betjening og koordinering af kørselsopgaver i kommuner. 3 af de gennemførte projekter har fundet sted i kommuner, hvor amt og kommune i fællesskab finansierer både den lokale og regionale kollektive trafik. Denne såkaldte solidariske byrdefordelingsmodel gælder i Sønderjylland, Ribe, Vejle, Viborg og Vestsjællands amter. 18 af de 21 forsøg har været etableret i områder, hvor kommunerne selv høster fordelene ved en eventuel effektivisering af den kollektive trafik.

Indholdet i de 21 forsøg er skematisk præsenteret i følgende to tabeller.

Tabel 6.1 Kørsler/grupper, der er koordineret eller inddraget i de enkelte forsøg

Elementer	Skole- elever	Ung- doms- skole- elever	Svøm- me- hals- kørsel	Dag- cen- ter- kørsel	Læ- ge- kørsel	Æl- dre- klub- kørsel	Ældre gene- relt	Prim. Gene- rel frit- tids- kørsel	Han- dicap- kørsel	Bestil- lings- kørsel (ud af kom.)	Mad- ud- bring- ning	Vare- ud- bring- ning	Hjæl- pe- mid- ler	Kom- munal budtj.	Cyklar med- tages
Område															
Lejre	•			•		•	•								
Køge	•			•			•								
Albertslund	•		•	•	•	•	•					•	•	•	
Bramsnæs	•														
Ravnsborg	•	•	•	•	•	•	•				•	•			
Nysted				•		•	•								
Præstø	•	•	•	•	•	•	•								
Næstved							•	•							
Ringe	•		•	•	•		•			•					
Kerteminde		•		•	•	•	•						•		•
Nørager					•	•	•			•					
Brønderslev	•		•	•	•		•								
Malling										•					
Skive							•								
Kjellerup		•	•				•								
Herning/Brande			•				•			•					
Ikast	•	•	•	•	•	•	•			•					
Holstebro						•	•	•							
Vejle															•
Bornholm			•	•	•	•	•	•	•						
All.-Gudhjem		•	•					•							

Kilde: "Håndbog om kommunale kørselsordninger", Kommunernes Landsforening, 1997.

Det er naturligvis kun en del af de ovenstående forsøg, der omhandler tyndt-befolkede områder. Ydermere er der flere andre kommuner, der - uden forsøgsmidler - også har gennemført forsøg, bl.a. Møn, Ørbæk og Ringe Kommuner.

Landområder er karakteriseret ved spredt bosætning og ved, at der bor forholdsvis få mennesker. Det gør det forholdsvis dyrt at opretholde et vist serviceniveau i den lokale kollektive trafik gennem traditionel rutebunden bustrafik, idet kundegrundlaget er begrænset. Det er en del af baggrunden for, at mange landområder i dag har en minimal lokal kollektiv trafikbetjening, der hovedsageligt sigter på at løse den lovbundne elevkørsel til kommunens skoler.



Tabel 6.2 Elementer, der indgår i de enkelte forsøg

Elementer	Pri-mært tele-bus/ruteaf-viger	Pri-mært faste ruter	Pri-mært kombi-nation tele-bus/faste ruter	Kørsel til/fra bopæl	Service-bus	Taxi	Små busser	Lav-gulvs-busser	Ste-ward-ord-ning	Trafik-central indgår	Takst-forsøg	Rute-plan-læg-nings-værk-tøj
Område												
Lejre			•	•		•	•			•		
Køge			•	•	•		•	•	•	•		
Albertslund	•			•			•	•	•	•		
Bramsnæs		•									•	
Ravnsborg			•	•			•	•				
Nysted	•			•			•				•	
Præstø	•			•			•	•	•			
Næstved		•			•			•				
Ringe			•	•		•	•	•			•	
Kerteminde			•	•		•				•	•	•
Nørager			•	•		•				•		
Brønderslev			•	•		•	•	•		•		
Malling										•		
Skive			•	•	•		•	•	•			
Kjellerup			•	•			•	•				
Herring/Brande			•	•			•			•		•
Ikast			•	•			•	•	•	•	•	
Holstebro	•			•		•				•	•	
Vejle		•										
Bornholm	•			•		•				•	•	•
All.-Gudhjem		•										

Kilde: "Håndbog om kommunale kørselsordninger", Kommunernes Landsforening, 1997

Spredt bosætning og begrænset kundegrundlag for kollektiv trafik udgør fællestræk for de fleste landområder. Derfor har de forsøg, der er gennemført i landområder, også en række fællestræk. Mange forsøg sigter på at udvide betjeningstidsrummet og sikre en mere fladedækkende betjening inden for det eksisterende budget.

Langt de fleste forsøg fokuserer hovedsageligt på den lokale kollektive trafik. Løsningerne sigter på at forbedre forholdene internt i kommunen, f.eks. ved bedre tilgængelighed til lokal- og kommunecentre og forbedret tilbringning til det regionale kollektive trafikudbud. I det følgende præsenteres de generelle hovedtiltag kort.

### 6.1.1 Koordinering af persontransport

Kommunerne har en række kørselsopgaver, som det mange steder er forsøgt at integrere i den kollektive trafik. Det er dels nogle store og klart definerede kørselsopgaver, hovedsageligt transport af skoleelever til og fra skole og

transport af pensionister til og fra dag- eller aktivitetscenter. Disse transportopgaver egner sig bedst til fast rutekørsel, for skolekørsels vedkommende i de fleste tilfælde med store busser. Derudover har kommunerne en række individuelle transportopgaver, f.eks. til læge og speciallæge, kørsel af syge elever eller til specialundervisning, og kørsel i forbindelse med tandplejen.

Disse forskellige persontransportopgaver er på forskellig måde søgt integreret i den kollektive trafik for at udvide kundeunderlaget i tyndtbefolkede områder.

En oplagt løsning til at forbedre den kollektive trafik i tyndtbefolkede områder er at indføre en betjening, der fokuserer på fladedækning fremfor traditionel rutebunden betjening. Fladedækning opnås ved at indføre fleksible telebus-/taxisystemer, der ofte tilbyder dør-til-dør betjening. Telebusser dækker et område i kommunen og kørsel bestilles via telefon i forvejen.

Kommunerne har også en række forskellige udbringningsordninger, f.eks. biblioteksbøger, mad, medicin mv. Disse kan også integreres med den kollektive trafik, således at de lokale ruter varetager udbringningen.

## 6.2 Forsøgserfaringer

I det følgende opsummeres de generelle konklusioner på de beskrevne forsøg.

### 6.2.1 *Passagerer*

Langt de fleste af forsøgene har haft en begrænset effekt mht. at trække flere passagerer til den kollektive trafik, men både gamle og nye brugere er som hovedregel mere tilfredse med det mere fleksible kørselstilbud. Den begrænsede passagermæssige fremgang hænger formentlig bl.a. sammen med:

- at det er meget svært at få folk til at skifte fra bil til kollektiv trafik, når først de har en bil.
- at forsøgene primært har været tilrettelagt med henblik på at give et mere fleksibelt servicetilbud inden for eksisterende økonomiske rammer.

### 6.2.2 *Koordinering af persontransport*

Hovedkonklusionerne i forbindelse med koordinering af forskellig persontransporter er:

- Transport af skolebørn er stadig en central del af den lokale kollektive trafik.
- Dagcenterkørsel kan også koordineres med den kollektive trafik.
- Begge ovenstående kørsler afhænger af en vis fleksibilitet fra skoler og centres side, i forhold til ankomst- og afgangstidspunkter. Der har i flere

forsøg været utilfredshed med, at transporten er for ufleksibel set fra skolerne side. Når der ikke er tale om speciel skolekørsel, kan små uregelmæssigheder i driften skabe kapacitetsproblemer og forsinkelser for eleverne.

- Individuel personbefordring, f.eks. lægekørsel, har med begrænset succes været integreret i den kollektive trafik. Det stiller dog også visse krav til passagerernes førlighed at kunne anvende den "almindelige" kollektive trafik, men netop telebusser har ofte bedre tid og faciliteter til at medtage gangbesværede og handicappede.

### **6.2.3 Koordination af person- og varetransport**

Flere steder har man haft intentioner om at koordinere de forskellige persontransportopgaver med forskellige udbringningsordninger, såsom biblioteks-bøger, varer fra apoteket, hjælpemidler og madudbringning.

Hovedkonklusionen er dog, at det har vist sig meget svært at integrere disse udbringningsordninger med persontrafik.

De væsentligste barrierer for denne integration er:

- Forskellige udbringningsordninger stiller store krav til afleveringstidspunkt og hurtighed. For eksempel skal udbringning af varm mad foregå indenfor et par timer midt på dagen hvilket betyder, at der skal bruges mange vogne i et kort tidsrum.
- Udbringningsordninger går på tværs af mange forvaltninger og institutioner, hvilket kræver et stort koordineringsarbejde. Mange steder betyder det, at de enkelte forvaltninger/institutioner er mest tilbøjelige til at holde fast i de gamle velgennemprøvede rutiner, især hvis koordineringen ikke viser umiddelbare og signifikante besparelser.

### **6.2.4 Fladedækning kontra rutebunden betjening**

De gennemførte forsøg afspejler tydeligt landområdernes situation med meget spredte kørselsbehov. Stor set alle forsøg har valgt at løse dette ved at indføre tilkaldekørsel med mindre køretøjer. Kun et enkelt af de beskrevne forsøg indeholder ikke telebus/taxi.

Telebusserne er ofte underlagt visse faste rammer. Typisk er kommunen inddelt i forskellige betjeningsområder, hvorfra der køres til og fra f.eks. kommuncenteret med faste afgang- og ankomsttider. Afgang- og ankomsttiderne er koordineret med faste tider for f.eks. forskellige aktiviteter, øvrig kollektiv trafik (regionalruter eller tog) mm.

Telebus-/taxisystemer har en række fordele:

- Telebussystemer tilbyder ofte dør-til-dør betjening, hvilket især er en fordel for ældre og handicappede, der generelt er glade for den nye service.

- Stort set alle forsøg opererer med bestilling af telebusser ind til ½ time før afgang. Bestillingen foretages ofte direkte til chaufføren i bussen via mobiltelefon, og ordningerne synes at fungere udmærket.
- Materiellet (busser/taxi) tilpasses kørselsbehovet (med hensyn til mindre busser, se efterfølgende afsnit), hvilket har vist sig at mindske omkostningerne og miljøbelastningen.
- Der køres kun, når der er behov for det, hvilket minimerer tomkørslerne og dermed også omkostninger og miljøbelastning. I mange forsøg betales vognmanden dog for den planlagte kørsel, hvilket betyder, at omkostningerne i mindre grad afhænger af den faktiske kørsel.

Telebussystemer har dog også nogle ulemper/begrænsninger:

- Det er i et enkelt forsøg fremført, at der kan være en barriere i at få især ældre til at ringe og bestille en bus. De vil søge andre løsninger på transport på grund af tilbageholdenhed.
- Når der er mange passagerer i bussen, kan kørslen være forbundet med store omveje og stort tidsforbrug for den enkelte passager.

Endelig er der dog også en række kørselsopgaver på landet, der egner sig bedre til fast rutebunden betjening. Det er hovedsageligt befordring af skoleelever og ungdomsskoleelever, samt til dels befordring af pensionister mellem hjem og aktivitets- eller dagcenter. Her er tale om store og klart definerede kørsler, der egner sig bedst til fast rutebetjening. Samtidig kan det være svært at få plads til de store passagermængder i de mindre busser, der ofte anvendes til telebuskørsel.

### **6.2.5 Små busser**

Telebusser køres ofte med små busser (18-20 passagerer), der har flere fordele:

- Først og fremmest er små busser billigere både i anskaffelse og drift end traditionelle 12-meter busser.
- Samtidig er de også mindre forurenende, da de har et mindre energiforbrug, og de slider mindre på vejene.
- Små busser kan monteres med rampe/lift, hvilket er en fordel ved medtagelse af kørestole og barnevogne.
- Endelig er de små busser nemmere at manøvrere, hvilket er en stor fordel på små afsidesliggende veje, og det kan være en forudsætning for dør-til-dør betjening, da det kan være nødvendigt at kunne vende på gårdspladser og lignende.

Der er dog også en række ulemper forbundet med anvendelsen af små busser:

- Først og fremmest kan der opstå et kapacitetsproblem. Forskellen mellem spidsbelastningen (med især transport af skolebørn) og andre driftstids-

punkter er meget stor, og hvis kapaciteten udnyttes for stramt, kan det give problemer med at få alle med. Dette opleves f.eks. hvor transport af (nogle) skolebørn er flyttet til andre ruter (f.eks. regionalruter), eller hvor dagcenterkørsel foregår med telebussen. Her skal kun små uregelmæssigheder til (ændrede mødetider, forsinkelser af anden transport osv.), før der er alvorlige kapacitetsproblemer på telebussen.

