

# Styrk mobiliteten i land- områderne

Trafikselskabernes bud på løsninger



TRAFIKSELSKABERNE

# Lad os styrke mobiliteten i landområderne

Som samfund ønsker vi at styrke mobiliteten i landområderne, og i trafikskaberne oplever vi stor interesse for at udvikle nye løsninger. Skal vi lykkes, kræver det bredt samarbejde, investeringer og mere fleksible lovrammer.

Lukkede lokalskoler og voksende transportafstand til uddannelsesinstitutioner, sundhedstilbud og indkøbsmuligheder betyder, at især børn, unge, ældre og andre uden egen bil i stigende grad er afhængige af den kollektive transport.

Kapaciteten i den traditionelle bus udnyttes fuldt ud, når børn skal til og fra skole og pendlerne på arbejde. Men når bussen kører uden for myldretiden, hvor efterspørgslen er meget mindre og er spredt, kan den være udfordret på fleksibiliteten. I trafikskaberne oplever vi derfor en stigende interesse fra borgere, kommuner, regioner og politikere for at vi sammen kan udvikle nye og mere fleksible transportløsninger, som supplement til og afløsning af den traditionelle kollektive transport.

## Klar til at tage ansvar

Trafikskaberne har erfaringer, at der ikke findes én løsning til alle udfordringer på tværs af Danmark. Det er en kompliceret opgave, hvor der skal tages hensyn til mange interesser, lokal geografi og den demografiske udvikling. Nye tiltag kræver økonomi, bredt samarbejde og koordinering på tværs af stat, regioner, kommuner og lokale aktører. Det er en vigtig opgave, som trafikskaberne gerne tager større ansvar for.

Trafikskaberne har stor erfaring inden for drift og optimering af kerneprodukterne i form af bus og lokaltog, lige som vi har udviklet Flextrafik og samarbejdet om at skalere og standardisere den løsning på tværs af landet. På den baggrund har vi forslag til flere løsninger, som kan styrke den kollektive transport i landområderne, hvis der er politisk opbakning til at tilpasse rammevilkårene og føre dem ud i livet.

Vi præsenterer fire anbefalinger til mulige løsningsforslag på side 7 til 10.

## Nye rammevilkår

I dag udgør de lovmæssige rammevilkår en barriere for at styrke mobiliteten og skabe bedre sammenhæng mellem by og land.

For eksempel har trafikskaberne under den nuværende ramme ikke lov hjemmel til at påtage sig en mere aktiv og koordinerende rolle inden for blandt andet samkørsel og mikromobilitet. Samtidig betyder de økonomiske konjunkturer, at selskaberne sammen med kommuner og regioner har svært ved at prioritere storskala-forsøg, hvor de kan teste fremtidens grønne og mere sammenhængende mobilitetsløsninger for landområderne, som vil kræve investeringer

Med denne folder ønsker vi at give bud på, hvilke nye tiltag, der i tillæg til eller som erstatning for den traditionelle kollektive transport kan styrke mobilitet i landområderne. I Danmark har vi et solidt udgangspunkt, men vi skal udvikle og forny os for at fremme omstillingen til mere miljørigtig transport og service for at sikre den kollektive transport i de tyndest befolkede områder af landet.

I trafikskaberne er vi klar til dialog om, hvordan vi skaber de bedste rammevilkår og afprøver løsninger. Det er en vigtig og ikke helt let opgave.

Formand for Trafikskaberne  
Steen Vindum, Midttrafik

## Vores udgangspunkt

Danmark er overordnet set godt dækket af kollektiv transport. Statens jernbanetrafik er rygraden i den kollektiv transport på tværs af landet. Trafiksekskabernes kerneprodukter består af bus, lokaltog og flextrafik, der til sammen opfylder behovet hos mange.



### Bus

Styrken ved den traditionelle bus er, at den er velkendt, har faste afgang, og at den kan flytte mange mennesker. Begrænsningen ligger i de tyndt befolkede områder, hvor bussen ikke altid er den bedste løsning ud fra hverken et økonomisk eller miljø-mæssigt perspektiv.

### Lokaltog

Styrken ved lokaltoget er, at det som en del af rygraden i den kollektive transport forbinder regionale stationsbyer og udgør en central del af disse byers identitet. Begrænsningerne er, at lokalbanerne ofte er ensporede jernbaner, hvilket gør det svært at øge frekvensen. Og at det er dyrt at udvide skinnenet og anlægge nye stationer.

