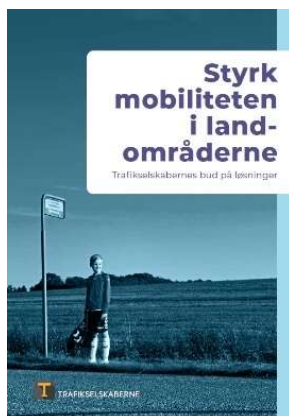




TRAFIKSELSKABERNE  
I DANMARK

## FREMTIDENS KOLLEKTIVE TRANSPORT I LANDDISTRIKTERNE TRAFIKSELSKABERNES BUD PÅ EN LØSNING

### INDLEDNING



Lukkede lokalskoler og voksende transportafstand til uddannelsesinstitutioner, sundhedstilbud og indkøbsmuligheder betyder, at danskere i yderområderne uden egen bil i stigende grad er afhængige af den kollektive transport. Når børn skal til og fra skole og pendlerne på arbejde udnyttes kapaciteten i bussen fuldt ud, men uden for myldretiden, hvor efterspørgslen er meget mindre, kan der være langt mellem busserne – og måske kører der slet ikke nogen.

Der findes ikke én løsning til alle udfordringer på tværs af Danmark. Derfor har de regionale trafikselskaber givet fire anbefalinger til nye løsninger, som kan supplere eller erstatte den traditionelle kollektive transport i landområderne, for at forbedre servicen i landområderne. Regeringens ekspertudvalg for kollektiv mobilitet har forslagene med i sit bruttokatalog. Forslagene beskrives kort nedenfor.

### SAMKØRSEL



Der er meget at hente, hvis bare nogen af de mange tomme sæder i bilerne kunne blive udnyttet. Flere trafikselskaber har gennemført succesfulde forsøg med samkørsel, som integreres med den øvrige kollektive trafik, fx med visning af lift i Rejseplanen samt betalingsintegration (periodekort dækker samkørsel). Lokal forankring via partnerskaber med uddannelsesinstitutioner og virksomheder i samarbejde med trafikselskaberne har også givet gode resultater. Trafikselskabernes ambition er, at samkørsel skal kunne supplere den øvrige kollektive transport i landområderne. Men det kræver, at det bliver mere attraktivt for de bilister, der deltager, og at trafikselskaberne får et større råderum til at indgå den type aftaler, der i endnu højere grad udnytter de mange tomme sæder i bilerne. Trafikselskabernes forslag handler hverken om Uber eller taxakørsel.

Den offentlige sektor skal ikke løse opgaver, som private virksomheder kan løse, derfor skal trafikselskaberne ikke med offentligt tilskud understøtte samkørsel i områder, hvor der er et velfungerende taxamarked og god kollektiv trafikselskaberne skal det selvfølgelig også sikres, at alle vores løsninger lever op til love og regler, herunder om skattebetaling, arbejdsvilkår, mv. En god måde kan jo være, at man starter et storskalaforsøg, hvor man samlet får nogle erfaringer, som kan bruges til at formulere de rigtige rammebetingelser.

## TRAFIKKNUDEPUNKTER ELLER HUBS



Formålet med et trafikknudepunkt er at styrke sammenhængen mellem transportformer. Det kan f.eks. være ved en station, hvor cykel og bil kan parkeres trygt, mens passageren tager tog og bus på arbejde, og der hvor samkørselsbilen eller den fleksible bus udgår fra. Det kan være der, hvor pakkeboksen eller den gode kaffe findes. Gode HUBs gør det attraktivt at vælge den kollektive trafik, og har vist sig succesfulde i bl.a. Holland.

## FLEKSIBLE BUSSE



En fleksibel bus er en mindre bus, som kører på en fast rute, men hvor bussen kun kører, når passageren har kaldt den frem på en app eller har ringet til trafikselskabet – men så kommer den også inden for 20-30 minutter. Sammen med Faxe Kommune har Movia lige startet et forsøg med netop sådan en fleksibel busløsning i Haslevområdet. Den hedder Nærbus og er allerede blevet en stor succes.

## FRIVILLIGBUSSE



Trafikselskaberne ser en mulighed for frivilligbusser i de lokalsamfund, hvor der ikke er busdækning, men hvor der er nogle ildsjæle, som kan og vil køre den. Det kan f.eks. være kørsel til gymnastikundervisning, bankospil, en bytur eller lignende. De steder skal trafikselskabet sammen med kommunen kunne stille en minibus til rådighed, som er synet og forsikret, hvilket lovgivningen ikke klart giver mulighed for i dag.

Trafikselskabernes forslag ikke handler om at erstatte eksisterende busruter eller chauffører med frivilligbusser, hvilket vi heller ikke mener er realistisk, men de steder, hvor der er lokal opbakning, kan en frivilligbus forbedre mobiliteten i et område, hvor busruten er lukket.

## EN MODERNISERING AF UNGERABATTEN



De unge er fremtiden, men de unge fravælger i stigende grad den kollektive transport. Ungdomskortet, den nuværende ungerabat, kritiseres med rette for at være tungt og bureaukratisk, for ikke at være digitalt og for at følge nogle takstgrænser, som stammer fra de gamle amter.

Der er behov for at få moderniseret ungdomskortet, så det bliver mere attraktivt for unge at vælge den kollektive transport. I sommeren 2022 præsenterede alle de danske de kollektive trafikvirksomheder et fælles forslag til et nyt ungdomskort, som er blevet til efter involvering af en række ungdomsorganisationer. Det er lige til at sætte gang.

Læs mere om trafikselskabernes forslag på [www.trafikselskaberne.dk](http://www.trafikselskaberne.dk)