- Hvis det er nødvendigt at køre med store busser i spidsbelastningsperioderne, er det ikke nødvendigvis en økonomisk og miljømæssig fordel at skifte til små busser, da det kan være forbundet med omfattende tomkørsel (alt efter den fysiske placering af garageanlæg) med deraf følgende ekstra forbrug af både brændstof, bustid, chaufførtid m.v.
- Flere passagerer har klaget over kørekomforten, da en del af pladserne i mindre busser er på langsæder, der er monteret på langs med køreretningen.

### **6.2.6 Betjeningstidsrum**

Transportbehovet er klart størst om dagen, hvorfor alle forsøg sigter mod forbedret betjening i dagtimerne, mens færre også tilbyder kørsel om aftenen og i weekenden. Et typisk mix af kørsel ser således ud:

- Om morgenen køres mere eller mindre fast rute med skolebørn, men kørslen er oftest åben for andre brugere. Der kan også køres i mere eller mindre faste ruter med pensionister til dag- og aktivitetscentre. Afhængig af transportbehovet kan den også varetages som telebuskørsel.
- Om formiddagen køres telebuskørsel, der varetager det "almindelige" transportbehov for kommunens beboere, og som ligeledes kan varetage nogle specialkørsler, især til læge og speciallæge.
- Efter kl. 11.30-12.00 køres igen mere eller mindre fast rutekørsel med skolebørn.
- Sidst på eftermiddagen køres igen telebuskørsel som generelt transporttilbud.
- Om aftenen og i weekenden køres nogle steder videre med telebuskørsel. Flere steder er der indført teletaxier som alternativ på grund af begrænset behov.

### **6.2.7 Sammenhæng med øvrig kollektiv trafik**

Afhængig af strukturen af den øvrige kollektive trafik i kommunen, kan fleksible systemer kombineres med f.eks. regionalruter eller tog:

- Mange telebusser har faste afgangs- og ankomsttider, der er koordineret med regionalruter, ekspresruter og tog. Telebusserne varetager hovedsageligt den rent interne lokale trafik, og fungerer således som tilbringer-system til den regionale og landsdækkende kollektive trafik.
- Regionale ruter (og lokale ruter, hvis sådanne eksisterer) kan varetage

dele af transporten i spidsbelastninger. I flere forsøg er øvrige ruter om-  
lagt, så de kan varetage dele af skolekørslen, således at der ikke opstår  
kapacitetsproblemer i telebusserne.

### **6.2.8 Organisation**

Langt de fleste forsøg er udsprunget fra initiativer fra kommuner og/eller  
trafikselskaber. Nogle er dog foreslået af beboergrupper el.lign., men som  
oftest gennemført af kommunen/trafikselskabet.

En undtagelse er dog borgerbussen i Falsterholt-Kølkær, der udsprang af et  
lokalt initiativ fra borgerforeningen, som også var med i både planlægning-  
en og den praktiske udførelse af projektet. Frivillig arbejdskraft varetog i  
første omgang modtagelsen af bestillinger og planlægningen af kørslen.  
Dette blev dog overtaget af vognmanden ved overgang til permanent drift.

Blandt de generelle konklusioner med hensyn til organisering kan følgende  
fremhæves:

- Det er meget vigtigt, at der er en "ildsjæl", der tager ansvar for forsøget,  
og holder andre aktører "til ilden". En sådan ildsjæl skal have god føling  
med både lokalsamfundet og den kommunale administration.
- Det er ligeledes vigtigt, at projektet har den nødvendige organisatoriske  
basis, især når der er tale om koordinering af forskellige former for  
kørsel, der går på tværs af den kommunale forvaltning.
- Samtidig er det vigtigt med en lokal forankring, der bevirker, at lokal-  
samfundet er med i forsøget, og at beboerne får "det de vil have" og at  
den kollektive trafik ikke blot ses som noget, der bestemmes "inde fra  
rådhuset".
- Det kan være forbundet med relativt store omkostninger at skræddersy  
systemer til særlige forhold i den enkelte kommune. En alternativ kollektiv  
trafikbetjening bør i størst mulig udstrækning betjene sig af "hyldevarer",  
som efter en vis tilpasning kan anvendes i forskellige områder.

### **6.2.9 Økonomi**

Langt de fleste forsøg søger enten at forbedre den eksisterende betjening in-  
den for det eksisterende budget eller at opnå besparelser. Sjældent er ud-  
gangspunktet at anvende flere ressourcer til kollektiv trafik. De generelle  
konklusioner med hensyn til økonomi i de 11 forsøg, som beskrives nærmere  
i bilag 1, kan sammenfattes således:

I 4 forsøg opnås besparelser:

- Ravnsborg har opnået en lille besparelse, og samtidig mere end fordoblet  
kørselsomfanget
- Jerslev-projektet har også opnået en besparelse samtidig med en udvidelse af  
kørselsomfanget og indførelse af teletaxi om aftenen.
- Præstø har opnået en væsentlig besparelse (17 pct.) på trods af øget kørsel.

- HandyBAT opnåede væsentlige besparelser på den eksisterende kørsel.

2 forsøg forbedres inden for det eksisterende budget:

- FASTERHOLT-KØLKÆR har forbedret servicen inden for det eksisterende budget
- I LEJRE blev forsøget justeret efter ikke at overskride det eksisterende budget. Alligevel lykkedes det at skabe øget kørselsomfang og fladedækning.

I 5 forsøg forbedres for en merudgift:

- I GUDHJEM-OMRÅDET var formålet med forsøget udelukkende at udvide kørslen, og derfor har det naturligvis medført en merudgift
- NYSTED-FORSØGET har medført en lille merudgift
- KJELLERUP-FORSØGET udvidede kørselsomfanget og medførte en merudgift
- MØNBUSSEN skabte en væsentlig forbedring af udbuddet mod en beskedent meromkostning
- I RINGE øgedes kørselsomfanget med 50 pct. mod en beskedent merudgift.

## 6.3 Udenlandske erfaringer

Som i Danmark har der også været gennemført forsøg med transport i landområder i en lang række andre europæiske lande. Mange forsøg ligner dog forsøg, der også er gennemført i Danmark, f.eks. samkørsel af forskellige servicekørsler, forsøg med edb-baserede ruteplanlægningsværktøjer mv. I denne gennemgang er der derfor kun fokuseret på de forsøg, der ikke - eller kun i begrænset omfang - har været prøvet i Danmark, dvs. forsøg baseret på frivillig arbejdskraft og forsøg med etablering af transportkoordinatorstillinger.

### 6.3.1 Frivillig arbejdskraft

Der er flere steder i udlandet gennemført forsøg med lokalruter baseret på frivillig arbejdskraft. I Holland er der 80-90 såkaldte Buurtbusprojekter fordelt over hele landet. Projekterne igangsættes i landkommuner på lokalt initiativ og fungerer som almindelige liniebusser. En betingelse er, at de pågældende landsbyer skal lige mindst 1.250 m fra almindelige kollektive ruter, og at Buurtbussen fungerer som tilbringersystem til det øvrige kollektive trafiksystem. Buurtbusserne ejes af det regionale busselskab, men anskaffelse og tilskud til drift betales af staten. Landsbyerne skal selv stille med en plan over ulønnede chauffører til kørslen.

Også i Sverige har der været gennemført forsøg baseret på frivillig arbejdskraft, de såkaldte Bya-busforsøg. Bya-busserne var baseret på frivillige chauffører, hvorimod kommunerne/trafikselskaberne betalte for drift og vedligehold af busserne. I både Sverige og Holland har nogle forsøg haft så stor succes, at de efterfølgende er blevet omdannet til ordinære buslinier.

Løsninger baseret på frivillig arbejdskraft kunne være en løsning, der set fra en rent teknisk synsvinkel, også ville kunne fungere i danske landområder.

Der er dog en række barrierer for gennemførelsen af sådanne forsøg:

- Frivillighedstraditionen indenfor velfærdsområdet er mindre fremherskende i Danmark end i f.eks. Holland og England. Det ses i højere grad som et offentligt anliggende at tilvejebringe den nødvendige service.
- Foreninger eller institutioner (borgerforeninger, skole, fritidsinstitutioner o.lign.) kan ikke umiddelbart få tilladelse til udførelse af erhvervsmæssig personbefordring i henhold til Busloven.
- Erhvervsfrekvensen i Danmark er høj, og det må derfor forventes, at grundlaget for i større udstrækning af basere transport i landområder på frivillig arbejdskraft er begrænset.

### **6.3.2 Transportkoordinatorer**

I England er der i 30 af 49 amter oprettet "Rural Transport Advisors", der er ansat til at koordinere den offentlige og frivillige sektors aktiviteter for at forbedre landområdernes kollektive trafikbetjening. I England er der, i lighed med Holland, en lang tradition for frivilligt arbejde indenfor velfærdssektoren, og den kollektive trafik består af en blanding af helt kommercielle ruter, offentlige ruter og ruter baseret på frivillig arbejdskraft (så som beboerforeninger eller velgørende organisationer) og/eller privat finansiering (f.eks. gennem fonde).

De engelske erfaringer med fastansatte koordinatore, der kan fungere som iværksættere og katalysatorer, er generelt særdeles gode.

Det skal nævnes, at Rural Transport Advisors var forbilledet for forsøget med transportkoordinatorer i NT og STS. Koordinatorerne har bl.a. været drivkræfterne bag de tidligere omtalte forsøg i Brønderslev, Præstø og Nysted. Begge disse trafikselskaber har i dag hver en transportkoordinator, men andre selskaber i Danmark har ikke taget ideen til sig.

## **6.4 Sammenfatning**

- Inden for det eksisterende kørselsbudget kan det i mange tilfælde lade sig gøre at skabe udvidet og forbedret betjening for alle beboere i kommunen ved integration af kørselsordninger og indførelse af telebusser.
- Overflytning af skoleelever til faste lokalruter/regionalruter eller etablering af lukket skolekørsel kan være nødvendigt for at dække transportbehovet i spidsbelastningerne.
- Det har vist sig meget svært at integrere andre udbringningsordninger, bl.a. fordi telebussystemet opfattes som værende for ufleksibelt og tidskrævende og fordi der findes organisatoriske barrierer for videre koordinering.
- Det er vigtigt, at projektet er solidt forankret i både lokalsamfundet og i den kommunale administration. De fleste projekters succes afhænger af,



om der er en "ildsjæl", der er engageret i projektet, villig til at følge det til dørs, og har agt og magt til at holde de øvrige aktører "til ilden".

- De mest spændende internationale konklusioner knytter sig til anvendelse af frivillig arbejdskraft. De såkaldte "Buurtbusprojekter" i Holland baseres på frivillig og ulønnede chauffører, der kører lokal kollektiv trafik i landsbyer. Busserne stilles til rådighed af det offentlige, og det er en betingelse, at de fungerer som tilbringerute til det øvrige kollektive trafiksystem.

# 7. Muligheder for forbedring af den kollektive trafikbetjening

I dette kapitel beskrives forskellige muligheder for at forbedre den kollektive trafikbetjening i tyndtbefolkede områder - og der stilles forslag til hvilke konkrete initiativer, der kan tages i forlængelse heraf. Forslagene kan således udgøre den overordnede ramme for udmøntningen af de 90 mio. kr., som i medfør af aftalen af 28. december 1998 er afsat til forbedring af den kollektive trafik i tyndt befolkede områder i perioden 1999-2003.

I lighed med undersøgelsen af den kollektive trafikbetjening i kapitel 5 er de generelle overvejelser suppleret med konkrete eksempler på hvordan den lokale kollektive trafik kan forbedres i Lemvig, Fjerritslev og Sindal kommuner.

Forbedringsforslagene omfatter først og fremmest den regionale og lokale kollektive trafik, som varetages af amter og kommuner. En vurdering af mulighederne for at skabe en forbedret koordination mellem den landsdækkende kollektive trafik forudsættes at indgå som et integreret element i de konkrete analyser, der bør foretages forud for forbedringen.

## 7.1 Problemstillinger

Som en del af den offentlige velfærdsservice på trafikområdet får borgerne i det væsentlige stillet tre typer af transporttydelser til rådighed.

Det drejer sig for det første om den almindelige kollektive trafik, som er en markedsomsat tjenesteydelse, som det offentlige stiller til rådighed for alle mod betaling. Som omtalt i kapitel 5 bliver denne kørsel tilrettelagt ud fra en kombination af økonomiske og betjeningsmæssige målsætninger. For den enkelte borger er der garanti for at man kan komme med den kollektive trafikforbindelse hvis man har en gyldig rejsehjemmel, men ingen garanti for at der er en forbindelse på det tidspunkt - og i den retning man ønsker.