### Plustur

Styrken ved Plustur er, at det giver mulighed for at bestille transport til eller fra en adresse, som ikke kan nås med bus eller tog. Transporten sker til eller fra nærmeste tilslutning til kollektiv transport. Begrænsninger er lang bestillingstid, ringe kendskab, og at det ikke tilbydes i alle kommuner.

### Flextur

Styrken ved Flextur er, at det er et tilbud om transport fra én adresse til en anden i de områder, hvor busruten eller Plustur af forskellige årsager ikke passer til passagerens behov. Begrænsningerne er lang bestillingstid, lavt kendskab, særskilt takstsystem og usikkerhed om økonomien for kommunerne.

Tilbud indenfor Flextrafikken	Nordjyllands Trafiksekskab	Midttrafik	Sydtrafik	Fynbus	BAT	Movia
<b>Plustur</b> Fra stoppested til dør	X	X	X	X		X
<b>Flextur</b> Fra dør til dør	X	X	X	X		X
<b>Flexbus</b> Fra stoppested til stoppested efter køreplan	X	X	X	X		

# Kerneprodukterne løser forskellige opgaver

Der er stor variation i antal passagerer, kapacitet og funktion for trafiksekskabernes kerneprodukter. Alle produkter er med til at løse en samfundsopgave.



Bus

244 mio.  
passagerer om året



Lokaltog

23 mio.  
passagerer om året



Plustur

0.07 mio.  
passagerer om året



Flextur

0.89 mio.  
passagerer om året

## MYTER ?

### De store "tomme" busser ?

De fleste buslinjer har en spidsbelastning i forbindelse med pendling til og fra arbejde, uddannelse og skole. Derfor vil antallet af passagerer i bussen variere i løbet af dagen og i løbet af ruten. Det er med andre ord spidsbelastningen, der dimensionerer bussens størrelse. Hvis man på nogle tidspunkter skulle køre med en mindre bus, ville det i mange tilfælde være en ekstraomkostning. Fra et økonomisk synspunkt er det således mest rentabelt at køre med den store bus, man allerede har betalt for, selvom efterspørgslen er lav.

### Flextrafik kan erstatte busserne ?

Både flex- og plustur er gode løsninger, der giver mobilitet for borgerne i de områder og på de tidspunkter, hvor bus og lokaltog ikke kan slå til. Men som det fremgår af de årlige passagertal, har flextrafik ikke den fornødne kapacitet til at erstatte busserne i spidsbelastningsperioderne med mange skolebørn og uddannelsessøgende. Dertil vil der også være store kommunale merudgifter forbundet med en overflytning. Der køres i dag knap 900.000 ture årligt med Flextur på landsplan, og en typisk busrute på landet har 50.000 - 100.000 passagerer årligt.



Fire løsnings-  
forslag til  
at få flere  
med ombord →

# Trafikselskaberne er klar til at teste og udrulle nye transportløsninger

Sammen med vores samarbejdspartnere har vi opbygget viden, erfaring og kompetencer med drift og udvikling af den kollektive transport i landområderne. Vi har gennemført test af forskellige bud på nye løsninger såsom delecykler, samkørsel og nye flexprodukter. Erfaringer fra vores forsøg viser, at den gode mobilitet i landområderne består af et bredt udbud af løsninger med opbakning i lokalbefolkningen.

Nogle løsninger har potentialet til at gå fra pilotforsøg til nye hyldevarer, enten som helt nye produkter, eller som tiltag, der kan understøtte og styrke de eksisterende kerneprodukter. På de følgende sider præsenteres selskabernes anbefalinger til fire konkrete løsninger, der kan være næste skridt i en styrkelse af den kollektive transport i landområderne. Selvom løsningerne enkeltvis har en begrænset størrelsesorden sammenlignet med klassisk kollektiv transport, så kan de i sammenhæng og som supplement til kerneprodukterne bidrage til den gode mobilitet. Løsninger som trafikselskaberne er klar til at teste i stor skala i landområderne.

## **Samarbejde og lokal forankring**

Storskalaforsøg af løsningerne bygger videre på den gode tradition for samarbejde og vidensdeling selskaberne

imellem og ikke mindst med regioner, kommuner og landsbyråd mv. Flextrafikken er med sine 30 år på bagen et godt eksempel på, hvordan et forsøg i ét selskab er blevet skaleret, harmoniseret og integreret på tværs af trafikselskaberne.

