

Talemanuskript til brug for besvarelse af samrådsspørgsmål F den 6.
november 2019

Samrådsspørgsmål

Ministeren bedes redegøre for, hvilke initiativer ministeren vil tage i dette folketingsår, som i væsentlig grad vil vedrøre vilkårene for og udviklingen i landdistrikterne, samt hvilke overvejelser ministeren i øvrigt gør sig i hensyn til landdistrikterne.

Besvarelse

Tak for spørgsmålet.

Først og fremmest vil jeg sige, at mobilitet i landdistrikterne ligger mig meget på sinde, og at jeg er af den klare overbevisning, at et velfungerende transportsystem er altafgørende for sammenhængskraften i Danmark.

Som de fleste af jer nok ved, så bor jeg selv i landsbyen Adsbøl i Sønderjylland. Før det har jeg boet i blandt andet Avnbøl og Over Tandslet. Jeg kender derfor til de udfordringer, der kan være forbundet med manglende mobilitet i et landdistrikt.

I Adsbøl holder der to biler i en stor del af indkørslerne – også i min egen indkørsel - og det betragtes ganske enkelt som en nødvendighed for at få hverdagen til at fungere og hænge sammen.

Og dette er ikke kun en tendens, vi ser i landsbyerne i Sønderjylland - men i de fleste landdistriktsområder.

I den yderområdeanalyse, som Transport- og Boligministeriet netop har fået udarbejdet, fremgår det, at antallet af indbyggere i husholdninger uden bil er faldet fra seks til fire procent over en tiårig periode i landdistrikter og mindre byer med op til 2000 indbyggere. Samtidig er antallet af husholdninger med to eller flere biler steget. Privatbilen giver simpelthen en uovertruffen grad af mobilitet.

[Grøn mobilitetsplan]

Som jeg har sagt ved flere anledninger, er det min ambition at indgå en bred og langsigtet aftale om de kommende års investeringer i infrastrukturen som en del af en investeringsplan for fremtidens infrastruktur. Foruden investeringer i den kollektive trafik og cyklisme er det mit ønske, at aftalen også skal inkludere relevante investeringer i vejnettet.

Det konkrete indhold af denne investeringsplan vil i sagens natur afhænge af, hvad der kan findes opbakning til i Folketinget. Det er dog min klare forventning, at planen også vil tilgodese landdistrikter og sammenhæng på tværs af landet.

[Færger og lufthavne til og fra øer]

Men det er jo som bekendt ikke alle områder, der kan gøres tilgængelige ved hjælp af veje. Danmark har en lang række øer, og borgerne på disse øer - hvad end de er landdistrikter eller ej - har også behov for god og tilgængelig mobilitet, for at få deres hverdag og arbejdsliv til at fungere.

Ministeriet har derfor indgået tre færgekontrakter, der dækker fire ruter, hvoraf to går til Bornholm, én går fra Kalundborg til Ballen på Samsø, og den sidste går fra Bøjden til Fynshav på Als. I alle tre færgekontrakter indgår krav til billetpriserne.

For så vidt angår Bornholm, så har man i forbindelse med udbuddet af den seneste færgekontrakt sikret en prisreduktion på 51,15 procent. Dette har blandt andet resulteret i, at der er sket en væsentlig passagerstigning på færgerne til og fra Bornholm. En passagerstigning, der blandt andet har medvirket til, at operatøren har investeret i en ny færge, som forventeligt vil blive søsat allerede i 2022.

I de to resterende kontrakter fremgår det, at der stilles krav om, at billetpriserne ikke må overstige et vist niveau, ligesom der er krav til rabatter til billetter til børn og pensionister, mængderabatter med videre.

Færgekonerterne vedrørende Ballen/Kalundborg og Bøjden/Fynshav udløber i 2024, og det er derfor snart på tide at begynde arbejdet med de nye udbud. Personligt kunne jeg godt tænke mig, at vi fik undersøgt mulighederne for at indtænke grønnere alternativer til den nuværende færgedrift. Her kunne man særligt undersøge mulighederne for en el-færge på ruten Bøjden/Fynshav.

Desuden havde jeg for nylig et hilse-på-møde med Samsø borgmester, Marcel Meijer, hvor vi havde en første drøftelse af Samsøs ønsker til fremtidig færgedrift.

Endelig har ministeriet ansvar for den såkaldte "Ø-kort ordning", som siden 2001 har givet beboerne med folkeregisteradresse på 26 småøer mulighed for gratis transport med færgen som gående passager, inklusive cykel og invalidebil.