For det andet drejer det sig om forskellige transporttilbud, som på grundlag af objektive kriterier tilbydes bestemte grupper af befolkningen - de såkaldte særkørsler omtalt i kapitel 5. Falder man ind under de objektive kriterier har man et krav på at få stillet en transportydelse til rådighed, selv om der sjældent er stillet krav til den form, som kørslen skal tilbydes i.

For det tredje stiller offentlige institutioner som led i deres almindelige virksomhed kørsel til rådighed for personer tilknyttet institutionen - svømme-kørsel for skolebørn, udflugtsture for plejehjemsbeboere etc.

Vilkårene for de offentlige myndigheders opgavevaretagelse på disse tre områder er vidt forskellige i de forskellige områder af Danmark. Forskellen er primært betinget af de forskellige forudsætninger for at drive et effektivt og dækkende kollektivt trafiknet.

I områder med stor befolkningstæthed og en koncentration i rejsestrømmene er de økonomiske forudsætninger for at tilbyde et rutebundet kollektiv trafiksystem alt andet lige bedre. Det har ikke alene betydning for kvaliteten af det kollektive trafiktilbud, men kan også gøre det billigere at løse de forskellige særkørselsopgaver og de forskellige former for institutionskørsel i kraft af, at det kollektive trafiksystem i en vis udstrækning kan imødekomme behovene på disse områder uden ekstra omkostninger.

Omvendt forholder det sig i landdistrikter, landsbyer og mindre byer, hvor den spredte bosætning og en relativ spredning i rejsemålene giver tynde rejsestrømme og dermed dårligere forudsætninger for et attraktivt og effektivt rutebundet kollektivt trafiksystem. Kombineret med væksten i bilejerskabet og et øget pres på andre kommunale udgiftsområder har det medført, at den lokale kollektive trafikbetjening mange steder udelukkende består af ruter, der primært er tilrettelagt med henblik på skolekørsel.

Den økonomiske fremgang i efterkrigstiden og spredningen af bilejerskabet har for de fleste mennesker i landdistrikter og landsbyer betydet en forbedret trafikal situation. Stadig flere har egen bil, og afhængigheden af den kollektive trafik er derfor blevet mindre. Den kollektive trafik må tage udgangspunkt i de ændrede afsætningsbetingelser og forsøge at udvikle et tilbud som kan supplere den individuelle trafik, og som er baseret på en effektiv udnyttelse af de indsatte ressourcer.

Erfaringerne fra de gennemførte trafikforsøg i Danmark viser, at en af de muligheder, der foreligger for at forbedre den lokale kollektive trafikforsyning i tyndtbefolkede områder, er at udvikle fleksible kollektive trafiksystemer. De fleksible kørselsordninger kan dels imødekomme de krav, der stilles i de individuelle særkørselsordninger, dels give en større tilpasning af det kollektive trafiktilbud til det faktiske rejsebehov. Hvordan det konkret skal gøres, afhænger bl.a. af kommunens beliggenhed og geografiske udstrækning, det eksisterende kollektive trafiktilbud, samt af hvordan kommunens øvrige servicetilbud til befolkningen er organiseret.

Set fra de offentlige myndighedernes synspunkt kan en integration af de offentlige kørselstilbud betyde en samlet set mere effektiv ressourceudnyttelse. Fra borgernes synspunkt kan det betyde et bedre tilbud inden for uændrede økonomiske rammer. Set fra de trafikansvarlige myndigheders synspunkt kræver det vilje til omstilling og nytænkning at realisere mulighederne.

## 7.2 Forslag til omstilling af den kollektive trafik i tyndtbefolkede områder

Som nævnt ovenfor og mere udførligt omtalt i kapitel 6, er der gennem Trafikministeriets tilskudspulje til alternativ kollektiv trafikbetjening udenfor landsdelscentrene høstet en del erfaringer med fleksible trafikale løsningsmodeller, der kan integrere den almindelige kollektive trafik med de forskellige former for kommunale særkørsler. En stor del af erfaringerne vedrører integration af den lokale kollektive trafik med de forskellige former for særkørsler, som primærkommunerne har ansvaret for. I Nordjyllands og Bornholms amter er der derudover høstet erfaringer med systemer, som i større områder integrerer særkørsler med den lokale og regionale kollektive trafik.

Afprøvningen af de forskellige betjeningskoncepter er blevet støttet af Trafikministeriet og erfaringerne er gjort tilgængelige gennem en række rapporter, som for hvert enkelt forsøg beskriver formål, betjeningskoncept, økonomi og organisation.

Der foreligger således en afprøvet viden om fleksible løsninger i den lokale kollektive trafik, som kan danne grundlag for de kommende års forbedringer. På nuværende tidspunkt er der ikke brug for flere forsøg, men snarere for at overvinde især organisatoriske barrierer og sikre udbredelse og forankring af initiativer, der kan medvirke til at forbedre den kollektive trafik i de tyndtbefolkede områder.

Erfaringerne fra det hidtidige arbejde på området peger på, at fleksible løsninger bør udgøre et centralt element i forbedringen af den lokale kollektive trafik i tyndtbefolkede områder. I forbindelse hermed vil fleksible løsninger, som i større eller mindre omfang inddrager andre kørselsordninger, i en række tilfælde være hensigtsmæssig. Det anbefales, at de kommende års initiativer på området tager sigte på at fremme denne form for kollektiv trafik.

Regional og lokal kollektiv trafik udgør et kommunalt ansvar. Med henblik på indenfor den afsatte ramme på 90 mio. kr. at få de fleksible trafikløsninger implementeret mest hensigtsmæssigt i større skala, vil staten tage initiativ til at drøfte mulighederne for forbedring af den kollektive trafik med de regionale og lokale myndigheder. Trafikministeriet kan gennem en henvendelse til de pågældende myndigheder invitere til en sådan dialog, der bl.a. kan omfatte ønsker og muligheder for at fremme fleksible løsninger i den kollektive trafik i tyndtbefolkede områder. Den konkrete form, hvorunder muligheder for forbedring drøftes, vil afhænge af organisationsformen for den kollektive trafik i de enkelte amter og de berørte kommuner.

Konkret kan dialogen munde ud i at der for hvert enkelt amt bliver opstillet skitser til hvordan den kollektive trafik kan forbedres - bl.a. gennem omlægning til fleksible kørselsordninger, hvor dette er hensigtsmæssigt og gennem tættere integration og samarbejde mellem bus og togtrafikken. For-

slag til forbedring af den kollektive trafik forudsættes udarbejdet på baggrund af en analyse af den kollektive trafik i tyndtbefolkede områder i de pågældende amter. På det grundlag opstilles der i samarbejde mellem staten og de respektive amter og kommuner en plan for forbedring af den kollektive trafik i de tyndtbefolkede områder. Planen udgør en form for frivillig aftale, som bl.a. anfører mål og midler for forbedring af den kollektive trafik.

En samlet forbedring af de tyndtbefolkede områders forsyning med kollektiv trafik må derfor udover en forbedring af de lokale rejsemuligheder inddrage en vurdering af, hvordan de regionale og landsdækkende rejsebehov mest hensigtsmæssigt imødekommes. Disse forhold bør derfor også inddrages i analysen af muligheder for forbedring af den kollektive trafik.

Statens medfinansiering af forslagene i aftalen bør primært anvendes til dækning af omstillingsomkostninger i forbindelse med etableringen af nye trafikløsninger, anskaffelse af planlægningsværktøjer, forbedring af faste anlæg, støtte til materielanskaffelser mm. Puljemidlernes anvendelse samt de heraf afledte initiativer forudsættes afviklet ved frivillige aftaler med de relevante parter. Den statslige finansiering af puljemidlerne samt de heraf afledte initiativer forudsættes at bortfalde ved udgangen af 2003.

Set i lyset af at forbedring af den kollektive trafik forudsættes baseret på en nærmere analyse af de enkelte amter og kommuner, kan det ikke på nuværende tidspunkt konkret anvises, hvilke initiativer, der skal tages til forbedring af den kollektive trafik. Men på baggrund af den forudgående analyse og de hidtidige erfaringer, kan der peges på en række hovedområder, som i de fleste tilfælde må forventes at udgøre centrale elementer i forbedringen.

- Omstilling af rutebunden kollektiv trafik til mere fleksible kørselsformer er ikke nødvendigvis forbundet med større omkostninger. Der vil imidlertid være omstillingsomkostninger forbundet med analyse af den kollektive trafik samt udarbejdelse af forslag til forbedring.

Det foreslås, at medfinansiering af analyse af den eksisterende trafik og udarbejdelse af forslag til forbedring indgår i initiativerne til forbedring af den kollektive trafik i tyndtbefolkede områder.

- Koordination af den kollektive trafik med forskellig særkørsel giver i mange tilfælde et bedre grundlag for fleksible kørselsordninger. Effektiv koordination af de forskellige kørselsordninger forudsætter at amt/trafik-selskab og kommuner råder over moderne IT-baserede planlægningsredskaber.

Det foreslås, at medfinansiering af planlægningsredskaber indgår i initiativer til forbedring af den kollektive trafik i tyndtbefolkede områder.

- Den kollektive trafiks terminaler, stoppesteder, læskure og stationer, udgør i de tyndtbefolkede områder - såvel som i resten af landet - et af de svage punkter i den kollektive trafik. Det bør derfor tilstræbes, at terminalerne forbedres, med henblik på bl.a. at give bedre muligheder for in-

formation og koordination mellem forskellige transportmidler. Der bør endvidere fokuseres på at fremme trygheden, bl.a. ved at integrere terminalerne med andre funktioner, f.eks. cafe- eller butiksvirksomhed, mødelokaler mv.

Det foreslås at medfinansiering af terminalforbedringer indgår i initiativer til forbedring af den kollektive trafik i tyndtbefolkede områder. Behovet for forbedringer på dette område forudsættes derfor at indgå i analysen af den kollektive trafik i tyndtbefolkede områder i de enkelte amter.

Gennem de 90 mio. kr., der i forbindelse med Pinsepakken er afsat til forbedring af den kollektive trafik, skabes der i de kommende år muligheder for et markant løft for den kollektive trafik i de tyndtbefolkede områder. Med henblik på at skabe et solidt grundlag for vidensopbygning omkring tilrettelæggelse af kollektiv trafik i tyndtbefolkede områder foreslås det, at der etableres et videnscenter for forbedring af kollektiv trafik i tyndtbefolkede områder.

Videnscenteret skal dels forankre den statslige indsats på området, dels sørge for, at amter, kommuner, busbranchen, borgere og andre interessenter har adgang til relevant viden om mulighederne for forbedring af den kollektive trafik i tyndtbefolkede områder. Videnscenteret foreslås oprettet i Færdselsstyrelsen, hvor det kan indgå i det allerede igangværende arbejde med udvikling af kollektiv trafik. Information om og evaluering af initiativerne forudsættes at være en integreret del af centrets arbejde.

Til at følge processen med forbedring af den kollektive trafik i de tyndt befolkede områder foreslås der oprettet en følgegruppe med deltagelse af repræsentanter for stat, amter og kommuner samt andre relevante interessenter.

For at konkret at illustrere hvilke typer af omstilling, som implementeringen af ovenstående generelle principper gerne skulle udmøntes i, er der som nævnt udarbejdet skitseprojekter til hvordan den lokale kollektive trafik kan forbedres i Lemvig, Fjerritslev og Sindal kommuner. Nedenstående skitseforslag til omstilling af den kollektive trafik skal ses i sammenhæng med beskrivelsen af den eksisterende kollektive trafikbetjening i kapitel 5.

At der er tale om skitseprojekter betyder for det første, at der ikke i de tre kommuner er taget stilling til, om man ønsker at omstille den kollektive trafik i den retning der er angivet i skitseprojektet. For det andet betyder det, at der er tale om overslag på hvad de økonomiske konsekvenser af omstillingen vil være. For det tredje betyder det, at der i skitseprojekterne ikke er tale om en udtømmende liste over de omstillingsmuligheder, det kan gennemføres. Hovedvægten i skitseprojekterne er lagt på en omlægning af den lokale kollektive trafik. Forbedringsmulighederne for den regionale trafik er ikke inddraget.

## 7.3 Lemvig

### 7.3.1 Baggrund

Analysen af den kollektive trafik i kommunen omtalt i kapitel 5 viser, at der i visse områder mangler kollektiv trafikbetjening i de tidsrum, hvor der ikke kører skolebusser. Disse områder ligger alle uden for de større bysamfund

En af mulighederne for at forbedre den kollektive trafikbetjening af disse områder kan være betjening med teletaxi i de tidsintervaller, hvor der ikke er betjening med lokalruterne. Det drejer sig om tidsintervaller om formiddagen mellem kl. 08.00 og kl. 12.00 og igen om eftermiddagen mellem kl. 15.00 og kl. 18.00. Da målgruppen for teletaxierne er beboerne i landområderne, der har behov for at foretage indkøbsture eller en mulighed at komme hjem fra arbejde, indebærer forslaget, at teletaxierne kører på alle hverdage, uanset om det er skoledage eller skolefridage.