Når der skal etableres offentlig-privat samarbejde og integreres nye løsninger i eksisterende systemer, er der behov for en aktør, der kan igangsætte, koordinere og holde hånden under lokale initiativer. Det viser erfaringerne fra bl.a. Flextrafikken.

## **Fleksible rammevilkår og investeringer**

Den teknologiske udvikling kan give mulighed for at integrere nye transportformer i eksisterende løsninger som Rejseplanen og Rejsekortet.

Derimod er de eksisterende lovrammer en barriere. I trafikselskaberne ser vi derfor et behov for en samlet vurdering af investeringsbehovet, samt hvordan vi kan tilpasse lovgivningen og andre rammevilkår, så de tager højde for at integrere samkørsel, mikromobilitet og for eksempel civilsamfundsbaseerede løsninger i den kollektive trafik.

Med fleksible rammevilkår og investeringer kan vi i fællesskab sikre mobiliteten og skabe et økonomisk, miljømæssigt

# 95.000

husstande  
i landdistrikterne har ikke  
adgang til egen bil

# Samkørsel

## Udnytter de tomme bilsæder

1.

Betal med Rejsekortet for at køre med i din nabos bil. Det er konceptet bag et pilotprojekt gennemført mellem Nordjyllands Trafikselskab (NT), Region Nordjylland og samkørselstjenesten NaboGo i 2022. Målsætningen var 8.000 ture, og der blev kørt 20.000.

NT og NaboGo har integreret samkørsel i Rejseplanen, og NaboGo har integreret alle NT's stoppesteder i deres app.

### Økonomisk integration og nye korridorer

Fortsætter passageren rejsen med kollektiv transport, indgår samkørslen i den samlede rejsepris på samme måde, som hvis passageren havde skifte fra bus til tog.

Trafikselskaberne køber pladser hos private bilister i oplagte korridorer for samkørsel. Bilisterne får et lille beløb for at stille sæder til rådighed, uanset om der er passagerer med eller ej. Dermed kan trafikselskaberne skabe nye korridorer, der hvor bussen er for dyr en løsning.

### Nemt at udbrede

Projektet kan relativt nemt skaleres til andre geografiske områder, hvor der er mange biler og begrænset kollektiv transport. Succesfuld udbredelse kræver samarbejde mellem trafikselskaber, samkørsels-tjenester, ungdomsuddannelser, virksomheder, kommuner og regionen.

Virksomheder og uddannelser skal hjælpe med at markedsføre, mens trafikselskaberne sammen med kommune og region skal finde en økonomisk fordelingsnøgle. Økonomisk forventes samkørselsordninger at være billigere for kommunerne end Plustur og Flextur.

### Proces

Anden fase af pilotprojektet i Nordjylland består af to dele. Den ene er samkørsel til og fra et knudepunkt for kollektiv transport, mens den anden er etablering af samkørselsruter i korridorer på landet uden kollektiv transport, for eksempel til uddannelsesinstitutioner.

Processen kræver etablering af nye partnerskaber, igangsætning af nyt pilotprojekt og herefter fuld idriftsættelse.

### Barrierer og risici

Lov om trafikselskaber og anden relevant lovgivning skal justeres, så trafikselskaberne kan købe kapacitet af andre udbydere af mobilitet, i dette tilfælde samkørselstjenester.