Derudover bør det nævnes, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen varetager driften af Bornholms Lufthavn. Den opgave har staten påtaget sig, fordi det er vigtigt at have pålidelig og hurtige transportmuligheder til og fra Bornholm.

Foruden ruten mellem København og Rønne, så er der også rutedrift mellem Aalborg, Billund og Sønderborg til Rønne i højsæsonen.

[Taxibetjening i landdistrikterne]

Hvad angår taxibetjening, så har man i en årrække kendt til problematikker vedrørende taxidækning i landdistrikterne.

En kombination af store afstande, lav befolkningstæthed samt den førmtalte stigning i antallet af personbiler, betyder, at det ofte ikke er rentabelt at drive taxivirksomhed i et landdistrikt.

Jeg skal i denne sammenhæng sige, at jeg selvfølgelig er helt enig i, at det er utilfredsstillende, hvis man har brug for en taxi, og man så ikke kan få fat i en. Modsat er det også et problem for en taxivognmand, hvis han må vente i sin bil hele dagen, fordi kundegrundlaget ikke er tilstrækkeligt – hvilket desværre ofte er tilfældet i landdistrikterne.

I den nye taxilov har man derfor gjort det muligt, at oprette et taxikørselskontor i et landdistrikt, hvor kravene er sænkede i forhold til de krav, der stilles til de landsdækkende kørselskontorer. Derudover har kommunerne mulighed for at indgå kontrakt med et kørselskontor, for at sikre taxibetjening i et geografisk afgrænset område – som f.eks. et landdistrikts-område.

Hvorvidt disse værktøjer er blevet taget i brug, vil blive undersøgt i forbindelse med den forestående evaluering af taxiloven, som udarbejdes i regi af taxistemmeaftalekredsen.

[Nye ideer til kollektiv trafik i landdistrikterne]

Den førnævnte kombination af store afstande, lav befolkningstæthed og en stigning i antallet af personbiler betyder imidlertid også, at den konventionelle busdrift også har svære vilkår, og måske i nogle tilfælde ikke længere er den oplagte og rentable løsning.

Vi har derfor brug for andre og alternative løsninger, som forhåbentligt kan give en højere grad af fleksibilitet og mobilitet for borgerne i landdistrikterne, men som måske samtidigt koster markant mindre end de store, halvtomme rutebusser.

Jeg vil gerne være med til at fremme, at disse alternativer undersøges og understøttes.

Her kunne man f.eks. forstille sig forsøgsordninger, hvor eksempelvis trafikselskaberne fik mulighed for, i et geografisk afgrænset område, at afprøve og udbyde nye og alternative mobilitetsløsninger, som f.eks. organiserede samkørselprojekter.

Det er centralt for sådanne initiativer, at de afprøves i afgrænsede forsøgsordninger for at tydeliggøre, at disse ordninger ikke har til formål at lovliggøre ulovlig taxikørsel.

En anden vej kunne også være at se nærmere på de forskellige flex-ordninger, der findes i Danmark. De nuværende flex-ordninger udbydes i langt størsteparten af landet, og selvom der er en hvis variation på tværs af trafikselskaber og på tværs af kommuner, så er der tale om yderst fleksible transporttilbud.

Jeg tror, at der er uudnyttede muligheder inden for samtænkning af flex-tur og delemobilitet som en del af den kollektive trafik, og jeg vil i dette folketingsår igangsætte en kortlægning af flex-ordningerne, som blandt andet skal belyse variationen i ordningerne, udbredelsen af ordningerne og trafikselskabernes vurdering af, hvad der virker og ikke virker på området. Det er min oplevelse, at vi med lovgivningen bedre kan understøtte disse fleksible kollektive transporttilbud.

Disse emner, som jeg netop har skitseret, hvor vi skal hjælpes ad med at tænke alternative muligheder til gavn for særligt landdistrikterne er endnu blot indledende overvejelser. Jeg synes, at det er vigtigt at inddrage dem, som dag for dag arbejder med at sikre mobiliteten også i landdistrikterne, og jeg har derfor bedt mit embedsværk gå i dialog med

trafikselskaberne for at høre, hvilke tanker de gør sig om mulighederne for at sikre bedre mobilitet for befolkningen i landdistrikterne.

På den baggrund må vi se, om der er behov for justeringer af den nuværende lovgivning, så vi kan få skabt en bedre kollektiv trafik i landdistrikterne.

Tak for ordet.