En teletaxi er en taxi (stor vogn, evt. minibus), der efter forudgående bestilling henter passagererne på eller tæt ved deres bolig og sætter folk af på faste stoppesteder i lokalcentret eller Lemvig. Ved hjemkørslen afgår teletaxien på faste tidspunkter i Lemvig og/eller lokalcentret.

På figur 7.1 er vist de tre områder, hvor skoleruterne er den eneste kollektive trafikbetjening, og hvor der samtidig er et tilstrækkeligt befolkningsgrundlag til, at der vil være en rimelig udnyttelse af teletaxiordningen.

### 7.3.2 Område I og II

For områderne I (Remmerstrand) og II (Dybe) foreslås det, at én teletaxi betjener de to områder på skift, således at turene udgår og ender i Lemvig hver halve time. I tabel 7.1 er kørslen i de to områder skitseret for henholdsvis formiddag, eftermiddag og aften.

Tabel 7.1 Skitse køreplan for teletaxibetjening i den nordlige del af kommunen (Remmerstrand og Dybe)

Lemvig	07.40	09.20	10.20	14.50	15.50	16.50	17.50	21.45
Område I	#	#	#	#	#	#	#	#
Lemvig	08.10	09.50	10.50	15.20	16.20	17.20	18.20	22.15
Område II	#	#	#	#	#	#	#	#
Lemvig	08.40	10.20	11.20	15.50	16.50	17.50	18.50	22.45

Om formiddagen vil passagerer fra område I (Remmerstrand) have mulighed for at skifte i Nr. Nissum til regionalrute 34 mod Struer. Om eftermiddagen og på den første aftentur har passagerer, der kommer med rute 34 fra Struer, mulighed for at skifte i Nr. Nissum til teletaxien, der herefter kører ud i område I.

*Figur 7.1 De tre områder, der foreslås betjent af teletaxi*

Indtil kl. 08.00 og mellem kl. 11.30 og kl. 15.00 betjenes område I af lokalruterne 498 og 499 og område II af lokalruterne 494 og 495. Om aftenen er der i dag ingen betjening i de to områder. Forslaget vil kræve én taxi, der skal stå til rådighed ca. 6 timer i dagtimerne og ca. 2 timer ekstra, hvis der køres om aftenen.



### 7.3.3 Område III

For at forbedre den kollektive trafikbetjening i område III (Nees-området), foreslås det, at de betjenes med én teletaxi, der fungerer som direkte forbindelse til Lemvig og som desuden fungerer som fødelinie til og fra rute 45, der kører til Holstebro. Skift mellem teletaxien og rute 45 kan ske i Bækmarksbro.

I tabel 7.2 er kørslen i område III skitseret for henholdsvis formiddag, eftermiddag og aften.

Tabel 7.2 Skitse køreplan for teletaxibetjening i den sydlige del af kommunen (Nees-området).

Lemvig		09.35	10.35	14.45	15.55	17.25		21.45
Bækmarksbro	08.50	09.50	10.50	-	16.10	17.40	18.10	22.00
Bøvlingbjerg	-	-	-	15.00	-	-	-	-
Område III	#	#	#	# *)	#	#	#	#
Bækmarksbro	09.20	10.20	11.20	15.40	16.40	18.10	18.40	22.30
Lemvig	09.35	10.35	11.35	15.55	16.55		18.55	

\* På denne tur vil der være mulighed for at køre 4-5 elever hjem fra Bøvling skole, som ellers har dårlige muligheder for at komme hjem.

Om formiddagen på den ene tur vil passagerer fra område III have mulighed for at skifte i Bækmarksbro til regionalrute 45 mod Holstebro. Om eftermiddagen har passagerer, der kommer med rute 45 fra Holstebro, mulighed for at skifte i Bækmarksbro til teletaxi, der herefter kører ud i område III.

Kørslen i dagtimerne vil kræve én taxi, der skal stå til rådighed ca. 6 timer om dagen. Kørslen om aftenen vil betyde 1½ times ekstrakørsel hver dag.

### 7.3.4 Økonomi

Ved indførelse af teletaxi i de tre områder, er der mulighed for at erstatte visse ture på lokalruterne, der ellers vil betjene de samme områder og på de samme tidspunkter. Hvis disse ture bortfalder, vil det betyde en reduktion i det samlede årlige kørselsomfang på 600 køreplantimer, svarende til ca. 165.000 kr. pr. år.

I tabel 7.3 er de økonomiske konsekvenser ved forskelligt kørselsomfang på teletaxierne opgjort.

I opgørelsen af de økonomiske konsekvenser er der ikke regnet med passagerindtægter. For at gøre ordningen simpel foreslås det, at der skal betales en enhedstakst, f.eks. 10 kr. for område I og II og 15 kr. for kørsel mellem Lemvig og område III. Hvis man lader indtægterne tilfalde vognmanden, vil det udover en lavere timepris give vognmanden et incitament til selv at markedsføre ordningen og gøre den mere populær.

Tabel 7.3 Økonomiske konsekvenser ved forskelligt kørselsomfang.

	Kørsel på skoledage, dagtimer	Alle skoledage inkl. aftenkørsel	Kørsel på alle hverdage, dagtimer	Alle hverdage inkl. aftenkørsel
Køreplantimer pr. år	2.400 timer	3.100 timer	3.000 timer	3.875 timer
Udgifter pr. år	410.000 kr.	530.000 kr.	510.000 kr.	660.000 kr.
Besparelser på ture, der erstattes af teletaxi	165.000 kr.	165.000 kr.	165.000 kr.	165.000 kr.
Nettoudgift	245.000 kr.	365.000 kr.	345.000 kr.	495.000 kr.
Nettoudgift i % af nuværende udgift*	6%	9%	9%	13%

\*) De nuværende entreprenøromkostninger er på 3.913.100 kr.

### 7.3.5 Fordele og ulemper

#### Fordele

- En stærkt forbedret service i tre områder, hvor der i dag kun er delvis betjening om morgenen og om eftermiddagen. Med det nye forslag bliver der betjening fra kl. 06.00 til kl. 18.00.
- I den nordlige del af kommunen bliver der timedrift i de omtalte områder til og fra Lemvig.
- Med teletaxien bliver der desuden fra Remmerstrand-området korrespondance med rute 34 mod Struer om formiddagen og fra Struer om eftermiddagen.
- I den sydlige del af kommunen vil der være timedrift i området omkring Nees til og fra Lemvig, hvor der ved de fleste ture er korrespondance til eller fra Holstebro.
- 4-5 skolebørn, der går på Bøvling Skole, slipper for at gå omkring 1 km til deres cykler, når de skal hjem fra skole om eftermiddagen.
- Afhentning og afsætning ved døren/privatvejen i landområderne.
- Mulighed for at komme hjem fra arbejde med kollektiv trafik, hvor det i dag kun er muligt at komme til arbejde.
- En del af lægekørslen og anden specialkørsel vil kunne flyttes over til teletaxierne, hvilket vil gøre det billigere. Potentialet for dette kendes ikke.

#### Ulemper

- Der er ikke mulighed for at benytte månedskort og klippekort. Der skal i stedet betales 10 kr. pr. tur, uanset om man har månedskort. Dette vil kunne løses ved en kompensationsaftale mellem kommunen og entreprenøren.
- Passagererne skal altid bestille turen i forvejen. Hvor lang tid i forvejen der skal bestilles, afhænger af hvordan entreprenøren organiserer kørslen, men 1-1½ time i forvejen er ikke ualmindeligt.

Desuden vil passagerer, der benytter en lokalrute til arbejde om morgenen

og en teletaxi hjem om eftermiddagen, få et problem på skolefridage, hvor der ikke kører lokalruter. Det gør de heller ikke i det nuværende system, men der vil være mulighed for at tilbyde denne service ved at indsætte en ekstra morgentur med teletaxi på skolefridage. Hvis det vurderes at være behov for denne service, vil det skønsmæssigt koste kommunen ca. 20.000 kr. om året.

## 7.4 Fjerritslev

### 7.4.1 Baggrund

Passagertællingerne på de lokale ruter omtalt i kapitel 5 viser, at der er meget få passagerer pr. afgang før kl. 06.40 om morgenen, mellem kl. 08.30-11.00 om formiddagen, undtagen på rute 562, og efter kl. 17.00. Det samme gør sig gældende på turene udført på lørdage. Vurderingen af den kollektive trafik i kommunen har endvidere vist, at der er en del ønsker fra indbyggerne til den kollektive trafikbetjening, som ikke kan efterleves i den nuværende kørsel.

### 7.4.2 Forslag

På de tidspunkter, hvor der er få passagerer med lokalruterne, kunne busserne i princippet erstattes af taxier, således at kapaciteten af den kollektive trafik harmonerer med efterspørgslen.

I det efterfølgende forslag ses der på kørslen på hverdage efter kl. 17.00 og lørdagskørslen.

På figur 7.2 vises et forslag til, hvorledes en teletaxiordning kan opstilles. En teletaxi er en taxi (stor vogn, evt. minibuss), der efter forudgående bestilling henter passagererne tæt ved deres bolig og sætter folk af på faste stoppesteder i lokalcentret eller Fjerritslev. Ved hjemkørslen afgår teletaxien på faste tidspunkter i Fjerritslev og/eller lokalcentret.

Kommunen er delt op i tre områder, øst, vest, og syd. På figuren er kørselstiderne i de enkelte områder angivet. Turene køres kun, såfremt der er afgivet bestillinger.

Figur 7.2 *Kørselstider for de tre områder, der foreslås betjent af teletaxi*

Der er i forslaget taget hensyn til de nuværende lokale ruters ankomsttider til Fjerritslev, således at betjeningen ikke forringes.

Når man skal fra bycentret til ét af de tre områder eller omvendt, skal turen bestilles hos chaufføren før starttidspunktet for ruten. Hvor lang tid i forvejen afhænger bl.a. af, hvordan kørslen er organiseret, men 1-1½ time er ikke unormalt. Ved bestillingen skal chaufføren oplyses om det ønskede opsamlingssted, og hvilken adresse man ønskes kørt til. Såfremt der er flere passagerer, der har afgivet bestilling, kan turen være op til 45 minutter, hvilket formentlig sjældent vil være tilfældet.

Skal man fra ét af de tre områder til Fjerritslev by, skal teletaxien ligeledes bestilles før afgang fra Fjerritslev by. Ved bestillingen får man så oplyst et ca. tidspunkt for afhentning ved adressen. Turen til Fjerritslev kan i princippet tage op til 45 minutter, såfremt der er andre passagerer, der skal samles op i området. Såfremt der ikke skal andre passagerer med teletaxien, køres der direkte fra afhentningsadressen til Fjerritslev. I det tilfælde, hvor der er flere end fire personer, kan chaufføren tilrettelægge turen, således at der køres af to gange mod Fjerritslev. Såfremt dette tidsmæssigt ikke kan lade

sig gøre, skal der indsættes en dubleringstaxi eller en minibus uden meromkostninger for kommunen.

Det foreslås at anvende en enhedstakst på 10-15 kr., som afkræves hver passager. Fordelen ved enhedstaksten er dels, at der kan indgås aftale med den lokale vognmand baseret på et grundbeløb pr. time + indtægterne og dels, at dubleringerne kan afholdes af vognmanden, fordi der ved fyldte vogne også er en rimelig indtægt. Denne model gør det endvidere attraktivt for vognmanden at få flest mulige passagerer og der behøver ikke at være nogen kontrol af indtægterne.

### 7.4.3 Økonomi

#### *Aftenkørsel*

De nuværende ruter kører tilsammen ca. 5½ timer på en hverdagsaften efter kl. 17.00, fordelt på følgende ruter:

- Rute 560 kører i dag 65 minutter efter kl. 17.00
- Rute 562 kører i dag 75 minutter efter kl. 17.00
- Rute 563 kører i dag 75 minutter efter kl. 17.00.

En køreplantime koster i gennemsnit ca. 330 kr. for kommunen, hvilket svarer til, at kommunen sammenlagt betaler ca. 365.000 kr. årligt for aftenkørslen.

Ved at indføre det opstillede forslag om teletaxi på aftenurene køres der ca. syv timer på en aften fordelt på områderne:

Område I: 135 minutter fordelt på tre afgang  
Område II: 90 minutter fordelt på tre afgang  
Område III: 180 minutter fordelt på fire afgang.