# Fleksibel offentlig transport

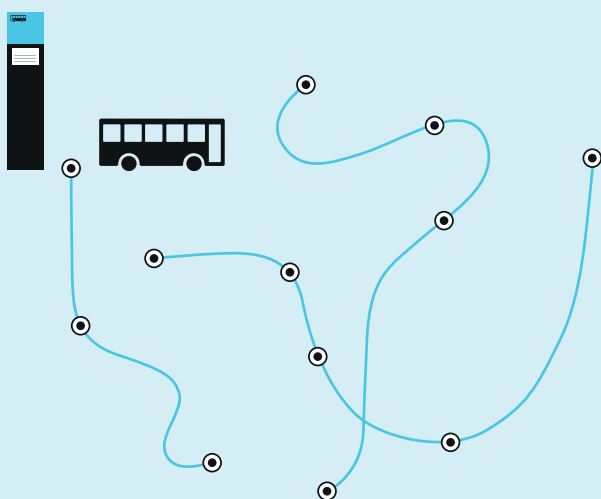
Gør bussen mere fleksibel

# 2.

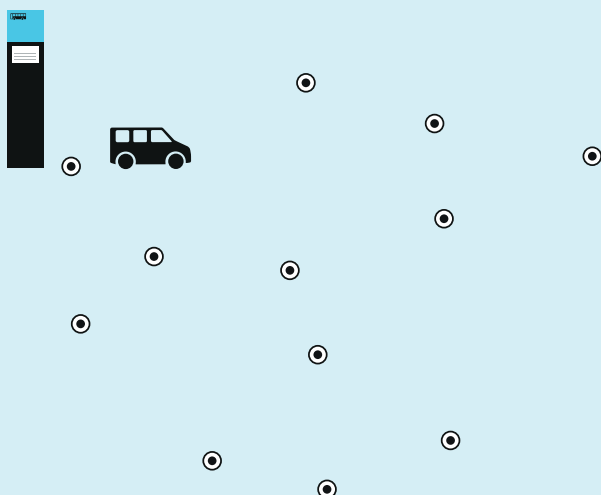
Fleksibel offentlig transport er et koncept, hvor trafikselskaberne tilbyder mindre busser, der kører i en direkte rute mellem eksisterende og/eller nye stoppesteder, men kun kører, når de bliver bestilt af en borger. Det vil sige uden en fast køreplan.

De mindre busser vil, når borgerne har brug for det, køre med højere frekvens og kortere rejsetid end den sædvanlige busdrift i landområderne. Dermed bliver det mere effektivt for borgerne, og trafikselskaberne undgår at køre ture uden passagerer.

## Bus i rutedrift



## Fleksibel offentlig transport



### Nemt at komme til knudepunkter

Fleksibel offentlig transport med behovs-styrede busser vil skabe et mere fleksibelt transporttilbud i landdistrikterne. Trafikselskaberne vil have særligt fokus på at bringe pendlere og studerende uden for de større byer direkte til trafikale knudepunkter, men servicen skal være attraktiv for alle kundegrupper, da det skal erstatte den traditionelle rutedrift.

### Bedre økonomisk overblik

Bestillingen af bussen vil foregå nemt via en app, og betalingen sker i Rejsekortet. Da Flexibel offentlig transport forventes at erstatte mange flexture, vil det give kommunerne bedre mulighed for at styre økonomien.

Et succesfuldt projekt kræver samarbejde mellem kommune, trafikselskab og lokalbefolkningen.

### Proces

Movia designer et pilotforsøg i samarbejde med Faxe Kommune om serviceniveau og driftsøkonomi, med henblik på at afgøre om der skal gennemføres egentlige forsøg på en til tre linjer i perioden 2023 til 2025. Projektet er skalerbart, da geografi, demografi og busbetjening i området er typisk for landområder.

### Barrierer og risici

Risiko for lav anvendelsesgrad, hvis løsningen bliver for kompleks, eller det bliver for svært at finde en løsning til ikke-digitale passagerer. Lav anvendelsesgrad vil give usikkerhed om driftsøkonomien for kommunerne og trafikselskabet.



# Frivilligbussen

Aktiverer de lokale kræfter

# 3.

Konceptet bag Frivilligbussen er, at trafik-selskabet stiller en eller flere 9-personers minibusser til rådighed for et landsby-samfund. Trafikselskabet varetager køb eller leasing af minibussen og stiller et booking- og betalingssystem til rådighed, mens bussen køres af frivillige fra lokal-samfundet. Ruter og frekvens aftales i lokalsamfundet, så det kan for eksempel være daglige ture til indkøbsmuligheder eller sundhedscentre.

Frivilligbussen skal være et lokalforankret supplement til den eksisterende flextrafik i områder, der ikke har busbetjening ud over enkelte skolebusture morgen og eftermiddag.

## Øget mobilitet for unge og ældre

Frivilligbussen skal øge mobiliteten for især unge og ældre uden egen bil i de områder, hvor der ikke er kundegrundlag for at opretholde en almindelig busrute. Da et succesfuldt projekt er afhængig af stort lokalt engagement, er skalerings-potentialet moderat. Men med trafik-selskabet som igangsætter og tovholder i forhold til køretøj og økonomi øges sandsynligheden for succes, da lokalsamfundet kun skal koncentrere sig om driften.