Idet det antages at en teletaxi koster ca. 170 kr. pr. time, fås følgende økonomi for aftenkørslen:

Tabel 7.4 Økonomi ved teletaxikørsel om aftenen

	Udgift til teletaxi	Besparelse i forhold til nuværende kørsel
Alle hverdagsaftener	300.000 kr.	65.000 kr.
Kun aftener til skoledage	240.000 kr.	125.000 kr.

#### *Lørdagskørsel*

De nuværende ruter kører tilsammen ca. 3½ timer på en lørdag, fordelt på følgende ruter:

- Rute 560 kører i dag 124 minutter
- Rute 563 kører i dag 74 minutter.

Sammenlagt betaler kommunen ca. 1.150 kr. for kørslen pr. lørdag, hvilket svarer til ca. 50.000 kr. på årsbasis.

Ved at indføre det opstillede forslag om teletaxi på aftenturene, køres der ca. fire timer på lørdage fordelt på områderne:

Område I: 90 minutter fordelt på to afgang  
Område II: 60 minutter fordelt på to afgang  
Område III: 90 minutter fordelt på to afgang.

Den samlede økonomi ved teletaxikørsel om lørdagen fremgår af tabel 7.5.

*Tabel 7.5 Økonomi ved teletaxikørsel om lørdagen*

	Udgift til teletaxi	Besparelse i forhold til nuværende kørsel
Alle lørdage	34.000 kr.	16.000 kr.
Ikke i sommerferien	29.000 kr.	21.000 kr.

#### **7.4.4 Fordele og ulemper**

##### *Fordele*

- Alle tre områder får en bedre betjening med teletaxiordningen med flere afgang og betjeningstiden udvides.
- Alle ønsker til betjeningen kan efterleves i aftentimerne ved indførelse af ordningen.
- Mange passagerer får en hurtigere og mere direkte transport mellem Fjerritslev og bestemmelsesadressen.
- Passagererne hentes og bringes på aftalte adresser i landområderne, og undgår hermed ventetiden ved stoppestederne.
- Mere fleksibel og miljøvenlig transport.
- Ordningen er ikke dyrere, snarere en smule billigere, end dagens bustilbud.

##### *Ulemper*

- Passageren skal altid bestille turen, før turen starter i Fjerritslev by.
- Såfremt man skal på tværs i kommunen, skal man i princippet bestille to ture og betale 10 kr. for begge ture. Endvidere skal der stiges om i Fjerritslev by, hvilket kan være forbundet med en del ventetid.
- Turen koster altid 10 kr., uanset om man har gyldige kontantbilletter, klippekort, månedskort etc.

## **7.5 Sindal**

### **7.5.1 Baggrund**

Analysen af den kollektive trafik i kommunen, jf. omtalen i kapitel 5, viser, at der i landområderne uden for lokalcentrene er visse områder, som kun betjenes af lokalruter og hvor der er langt til nærmeste regionalrute. Da lokalrutekørslen er reduceret til kun at køre i forbindelse med skolernes ringeti-

der, betyder dette, at der i disse områder ikke er kollektiv trafikbetjening på hverdage mellem kl. 09.00 og kl. 12.00 samt efter kl. 15.00. I disse områder er der altså dårlige muligheder for at foretage indkøbsture eller andre ærin-der i løbet af dagen eller aftenen, hvis man ikke har en bil til rådighed.

### **7.5.2 Forslag**

Forslaget til forbedring af den kollektive trafikbetjening i landområderne går ud på at betjene disse områder med telebus i de tidsintervaller, hvor der ikke er betjening med lokalruterne. Det drejer sig om tidsintervaller om formiddagen mellem kl. 09.00 og kl. 12.00 og igen om eftermiddagen mellem kl. 15.00 og kl. 18.00. Da målgruppen for telebusserne er beboerne i landområderne, der har behov for at foretage indkøbsture eller en mulighed at komme hjem fra arbejde, indebærer forslaget, at telebusserne kører på alle hverdage, uanset om det er skoledage eller skolefridage.

I dag foregår kørslen til dagcenter og aktivitetshuse i kommunen med to busser (henholdsvis en minibus med 13 siddepladser og en midibus med 26 siddepladser), der begge kører en tur om morgenen fra kl. 08.30 til kl. 09.30 og en tur om eftermiddagen fra kl. 14.00 til kl. 14.45. Kommunen er inddelt i 4 områder, der hver betjenes på to af ugens fem hverdage, således at der er kørsel fra tirsdag til fredag. De fire områder dækker følgende byer:

- Område I: Astrup, Sønderskov
- Område II: Glimsholt, Linderum, Lørslev, Sønderskov
- Område III: Stenhøj, Lendum, Løth, Glimsholt, Hørmested
- Område IV: Blæsbjerg, Tolne, Mosbjerg, Hørmested.

De 4 områder er vist i figur 7.3.

*Figur 7.3 De fire områder, der foreslås betjent af telebusser.  
Områderne I og II betjenes mandag, tirsdag og torsdag, mens  
områderne III og IV betjenes mandag, onsdag og fredag*



Forslaget med telebusbetjening tager udgangspunkt i dagcenterkørslen, idet det foreslås, at den ene af busserne fortsætter kørslen om formiddagen til kl. 11.30. Herefter holdes der pause til dagcenterkørslen genoptages kl. 14.00, hvor den ene bus igen fortsætter kørslen til kl. 18.00. Idet det antages, at en telebus kan betjene hvert område på en halv time, kan der med forslaget skabes timedrift om formiddagen og sidst på eftermiddagen i halvdelen af kommunen på tirsdage og torsdage, mens den anden halvdel af kommunen betjenes onsdag og fredag.

Om mandagen kan man betjene begge områder med en eller to busser.

I tabel 7.6 er kørslen skitseret i område I og II mandag, tirsdag og torsdag, hvis man benytter to busser om mandagen.



Tabel 7.6 Skitse køreplan for telebusbetjening i områderne I og II.

	Mandag, tirsdag og torsdag				
Sindal	9.30	10.30	15.00	16.00	17.00
Område I	#	#	#	#	#
Sindal	10.00	11.00	15.30	16.30	17.30
Område II	#	#	#	#	#
Sindal	10.30	11.30	16.00	17.00	18.00

I tabel 7.7 er kørslen skitseret i område III og IV mandag, onsdag og fredag, hvis man benytter to busser om mandagen.

Tabel 7.7 Skitse køreplan for telebusbetjening i områderne III og IV

	Mandag, onsdag og fredag				
Sindal	9.30	10.30	15.00	16.00	17.00
Område III	#	#	#	#	#
Sindal	10.00	11.00	15.30	16.30	17.30
Område IV	#	#	#	#	#
Sindal	10.30	11.30	16.00	17.00	18.00

Hvis der kun benyttes en enkelt bus om mandagen, vil der kun være tid til en enkelt tur i hvert område formiddag og eftermiddag.

### 7.5.3 Økonomi

Hvis det antages, at kørslen udbydes sammen med dagcenterkørslen, således at man kan benytte de samme busser til begge kørselstyper, vurderes det, at timeprisen for telebuskørslen vil være omkring 250 kr. Da vognmandens kørsel bliver udvidet, er det også sandsynligt, at dagcenterkørslen vil blive billigere, men det er der ikke taget stilling til her.

I tabel 7.8 er de økonomiske konsekvenser beregnet for de to alternativer, hvor der er fuld kørsel i alle områder om mandagen ved brug af to busser og hvor der er reduceret kørsel i alle områder om mandagen ved brug af en bus.

Tabel 7.8 Økonomiske konsekvenser ved forslaget

	Telebus-forslag	
	Med høj service mandag (2 busser)	Med lav service mandag (1 bus)
Køreplantimer pr. år	1.500 timer	1.200 timer
Udgifter	375.000 kr.	300.000 kr.
Udvidelse af nuværende budget	19%	15%

Hvis der også er kørsel om aftenen, med betjening af hvert område 2 dage om ugen, vil det koste yderligere ca. 100.000 kr. pr. år.

Da de lokale ruter kun kører i forbindelse med skolernes ringetider, er der ikke mulighed for at opnå besparelser ved at nedlægge enkeltture. Ved en detailplanlægning vil der dog være mulighed for at integrere andre former for kørsel, såsom lægekørsel, kørsel med biblioteksbøger og evt. madudbringning i den foreslåede telebuskørsel.

#### **7.5.4 Fordele og ulemper**

##### *Fordele*

- En forbedret service i hele kommunen, hvor der i dag kun er delvis betjening om morgenen og om eftermiddagen. Med det nye forslag bliver der betjening i alle områder fra kl. 06.00 til kl. 18.00 tre dage om ugen.
- Hvis der vælges et højt serviceniveau om mandagen, bliver der timedrift til og fra Sindal tre dage om ugen.
- Afhentning og afsætning ved døren/privatvejen i landområderne.
- Mulighed for at foretage indkøbsture, lægebesøg, ærinder på kommunkontoret og andre ærinder, selv om man ikke har adgang til bil.
- Mulighed for at deltage i sportsaktiviteter om eftermiddagen.
- Hvis der yderligere var betjening om aftenen, ville der være mulighed for at benytte telebussen til besøg, biografture, ungdomsskole, aftenskole, sene idrætsaktiviteter mm.
- Mulighed for at integrere forskellige former for specialkørsel, f.eks. lægekørsel, kørsel med biblioteksbøger og evt. madudbringning.

##### *Ulemper*

- Da der ikke køres i alle områder på alle de fem hverdage i ugen, kan bussen ikke bruges til at komme hjem fra arbejde dagligt.
- Passagererne skal altid bestille turen i forvejen. Hvor lang tid i forvejen, der skal bestilles, afhænger af hvordan vognmanden organiserer kørslen, men 1-1½ time i forvejen er ikke ualmindeligt.

**Bilag 1:**  
**Forbedring af den kollektive**  
**trafik i tyndtbefolkede om-**  
**råder**  
Beskrivelse af gennemførte forsøg

34646 1999



Trafikministeriet

# Indhold

<b>1. INDLEDNING</b> .....	<b>4</b>
<b>2. TOTALTRANSPORT I RAVNSBORG</b> .....	<b>5</b>
2.1 Beskrivelse af forsøget.....	5
2.2 Effekter.....	5
2.3 Økonomi.....	6
<b>3. BORGERBUSSEN I FASTERHOLT-KØLKÆR</b> .....	<b>7</b>
3.1 Beskrivelse af forsøget.....	7
3.2 Effekter.....	7
3.3 Økonomi.....	8
<b>4. GUDHJEM OMRÅDET</b> .....	<b>9</b>
4.1 Beskrivelse af forsøget.....	9
4.2 Effekter.....	9
4.3 Økonomi.....	10
<b>5. BRØNDERSLEV (JERSLEV-OMRÅDET)</b> .....	<b>11</b>
5.1 Beskrivelse af forsøget.....	11
5.2 Effekter.....	11
5.3 Økonomi.....	12
<b>6. TELEBUS I LEJRE</b> .....	<b>13</b>
6.1 Beskrivelse af forsøget.....	13
6.2 Effekter.....	13
6.3 Økonomi.....	14
<b>7. LANDSBYBUSSEN I NYSTED</b> .....	<b>15</b>
7.1 Beskrivelse af forsøget.....	15
7.2 Effekt.....	15
7.3 Økonomi.....	16
<b>8. PRÆSTØ</b> .....	<b>17</b>
8.1 Beskrivelse af forsøget.....	17
8.2 Effekter.....	17
8.3 Økonomi.....	18
<b>9. LOKALBUSSEN I KJELLERUP</b> .....	<b>19</b>
9.1 Beskrivelse af forsøget.....	19
9.2 Effekt.....	19
9.3 Økonomi.....	20
<b>10. MØNBUSSEN</b> .....	<b>21</b>
10.1 Beskrivelse af forsøget.....	21
10.2 Effekter.....	21
10.3 Økonomi.....	22
<b>11. RINGE LOKALTRAFIK</b> .....	<b>23</b>
11.1 Beskrivelse af forsøget.....	23

11.2 Effekter.....	23
11.3 Økonomi.....	24
<b>12. HANDY-BAT .....</b>	<b>25</b>
12.1 Beskrivelse af systemet.....	25
12.2 Effekter.....	25
12.3 Økonomi.....	26

# 1. Indledning

Dette bilag giver en kort gennemgang af 11 eksempler på forsøg med kollektiv trafik i landområder. Eksemplerne er:

- |             |                     |
|-------------|---------------------|
| 1 Ravnsborg | 2 FASTERHOLT-KØLKÆR |
| 3 Gudhjem   | 4 BRØNDERSLEV       |
| 5 Lejre     | 6 NYSTED            |
| 7 Præstø    | 8 KJELLERUP         |
| 9 Møn       | 10 RINGE            |
| 11 HandyBAT |                     |

Gennemgangen fokuserer på betjeningen, effekterne og økonomien i forsøgene. Der er som sagt tale om en meget kort gennemgang af projekterne, men yderligere oplysninger om de enkelte projekter kan søges i de evalueringsrapporter, der ligger til grund for beskrivelsen, og som er anført bagest i dette bilag.