Frivilligbussen kan udover at øge mobiliteten være med til at styrke sociale fællesskaber i et lokalsamfund.

## Proces

Med udgangspunkt i læringen fra tidligere forsøg med landsby-busser udvikles et koncept for Frivilligbussen. Konceptet finjusteres i et pilotprojekt og udbredes herefter til aktive lokalsamfund over hele landet.

## Barrierer og risici

Lov om trafik-selskaber og anden relevant lovgivning skal justeres, så trafik-selskabet kan påtage sig koordineringsrollen, hvis en kommune ønsker det. Lokalsamfundet skal være aktivt og kunne sikre tilstrækkeligt med pålidelige chauffører, der kan leve op til nogle fastsatte kriterier. Passagerer skal være dækket af bussens ansvarsforsikring.



# Hubs binder mobiliteten sammen

4.

Styrker sammenhængen mellem transportformer



Fra forblæst busterminal til inspirerende trafikknudepunkt, der samler kollektive transportformer, p-pladser, ladestandere, samkørsel, delecycler og andre tilbud inden for mikromobilitet.

Bedre faciliteter for parkering, indkøb og andre dagligdagsfunktioner i forbindelse med skift mellem transportformer kan få flere borgere i de små byers opland til at vælge kollektiv transport. Gode hubs vil gøre det mere attraktivt for bilister at skifte til den kollektive transport for en del af rejsen og gøre trafikknudepunkter til oplagte udgangspunkter for flextrafik, samkørsel og mikromobilitet.

## Rønde sætter retningen

I samarbejde med lokale aktører har Midttrafik udarbejdet en vision for, hvordan Rønde Busterminal kan blive fremtidens mobilitetshub. Tiltag som tryghed, komfort, tilgængelighed, rejseinformation, grønne arealer og gode ventefaciliteter er defineret som parametre for at inspirere rejsende til i højere grad at bruge knudepunktet til at skifte fra cykel, bil, flextrafik eller lokalbus til den regionale hovedrute mod Aarhus.

Hver dag står 1.300 passagerer fra Rønde og opland på en busrute i Rønde, og det tal forventes at vokse med en ny mobilitetshub. Konceptet kan udbredes til andre

trafikselskaber, skaleres til resten af landet og bidrage til at øge mobiliteten i landområder, så flere får glæde af den kollektive transport.

## Proces

Strategien konkretiseres, og to til tre pilotprojekter etableres med henblik på udvikling og udrulning af et fælles, samlet koncept for hubs.

## Barrierer og risici

Trafikselskaber, regioner, kommuner, mobilitetsudbydere og lokale interessenter skal arbejde sammen på tværs af ansvar og retning. For eksempel er gode publikumsfaciliteter af afgørende betydning for trafikselskaberne, men ligger uden for trafikselskabernes ansvarsområde.

I landområderne er der ikke et marked for dele- og mikromobilitet. Under den nuværende lovgivning har trafikselskaberne ikke mulighed for at understøtte denne markedsudvikling, selv om det ligger inden for selskabernes interessesfære.



### Nordjyllands Trafikselskab

John F. Kennedys Plads 1R, 3.sal  
9000 Aalborg

info@ntmail.dk  
www.nordjyllandstrafikselskab.dk

### Fynbus

Tolderlundsvej 9  
5000 Odense C

fynbus@fynbus.dk  
www.fynbus.dk



### midttrafik

#### Midttrafik

Søren Nymarks vej 3  
8270 Højbjerg

midttrafik@midttrafik.dk  
www.midttrafik.dk



#### BAT

Snellemark 30  
3700 Rønne

post@bat.dk  
www.bat.dk



#### Sydtrafik

Banegårdspladsen 5  
6600 Vejen

post@sydtrafik.dk  
www.sydtrafik.dk



#### Trafikselskabet Movia

Gammel Køge Landevej 3  
2500 Valby

movia@moviatrafik.dk  
www.movia.dk



### TRAFIKSELSKABERNE

#### Trafikselskaberne

Gammel Køge Landevej 3  
2500 Valby

lor@moviatrafik.dk  
www.trafikselskaberne.dk



TRAFIKSELSKABERNE