## 2. Totaltransport i Ravnsborg

Ravnsborg er en udpræget landkommune, med godt 6.000 indbyggere, beliggende på Vestlolland, nord for Nakskov. Beboerne i kommunen bor meget spredt.

### 2.1 Beskrivelse af forsøget

Ravnsborg Kommune gennemførte fra august 1992 til august 1995 et forsøg med indførelse af en såkaldt "Totalbus". Totalbussen erstattede ved forsøgets start de eksisterende lokale ruter i kommunen. Totalbussen kombinerer transport af skolebørn, ældre, handicappede, og brugere af kollektiv trafik i øvrigt med udbringning af mad, varer, medicin og bøger. Hovedindholdet i forsøget er således:

- Almindelig fast rutekørsel efter fast køreplan i morgentimerne (kl. 7-9) og om eftermiddagen (kl. 12-15), hvor skoleelever skal til og fra skole
- Telebuskørsel med linieforløb med ruteafvigelser i perioderne uden for tidspunkterne med fast rutekørsel, samt i weekenden. Der er mulighed for, og afsat tid til, at bussen kan afvige fra den fastsatte rute. Kørsel med disse ture skal forudbestilles, hvilket gøres direkte til en mobiltelefon i bussen.
- Reducering af en enkelt regionalrute i kommunen.

Der er seks forskellige telebusruter i kommunen, der - udover at betjene lokalområdet - alle kører til/fra kommunecentret Horslunde, hvor der i vid udstrækning er skabt korrespondance til regionalruter. Kørselsomfanget er blevet mere end fordoblet (fra ca. 3.500 til ca. 9.500 køreplantimer). Til forsøget anskaffedes 6 nye små busser med hver 14 siddepladser samt plads til 2 kørestole eller barnevogne.

### 2.2 Effekter

Totalbussen blev meget positivt modtaget blandt beboerne i kommunen, 75 pct. mener at den gør det lettere at bo i kommunen.

- Af udbringningsordningerne er madudbringning og udbringning af bibliotekbøger en succes med Totalbussen. Udbringning af medicin og varer benyttes kun i ringe grad.
- Lavgulvsbusserne er positivt modtaget mht. lettere ind- og udstigning, men kørselskomforten på sæder på langs af kørselsretningen er ikke populær. De mindre busser muliggør kørsel på mindre veje, og de er nemmere at vende, hvilket er en fordel ved små ruteafvigelser samt på blinde

veje.

- Bestillinger og planlægning af telebusruterne bliver i praksis håndteret af chaufførerne på den enkelte bus. Den direkte kontakt mellem passager og chauffør sikrer en fælles forståelse af opsamlings- og afsætningssted og -tidspunkter.
- Nedenstående tabel viser, at der er kommet flere brugere i den lokale kollektive trafik, men at der generelt er færre brugere af den samlede trafik.

*Tabel 2.1 Antal passagerer pr. uge og køreplanstime på regional- og lokalruter i Ravnsborg Kommune i hhv. 1991 (før forsøget) og 1994 (forsøgets sidste år)*

	1991		1994	
	pass pr uge	pass pr kpt	pass pr uge	pass pr kpt
Regionalruter	9.950	27	6.159	21
Lokalruter/Totalbussen	2.410	28	3.044	13

## 2.3 Økonomi

*Tabel 2.2 Økonomiske nøgletal for forsøget i Ravnsborg sammenlignet med før forsøget (1991)*

	1991	1. forsøg- sår	2. forsøg- sår	3. forsøg- sår
Driftsudgifter	2.330.638	4.861.983	3.891.051	3.296.156
Indløsning af busser		882.197		
Forsøgsudgifter		424.005	378.029	11.250
Besparelse på regionalrute 11				-625.000
Specielle kørselsordninger	1.027.970	832.739	758.373	762.060
Udgifter ialt	3.358.608	7.000.924	5.027.453	3.444.466
Brugerbetaling*	146.983	217.381	290.756	296.529
Nettoudgift	3.211.625	6.783.543	4.736.697	3.147.937
Støtte fra Trafikministeriet		1.850.000	981.200	1.110.000

\* Passagerer og udbringning

Systemet medførte en reduktion i offentlige udgifter til kollektiv lokaltrafik og særlige kørselsordninger på ca. kr. 64.000 i forhold til tidligere. Samtidig skal det huskes, at kørselsomfanget er mere end fordoblet og at den lokale kollektive trafik nu betjener så godt som alle områder i kommunen.



## 3. Borgerbussen i FASTERHOLT-KØLKÆR

Områderne omkring FASTERHOLT og KØLKÆR ligger i både Herning og Brande kommuner og dækker 97 km<sup>2</sup>.

Tabel 3.1 Antal indbyggere i området og de største byer

Hele området	FASTERHOLT	KØLKÆR
2.200	360	600

### 3.1 Beskrivelse af forsøget

Borgerbussen udsprang af et initiativ fra FASTERHOLT borgerforening, der pegede på behovet for at forbedre vilkårene for de mindst mobile, f.eks. unge, ældre og borgere uden privatbil. Borgerbussen blev realiseret som forsøg i 1993 og bussen blev i 1995 gjort permanent.

Områderne omkring FASTERHOLT og KØLKÆR kaldes "kundeområdet". Forsøget tilbød beboere i kundeområdet transport inden for et trafikområde, der dækkede trekanten mellem Herning, Ikast og Brande.

- Borgerne i kundeområdet kunne frit bestille dør-til-dør kørsel til/fra et sted i trafikområdet. Kørselstidsrummet dækker:
  - hverdage fra kl. 05.50-18.00
  - tre hverdage om ugen tillige kl. 18.00-22.00 (fredag dog til kl. 23.00)
  - lørdag kl. 09.00-16.00
  - søndag kl. 09.00-13.00 samt kl. 17.00-21.00.
- Kommunale kørselsopgaver i området (kørsel af pensionister til dagcenter og kørsel af skoleelever til tandlægen) blev senere integreret i forsøget
- Borgerbussen erstattede en del af kørslen på en regional rute.

Kørslen foretages med 12-18 personers minibusser i forskellige størrelser, som anvendes i forhold til antallet af passagerer og kørestolsbrugere.

### 3.2 Effekter

Under forsøget kørte i gennemsnit ca. 10 passagerer med bussen pr. dag, men det er vurderet, at dette tal efter overgangen til permanent drift er fordoblet. Under forsøget blev bussen benyttet af ca. 200 husstande, svarende

til ca. 10 pct. af de potentielle kunder i "kundeområdet".

- Der er generel stor tilfredshed med projektet blandt brugerne af bussen.
- Borgerforeningerne stillede i første omgang frivillig arbejdskraft til rådighed for kørselscentralen, og funktionen blev overtaget af vognmanden i forbindelse med overgangen til permanent drift.
- I første omgang havde systemet sit eget takstsystem, idet det blev vurderet, at administrationen til at integrere systemet med den øvrige kollektive trafik ville blive for omfattende. Ved overgangen til permanent drift er Borgerbussen dog overgået til et fælles zone- og takstsystem, hvilket har medført en del ekstra administration i Herning Kommune.

### 3.3 Økonomi

Efter overgangen til permanent drift beløber de årlige udgifter sig til ca. kr. 610.000, hvoraf passagerindtægterne dækker ca. 10 pct. Besparelserne ved integration af de kommunale kørselsopgaver beløber sig til kr. 210.000, og hvis den årlige amtskommunale besparelse ved at lade Borgerbussen udføre nogle af de regionale ruter medregnes, løber projektet rundt økonomisk. Der er således ikke opnået nogen egentlig besparelse, men det er lykkedes at forbedre den kollektive trafik betjening i Fasterholt/Kølkær-området væsentligt, inden for det eksisterende kørselsbudget.

## 4. Gudhjem området

Gudhjemområdet dækker den vestlige del af Allinge-Gudhjem kommune på Bornholm.

*Tabel 4.1 Indbyggere pr. 1/1 1992 i forsøgsområdet og de største byer*

Hele området	Gudhjem	Østermarie	Østerlars	Rø
ca. 4.000	818	504	301	225

Den regionale trafik (5 ruter) går overvejende på tværs af dette område, mens den lokale trafik (2 ruter) går på langs af området, men kun på skoledage og i skoletiden.

### 4.1 Beskrivelse af forsøget

Forsøget skulle belyse mulighederne for at etablere en økonomisk bæredygtig kollektiv trafikbetjening udenfor skoletiden i et landdistrikt gennem en samordning af lokalområdets "aktivitetsplaner" og den kollektive trafiks køreplaner. Hovedindholdet i forsøget var:

- Udvidelse af betjeningen i lokalområdet udenfor skoletiden (eftermiddag og aften)
  - der køres 2-3 ture med tilnærmet timesdrift både eftermiddag og aften på hverdage
  - der køres direkte ad større veje mellem bysamfundene for at opnå hurtig betjening og højere frekvens
  - der køres kun i perioden september til april, da de fleste aktiviteter holder pause i sommerperioden
  - der er indført et særligt upersonligt ugekort til strækningen som supplement til BATs almindelige takstsystem
  - der køres med almindelige 12-meter busser, da de er nødvendige til skolekørsel og ungdomsskolekørsel, og besparelsen ved at indsætte mindre busser ikke modsvarer omkostningerne i.f.m. tomkørsel og chaufførskift.

### 4.2 Effekter

Der blev i alt i forsøgsperioden kørt 288 ture med et samlet passagertal på 1192 svarende til godt 4 passagerer pr. tur. Variationerne fremgår af nedenstående tabel.

*Tabel 4.2 Gennemsnitligt antal daglige passagerer ved tællinger i udvalgte uger gennem forsøget.*

Uge	september*	40	45	49	10	15
Daglige passagerer	71	26	46	14	35	44

\* september var forsøgets første måned, hvor kørslen som indtroduktionstilbud var gratis

Det meget lave passagerantal i uge 49 blev fulgt op af en ekstraordinær informationskampagne og omdeling af to fribilletter til husstandene i området.

- En interviewundersøgelse viser at folk er glade for ordningen, men passagertællingen viser at den ikke bliver brugt ret meget.
- Især om aftenen er tilslutningen lille, selv om der er mange biler ved aftenaktiviteterne.
- Hovedparten af passagererne om eftermiddagen er børn, der nu har mulighed for at blive i skolefritidsordninger o.lign. en time eller to længere.

### 4.3 Økonomi

Omkostningerne til forsøget, der udelukkende består af udvidelse af kørslen er summeret i nedenstående tabel.

*Tabel 4.3 Samlede udgifter for den 1-årige forsøgsperiode*

Driftstilskud	166.845
Forsøgsudgifter*	42.904
I alt	209.749
Indtægter	ca. 90.000

\* annoncer, husstandsomdeling, interviewundersøgelse mm.

Det har ikke været muligt at opgøre billetindtægterne, bl.a. pga. fælles takstsystem og mange omstigninger. Det specielle ugepas til forsøgslinien blev kun solgt i ét eksemplar. Samlet er der konstateret en passagerstigning på de lokale ruter svarende til en merindtægt på ca. 90.000 kr.

## 5. Brønderslev (Jerslev-området)

Som en del af et større projekt i Brønderslev kommune er der gennemført et forsøg med betjeningen i området omkring Jerslev. Jerslev ligger i den østlige del af Brønderslev kommune.

Tabel 5.1 Indbyggere pr. 1/1 1994 i området og de største byer

Hele området	Jerslev	Sterup	Hellum
2.750	774	202	142

### 5.1 Beskrivelse af forsøget

2 af 4 lokalruter i kommunen kører omkring Jerslev. Forsøget ide var at etablere og afprøve kørselsordninger, der indenfor de samme økonomiske rammer som hidtil og uden serviceforringelser skulle give en bedre generel dækning med kollektiv trafik i området. Hovedindholdet var:

- Omlægning af lokalkørsel til telebuskørsel med mindre busser i dagtimerne på skoledage
- Omlægning af regionalruter. En rute omlægges for at kunne medtage skolebørn, en anden får tilpasset tiderne.
- Etablering af en teletaxi ordning om dagen på ikke-skoledage, om aftenen på skoledage og på lørdage

Telebussen kører efter særlig elevkøreplan og som telebus den øvrige del af tiden. Kørsel skal bestilles senest en time før afgang og der køres delvist efter fast rute, således at det kun i særlige tilfælde er muligt at blive afhentet/afleveret ved egen bopæl.

### 5.2 Effekter

Tabel 5.2 Ændring i ugentligt passagertal i.f.t. før forsøget

	lokalrute (646)	lokalrute (647)	regionalrute (203)	regionalrute (210)	teletaxi*	I alt
Ændring i passagertal	4	-275	180	-11	12	-90

Tallene er baseret en oktoberuge i hhv. 1992 og 1993. \*gennemsnitstal for køreplansåret 1993/94

- 93 pct. af kørslen på lokalruterne (telebus) er fortsat skolebørn, ca. 6 pct. er erhvervsaktive ml. 19-64 år, samt enkelte øvrige passagerer.
- Ca. 84 pct. af passagererne er tilfredse med ordningen.

- Teletaxien er en begrænset succes, anvendelse svinger mellem 1 og 29 passagerer pr. måned.
- Fordel i små busser på små veje i stedet for traditionelle 12-meter busser
- Kapacitetsproblemer i de små busser ved uvante forhold - f.eks. dårligt vejr eller problemer på regionalruterne

### 5.3 Økonomi

*Tabel 5.3 Samlede omkostninger for lokalrutekørslen (telebus)*

	Før forsøget	1993/1994*	1994/1995
Omkostninger	1.045.000	900.000	900.000
Indtægter	-125.000	-109.000	-110.000
Nettoomkostninger	920.000	791.000	790.000
Kørselsomfang (køreplanstimer)	2.620	2.310	2.530

\* Første forsøgsår

Herudover kommer udgifter til teletaxi:

- Samlet udgift = 9.874 kr.
- Billetbetaling = 510 kr.

## 6. Telebus i Lejre

Lejre Kommune ligger på Sjælland umiddelbart vest for Roskilde.

Tabel 6.1 Antal indbyggere i Lejre kommune og de største byer (1994)

Kommunen	Gevninge	Lejre/Allerslev	Osted
8.500	1.800	1.500	2.300

### 6.1 Beskrivelse af forsøget

Før forsøget bestod betjeningen af to lokale linier og en aftentelebus, der kun kørte i den sydlige del af kommunen. Skolekørslen var lukket. Forsøgets grundide var at tage ressourcerne fra HT's lokale kørsel og lægge disse sammen med kommunens egne ressourcer til lukkede kørselsordninger for at skabe et åbent tilbud for alle borgere. Hovedindholdet i forsøget var:

- En almindelig lokallinie, der blev etableret på baggrund af to af de eksisterende linier.
- 3 åbne skoleruter, der blev etableret på baggrund af de eksisterende lukkede skoleruter.
- En dagtelebus, der dækkede hele kommunen med dør-til-dør betjening og bestilling mindst en time før afgang. Undervejs i forsøget blev telebussen justeret, da brugerne fandt det for besværligt at skulle bestille hver gang. Herefter kørte den med fast køreplan og rute, hvor kun passagerer til/fra områder væk fra ruten skal ringe og bestille, men der køres stadig dør-til-dør.
- En udvidelse af aftentelebusen til at omfatte hele kommunen.

### 6.2 Effekter

- Der foreligger ikke sammenlignelige passagertællinger for før og efter projektet, men det tyder på at forsøget har resulteret i en passagertilvækst på 20-30 pct.
- Ca.  $\frac{2}{3}$  af passagererne på dagtelebussen stiger på den faste rute, resten er bestillinger.
- Der er udbredt tilfredshed med ordningen blandt passagererne, 60 pct. ønsker ordningen skal fortsætte uændret, 24 pct. med mindre justeringer. Generelt i kommunen er der dog større utilfredshed med busdriften, kun 32 pct. af svarerne på en generel undersøgelse var tilfredse med busdriften i kommunen.

- Det er ikke lykkedes at integrere de sociale kørselsordninger i forsøget.
- Kulturel forvaltning mener at skolebusserne er for ufleksible fordi der skal tages hensyn til øvrige passagerer. Desuden er der stort set ikke andre end skoleelever, der benytter afgangene.

### 6.3 Økonomi

Det har været en central del af oplægget, at forsøget skulle gennemføres indenfor de eksisterende økonomiske rammer. Dog har forsøget givet et underskud på knap 100.000 kr. hvilket hovedsageligt skyldes en driftsomlægning undervejs.



## 7. Landsbybussen i Nysted

Nysted kommune dækker et areal på ca. 144 km<sup>2</sup> og ligger på den sydøstlige del af Lolland, stort set midt mellem Maribo og Nykøbing Falster - regionscentre for hhv. Lolland og Falster.

Tabel 7.1 Indbyggere i Nysted kommune og de største byer i kommunen

	Kommunen	Nysted by	Kettinge	Øster Ulslev
Indbyggere	5.600	1.450	760	300

### 7.1 Beskrivelse af forsøget

Kommunens kollektive trafik bestod før forsøget af 3 regionale og 3 lokale ruter. De tre lokalruter bestod stort set kun af skolekørsel og kørte kun på skoledage.

Forsøget i Nysted kommune havde til formål at vise, om den såkaldte "Landsbybussen" ville give en mere fleksibel kollektiv trafik indenfor den eksisterende udgiftsramme. Forsøget består af to hovedelementer:

- De eksisterende lokalruter blev omdannet til lukkede skoleruter.
- For øvrige passagerer er der indført en telebusordning, kaldet Landsbybussen.

Landsbybussen skal bestilles mindst en time inden afgang, og der køres dør-til-dør på 3-4 daglige afgang. Kørslen er bygget op over kørsel af pensionister til kommunens dagcenter, således der køres med faste afgang- og ankomsttidspunkter i Nysted By. Tirsdage og fredage køres i den vestlige del af kommunen, mandage og torsdage i den østlige. På onsdage er dagcenteret lukket og kørsel kan bestilles overalt i kommunen. Landsbybussen kører på alle hverdage undtagen mellem jul og nytår og en enkelt uge i november.

Landsbybussen køres med 22-personers bus med lift (2-4 kørestole og 14-18 siddepladser).

### 7.2 Effekt

Landsbybussen kører ca. 25 timer om ugen, stort set alle afgang med passagerer. Hovedeffekterne af forsøget er:

- Passagertallet er ca. 270 ugentligt, heraf ca. 150 visiterede dagcenterbrugere og 120 andre passagerer. De 120 passagerer kan sammenlignes med

ca. 35 passagerer pr. uge med de gamle lokalruter.

- Både dagcenterbrugere og andre passagerer er meget tilfredse med Landsbybussen og dør-til-dør betjening, og både skoler og elever er glade for den lukkede skolekørsel, der gør systemet mere fleksibelt.
- Forsøgets største problem, er at kapaciteten er ved at være nået med de eksisterende busser, så passagerer i enkelte tilfælde må afvises på den ønskede afgang.

### 7.3 Økonomi

Forsøgets økonomiske nøgletal er summeret i nedenstående tabel.

*Tabel 7.2 Økonomiske nøgletal for forsøgets to første år sammenlignet med før forsøget.*

	Før forsøget	1. forsøgsår 1/8 94 - 131/7 95	2. forsøgsår 1/8 95 - 31/7 1996
Besparelse på lokalruter (skole)	1.580.000	1.167.000	1.167.000
Manglende indtægter fra lokalruter		55.000	55.000
Udgifter til landsbybussen		458.000	593.000
Passagerindtægter landsbybussen*		-34.000	-6.000
Besparelse dagcenterkørsel		-151.000	-151.000
Besparelse omsorgskørsel		-13.000	-26.000
Forsøgsudgifter**		236.000	
Resultat	1.580.000	1.718.000	1.632.000
Merudgift i.f.t. før forsøget		138.000	52.000

\* Kørslen er gratis fra 1/10 1995, \*\* Detailudarbejdelse, markedsføring, evaluering mm.

Det ses af tabellen, at forsøget medfører en lille ekstraudgift. Det første år skyldes denne merudgift dog udelukkende specielle forsøgsudgifter. Andet år skyldes merudgifterne hovedsageligt, at kørslen med landsbybussen blev dyrere. Kørslen blev udbudt i licitation, og vognmanden der havde kørt Landsbybussen i forsøgets første år ønskede ikke at byde på kørslen. Billetindtægterne falder i forsøgets andet år fordi kørslen gøres gratis fra 1/10 1995.

## 8. Præstø-bussen

Præstø Kommune er beliggende på Sydsjælland og dækker et areal på 107 km<sup>2</sup>.

*Tabel 8.1 Antal indbyggere i kommunen og delområder*

Hele kommunen	Vestlige del	Præstø by	Østlige del
7.300	2.929	3.580	766

### 8.1 Beskrivelse af forsøget

Kommunen betjenes af 6 regionale ruter og før forsøget bestod den lokale kollektive trafik af 3 faste ruter, der varetog skolekørsel, 1 rute, der varetog ungdomsskolekørsel, samt en teletaxirute. På ikke-skoledage og i weekenden var teletaxi den eneste transport.

- oprettelse af 2 Præstø-busser, der betjener 3 områder dækkende hele kommunen. Busserne kører i tidsrummet kl. 8-18 og tilbyder dør-til-dør betjening
- reduktion i kørselsomfanget på de øvrige lokale ruter

Kørselsomfanget er i forsøget 6.400 køreplantimer, en stigning på ca. 30 pct. i forhold til det gamle system.

### 8.2 Effekter

*Tabel 8.2 Gennemsnitligt antal passagerer baseret på 21 måneders drift (august 1994 - maj 1996)*

Passagerer i alt	Ture i alt	Gennemsnitligt antal passagerer pr tur
66.000	7.500	ca. 9

- Antallet af passagerer pr. udført køreplanstime er steget fra ca. 6 i 1994 (forsøgets start) til ca. 16 i 1996.
- Blandt brugerne af Præstøbussen er der stor tilfredshed med forsøget og de nye transportmuligheder.
- Der har været lidt problemer med skole og daginstitutioner ved kørsel omkring kl. 9 og kl. 12, hvor kørslen kolliderer med dagcenterkørslen.
- De specielle kørselsordninger er næsten problemfrit integreret i Præstø-

bussen.

- Stor tilfredshed med den direkte kontakt mellem entreprenør og kunder, uden at skulle over Præstø Kommune eller STS.

### 8.3 Økonomi

*Tabel 8.3 Økonomiske nøgletal for kørsel i Præstø Kommune før og under forsøget.*

	1993	1994*	1995
Nettodriftstilskud**	1.823.000	1.985.000	1.821.000
Dagcenterkørsel	323.000	172.000	40.000
Kørsel til læge og behandling	206.000	184.000	197.000
Taxakørsel med skoleelever til/fra skole	251.000	135.000	
Anden elevbefordring med taxi	11.000	15.000	20.000
Skoleårskort	315.000	323.000	320.000
Udvidet skolekørsel		18.000	36.000
Ungdomsskolekørsel	11.000		
I alt	2.940.000	2.832.000	2.434.000

\* Forsøget kørte 5 mdr.

\*\* Modregnet billetindtægter

Tabellen viser, at kommunen har sparet godt ½ million kr. (svarende til ca. 17 pct. af de samlede transportudgifter) på trods af det øgede kørselsomfang.

## 9. Lokalbussen i Kjellerup

Kjellerup Kommune ligger i Midtjylland mellem Silkeborg og Viborg.

*Tabel 9.1 Omtrentlige indbyggertal i kommunen og de største byer*

Kommunen	Kjellerup	Ans	Thorning	Vindeslev	Sjørlev-Demstrup
13.000	4.000	1.500	900	400	600

### 9.1 Beskrivelse af forsøget

Den kollektive trafik bestod før forsøget af tre ekspresruter, 4 regionalruter og 6 lokalruter, der i princippet var ringruter med Kjellerup by som udgangspunkt. Lokalruterne var for størstedelen fokuseret på skolekørslen, men med betjening udenfor skoletiden, således at de lokale ruter blev kørt med traditionelle 12-meter busser. Forsøget var delt op i tre faser:

- En lille bus indsættes på en tværgående rute. Bussen er supplement til den eksisterende kørsel og kører kun om aftenen og i weekenden
- Kørslen med den lille bus udvides til også at erstatte en stor bus på det øvrige lokalrutenet på trafiksvage tidspunkter. Ydermere var det planen, at transport af bøger, mad og øvrige varer skulle integreres i kørslen. Dette blev dog aldrig implementeret.
- Sidste fase indeholdt en omlægning af en ekspresrute til at erstatte dele af en regionalrute. Regionalruten kunne således varetage en del af skolekørslen, hvorefter al kørsel på pågældende lokalrute kunne køres med små busser.

### 9.2 Effekt

Det gennemsnitlige antal passagerer i Lokalbussen fremgår af nedenstående tabel. Sammenlagt har forsøget dog ikke medført flere brugere af den kollektive trafik, da Lokalbussens passagertal modsvares af en tilbagegang på andre ruter.

*Tabel 9.2 Gennemsnitligt antal passagerer pr. uge i forsøgets tre faser*

1/3 1993 - 2/8 1993	3/8 1993 - 30/9 1994	1/10 1994 - 27/5 1995
183	242	51
3,0 pr. tur	3,3 pr. tur	0,3 pr. tur

Det store fald fra fase 2 til 3 skyldes at en del af skolekørslen overgår til regionalruter.

- telebusbetjeningen var meget lidt benyttet af ældre, muligvis pga. ældres tilbageholdenhed overfor tilkaldeordninger, og fordi ældre på landet er mere selvhjulpne.
- det har været nødvendigt at markedsføre kraftigt, ikke kun ved forsøgets start men også i løbet af forsøget.
- integrering af kommunale udbringnings- og særkørsler har vist sig umuligt, pga. af en række strukturelle og holdningsmæssige barrierer.

### 9.3 Økonomi

De økonomiske nøgletal for projektet er summeret i nedenstående tabel. Bemærk, at alle tal er opgivet pr. måned.

*Tabel 9.3 Økonomiske nøgletal pr. måned for Lokalbussen*

Nøgletal pr. måned	1/3 1993 - 2/8 1993	3/8 1993 - 30/9 1994	1/10 1994 - 27/5 1995
Totale udgifter	50.722	49.845	41.033
Billetindtægter	7.971	4.837	1.643
Besparelser	4.128	3.379	3.411
Driftsunderskud	38.672	41.628	35.980
- pr. passager	76	32	142
- pr. køreplanstime	315	236	589
Køreplanstimer pr. dag	4,0	5,8	2,0

# 10. Mønbussen

Møn Kommune har et areal på over 23.000 ha og er således en af landets største. Kommunen har omkring 11.400 indbyggere hvoraf ca. halvdelen bor i kommunecenteret Stege, der ligger midt på øen. Der er over 30 km til nærmeste andet kommunecenter.

## 10.1 Beskrivelse af forsøget

Før forsøget bestod den kollektive trafik udover regionalruterne, der er bibeholdt under forsøget, af 7 lokalruter, der hovedsageligt var tilrettelagt efter skolebørn, som ikke kørte efter kl. 17.00 og kun i meget begrænset omfang på ikke-skoledage. Mønbussen er inspireret af projektet på Præstø (se kapitel 8). Hovedindholdet er:

- Der køres med to busser, der kører med skolebørn (åben for alle) i perioderne kl. 7-9 og kl. 12-15.
- I perioderne kl. 9-12 og kl. 15-18 køres som telebus med dør-til-dør kørsel og bestilling senest en time inden afgang. Kommunen er opdelt i 6 områder, der betjenes med 2-4 afgange om dagen med start og slut i Stege.
- Projektet omfatter ikke kørsel aften og weekends.
- Mønbussen benytter STS's almindelige takstsystem.

## 10.2 Effekter

*Tabel 10.1 Gennemsnitligt antal passagerer pr. måned (baseret på passagerundersøgelse i november 1996)*

Passagerer pr. måned	Bestillingsture pr. måned	Passagerer pr. tur
803	399	2,0

- Passagererne i Mønbussen vurderes hovedsageligt at være kommet fra den øvrige kollektive trafik - der ikke er konstateret en stigning i det samlede passagerantal.
- Udnyttelsen har været meget høj, ca. 90 pct. af de planlagte ture køres
- Den generelle holdning til forsøget er meget positiv, men mange brugere mener, at kørselsperioderne er for korte, og at tilbuddet også burde gælde om aftenen og i weekenden, samt at der kunne være bedre korrespondance til regional- og lokalruter.
- Kommunen har ca. halveret sine udgifter til specialkørsler (læge, special-

læge, dagcenter etc.) idet brugere nu visiteres til Mønbussen (efter vurdering af førligheden) ved interne rejser på øen i stedet for til Falck som tidligere.

- Der er ikke konstateret større utilfredshed blandt de passagergrupper, der tidligere blev betjent med Falck/Taxi.

### 10.3 Økonomi

*Tabel 10.2 Møn Kommunes merudgifter til kollektiv trafik i 1996*

Merudgift på kollektiv trafik	397.000
Besparelse på kørselsordninger	289.000
Nettoomkostning	108.000

Det er altså ikke lykkedes at skabe en omkostningsneutral forbedring, men derimod en væsentlig forbedring af udbuddet af kollektiv trafik for en beskedent meromkostning.



# 11. Ringe lokaltrafik

Ringe kommune ligger på den syd-østlige del af Fyn, godt 20 km. fra Odense.

*Tabel 11.1 Indbyggertal i Ringe kommune og de største byer (1995)*

Kommunen	Ringe by	Espe	Søllinge	Vantinge
11.000	5.100	550	280	240

## 11.1 Beskrivelse af forsøget

Før forsøget bestod den lokale kollektive trafik af 4 faste ruter med timesdrift, ingen kørsel om aftenen og i skolernes sommerferie samt med halveret kørsel på skolefridage. Hovedindholdet i forsøget var:

- 6 faste ruter med timesdrift kl. 7-9 og kl. 12-16. Kørsel med 4 små lavgulvsbusser og to 12-meter busser
- 4 faste ruter udenfor myldretiden (kl. 6-7 og 16-17)
- 2 bybusruter i Ringe kl. 12-16
- Telebuskørsel med dør-til-dør betjening dækkende hele kommunen (kørsel til tre områder: Nord, syd og vest). Kørsel til Ringe kl. 9-19 og fra Ringe kl. 11-12.
- Teletaxi-kørsel (dør-til-dør) på hverdagsaftner med kørsel til Ringe kl. Kl. 18-19 og fra Ringe kl. 22-23
- En traditionel 12-meter bus til skolernes fri disposition kl. 9-12

Det samlede kørselsomfang er 285 køreplanstimer pr. uge fordelt med 180 timer på de 6 faste ruter (inkl. 10 timer bybus), 40 timer på de 4 faste ruter, 30 timer til telebus og teletaxi og 5 timer til dubleringsbus.

## 11.2 Effekter

- Antallet af passagerer vurderes at være lidt større end i det gamle net, hvilket bl.a. skyldes at specialkørsler er blevet integreret.
- Bybusserne er kun meget lidt brugt.
- Det har været nødvendigt at indsætte en ekstra bus i morgenmyldretiden.
- Omlægningen har medført visse forringelser for skoleeleverne vedr. hjemkørsel fra byskolerne om eftermiddage.
- I starten var der stor utilfredshed med små lavgulvsbusser, bl.a. fordi passagerer sidder på langs af kørselsretningen.

- Den specielle skolebus er meget populær og anvendes på 70 pct. af skoledagene. Svømmekørslen, der også skal udføres med denne bus, har ligget stille pga. ombygning, så det kan forventes at skolebussen vil blive udnyttet fuldt ud.
- Teletaxiforsøget har en meget lav benyttelse. I forsøgets første 8 måneder kørtes kun 40 pct. af de mulige ture, med gennemsnitligt 1,3 passager pr. tur.
- Energiforbruget er faldet ca. 10 pct. trods øget kørselsomfang på ca. 50 pct.

*Tabel 11.2 Gennemsnitligt antal passagerer pr. uge sammenlignet med det gamle system*

		Gamle system	Nye system
Passagerer pr. uge	faste ruter	4.825	4.615
	bybus		23
	telebus		227
	teletaxi		38
I alt		4.825	4.903
Køreplanstimer		200	285
Passagerer pr. køreplanstime		24,1	17,2

### 11.3 Økonomi

*Tabel 11.3 Økonomiske nøgletal for forsøget med Ringe lokaltrafik sammenlignet med det gamle system. Alle tal i 1.000 kr.*

		Gamle system (1.000 kr.)	Nyt system* (1.000 kr.)
Udgifter	lokale ruter**	3.075	3.715
	ungdomsskole	250	188
	teletaxi		374
	taxikørsel med elever	363	363
	kørselsordninger (soc.forv.)	890	710
	ekstra morgenbus		47
Udgifter i alt		4.575	5.397
Indtægter i alt		340	469
Kørselsomkostninger		4.235	4.928
Besparelser			ca. 200
Nettoomkostninger		4.235	4.728

\*Opregnet til et helt år på baggrund af regnskabstal for forsøgets første 5 måneder. Kommunen vurderer, at besparelserne kan nå op på 300.000 kr. efter en sløv start.

\*\* Dækker al dagkørsel: Lokale ruter, telebusser, bybusser og den specielle skolebus.

Tabellen viser, at forsøget har øget nettoomkostningerne for lokalkørsel i Ringe kommune med godt 10 pct., hvilket skal ses i lyset af et øget kørselsomfang på ca. 50 pct. Samtidig forventes yderligere besparelser fra samkørsel i fremtiden.

## 12. Handy-BAT

HandyBAT dækker som det eneste af de præsenterede forsøg et helt amt. Det er medtaget i denne oversigt, da den individuelle transport kan være et reelt alternativ i meget tyndtbefolkede områder.

### 12.1 Beskrivelse af systemet

Bornholm er forholdsvist tyndtbefolket, og samtidig efterlyser en række grupper, både handicappede, der ifølge lovgivningen ikke har ret til særtransport, og "almindelige" kunder, der bor langt fra de kollektive trafiktilbud, et alternativt system, der tilbyder "dør til dør"-transport.

De kørsler, der er koordineret i HandyBAT, er:

- BAT's (Bornholm Amts Trafikselskab) handicapkørsel
- Siddende sygekørsel for amtet
- Donorkørsel
- Kørsel til behandlingssteder for kommunen
- Kørsel af Falcks egne abonnenter.

og hertil kommer naturligvis de åbne brugere af systemet. Bestilling af ture kan foregå på alle døgnets timer, men selve kørslen er begrænset til tidsrummet kl. 6.00 - 23.00 på alle ugens dage. I HandyBAT sker kørslen i taxi- eller Falckvogne og kørslen koordineres af Falck's edb-baserede dynamiske kørselsplanlægningsværktøj EVA 2000. Bestilling af ture sker via et specielt HandyBAT-telefonnummer direkte til Falcks vagtcentral.

### 12.2 Effekter

- Antallet af tilmeldte til systemet fremgår af tabellen i næste afsnit, der viser en stigende tendens.
- Der er generel tilfredshed med betjeningen blandt brugerne af systemet.
- Der er dog kritiske røster over kørsel med Falck, det minder for meget om sygetransport (hvad tænker naboen?)

## 12.3 Økonomi

Tabel 12.1 Økonomiske nøgletal for HandyBAT

	Udgifter	Indtægter	Nettoudgifter	Antal tilmeldte*
1993	1.046.724	237.809	808.915	310
1994	1.325.681	225.802	1.099.879	380
1995	447.049	128.031	319.017	270
1996	681.631	195.858	485.774	340
1997	710.346	147.504	562.842	390

\* ultimo år

I 1997 er der udregnet en koordineringsgrad på 1,8, som udtrykker, at der i gennemsnit har kunnet samles 1,8 transportopgave på hver tur. Til sammenligning var koordineringsgraden i 1993 (før forsøget startede) 1,25, hvilket viser, at udnyttelsen af materiellet er blevet forbedret.

I 1997 blev der kørt 7.243 ture under HandyBAT, hvilket betyder at hver tur i gennemsnit koster knap 100 kr. ekskl. Indtægter.

# Kilder

1. "Toaltransport i Ravnsborg", Trafikministeriets forsøgsordninger, system rapport 39, oktober 1996
2. "Borgerbus forsøget i Fasterholt-Kølkær området", Trafikministeriets forsøgsordninger, system rapport 26, maj 1995
3. "Forsøg med alternative betjeningsformer for den kollektive trafik i Gudhjemområdet", Trafikministeriets forsøgsordninger, system rapport 16, juni 1994
4. "Evalueringssrapport for Brønderslev projektet", Trafikministeriets forsøgsordninger, system rapport 19, juli 1994
5. "Telebusforsøg i Lejre Kommune", Trafikministeriets forsøgsordninger, system rapport 23, marts 1994
6. "Evaluering af Landsbybussen i Nysted Kommune", Trafikministeriets forsøgsordninger, system rapport 38, marts 1996
7. "Evaluering af Præstøbussen", Trafikministeriets forsøgsordninger, system rapport 40, april 1997
8. "Lokalbussen i Kjellerup Kommune", Trafikministeriets forsøgsordninger, system rapport 36, april 1996
9. "Evaluering af projekt Mønbussen", Møn Kommune og Storstrøms Trafikskelskab, Juni 1997
10. "Evaluering af Ringe lokaltrafik", Trafikministeriets forsøgsordninger, system rapport 27, juli 1995
11. "Kollektiv trafik for alle -erfaringer med dør-til-dør transport fra HandyBAT på Bornholm", Færdselsstyrelsen, august 1998