

Årsrapport 2001

Videncenter for kollektiv trafik i tyndtbefolkede områder

Maj 2002

Indledning

I forlængelse af den politiske aftale mellem den daværende regering, SF og Enhedslisten fra juni 1998 er der i årene 1999-2003 afsat en pulje på i alt 90 mio. kr. til omstilling af den kollektive trafik i tyndtbefolkede områder. Puljen er i det følgende benævnt "Omstillingspuljen".

På baggrund af de afsatte midler i puljen udarbejdede Færdselsstyrelsen i 1999 et arbejdsprogram for forbedring af den kollektive trafik i de tyndtbefolkede områder. Af arbejdsprogrammet fremgår det hvilke mål, der ønskedes opnået med puljemidlerne og hvorledes Færdselsstyrelsen forventede at opnå de opstillede målsætninger, herunder via etablering af et Videntcenter i styrelsen.

I august 1999 blev arbejdsprogrammet godkendt af partierne bag pinsepakkeforliget, hvorefter Videntcentret blev etableret. I forbindelse med finansloven for 2002 er såvel pulje som Videntcenter nedlagt. Færdselsstyrelsen nåede således af arbejde med styrkelse af den kollektive trafik i tyndtbefolkede områder i knapt 2½ år.

Denne årsrapport er den anden og sidste som beskriver, hvilke resultater der i det forgangne år er opnået i forbindelse med at styrke den kollektive trafik i tyndtbefolkede områder. Der vil dog også fremover blive foretaget samlede afrapporteringer af de projekter, der har fået tilskud fra omstillingspuljen, men ikke i form af årsrapporter som denne.

Færdselsstyrelsen, maj 2002

Omstillingspuljen

Den spredte bosætning på landet har medført et afhængighedsforhold til bilen, således at der er en relativ stor bilrådighed på landet. Med afhængighedsforholdet til bilen og den store bilrådighed er det vanskeligt at opretholde en dækkende kollektiv trafikforsyning i tyndtbefolkede områder. Dette konkluderes blandt andet i Trafikministeriets rapport "Den kollektive trafikbetjening i tyndtbefolkede områder" fra 1999, der blev udarbejdet som led i den politiske aftale mellem regeringen, SF og Enhedslisten fra juni 1998 (pinsepakken).

På trods af den store bilrådighed på landet er der dog dele af befolkningen, der ikke har adgang til bil. Kollektiv trafik er derfor fortsat et vigtigt transportmiddel på landet som sikrer, at de basale transportbehov dækkes for alle befolkningsgrupper.

Den lokale kollektive trafikforsyning i landområder består i mange kommuner først og fremmest af ruter, der er tilrettelagt af hensyn til skoleelevernes transport til og fra skole. I nogle kommuner er denne betjening suppleret med telebuskørsel. Regionalbusruter, Privatbaner og DSB's regionaltog er typisk mellembystrafik, der gennemkører landområder, men som ikke primært er tilrettelagt på at betjene landområder.

Hvis den kollektive trafik skal kunne dække de basale transportbehov i tyndtbefolkede områder er det nødvendigt, at den kollektive trafik gøres mere fleksibel og effektiv.

Et bedre transporttilbud på landet kan sikres inden for stort set uændrede økonomiske rammer. Det viser et stort antal forsøg med kollektiv trafik, der blandt andet med tilskud fra Trafikministeriets trafikpuljer er gennemført siden starten af 1990'erne. Et bedre transporttilbud er opnået ved at samordne den kollektive trafik med lovpligtige kommunale kørsler (særkørsler), herunder skolekørsel, patient- og handicapbefordring samt dagcenter- og aktivitetskørsel. En samordning af de offentlige transportordninger kræver imidlertid en væsentlig omstilling af både de administrative forretningsgange for de forskellige kørselsordninger og af selve udførelsen af kørslerne, hvis et samlet forbedret offentligt transporttilbud skal opnås.

For at imødekomme dette omstillingsbehov, blev der i forlængelse af pinsepakken i årene 1999-2003 afsat en pulje på i alt 90 mio. kr. til omstilling af den kollektive trafik i tyndtbefolkede områder.

Formålet med puljen var at forbedre kvalitet og service i den kollektive trafik for at fastholde en grundlæggende kollektiv trafikforsyning, som gør det muligt at få tilfredsstillet fundamentale transportbehov i de tyndtbefolkede områder. Samtidig skulle det tilstræbes, at miljøbelastningen fra trafikken blev mindsket, f.eks. ved en tilpasning af den kollektive trafik til passagergrundlaget.

I forbindelse med vedtagelsen af finansloven for 2002 er puljen og Videntcentret nedlagt.

Arbejdsprogram

På baggrund af den afsatte pulje udarbejdede Færdselsstyrelsen med udgangspunkt i anbefalingerne fra Trafikministeriets rapport om den kollektive trafikbetjening i tyndtbefolkede områder et arbejdsprogram for forbedring af den kollektive trafik i de tyndtbefolkede områder. Arbejdsprogrammet blev godkendt af partierne bag pinsepakkeforliget i august 1999. Af arbejdsprogrammet fremgår blandt andet, hvilke målsætninger, der ønskedes opnået med puljemidlerne og hvorledes Færdselsstyrelsen forventede at opnå de opstillede målsætninger, herunder gennem etablering af et Videntcenter i Færdselsstyrelsen med 2 medarbejdere.

Efter godkendelsen af arbejdsprogrammet blev Videntcentret etableret og de 2 medarbejdere ansat i Færdselsstyrelsen. Som indledningsvist nævnt har Færdselsstyrelsen således ved udgangen af 2001 arbejdet med styrkelse af den kollektive trafik i tyndtbefolkede områder i knapt 2½ år. Dette er den sidste af rækken af årsrapporter, der beskriver, hvilke resultater Færdselsstyrelsen i det forgangne år har opnået i forbindelse med at styrke den kollektive trafik i overensstemmelse med arbejdsprogrammet.

Målsætninger

Af arbejdsprogrammet fremgår det, at puljemidlerne skulle tildeles projekter, som styrker kvalitet og service i den kollektive trafik i tyndtbefolkede områder, samtidig med at den kollektive trafik tilpasses passagergrundlaget. I tyndtbefolkede områder

er der typisk ikke et tilstrækkeligt passagergrundlag til en højfrekvent, køreplanlagt kollektiv trafik, hvorfor fleksible transportløsninger kan udgøre et vigtigt element i forbedringen af den kollektive trafik i disse områder.

Midlerne blev primært tildelt projekter, der er i overensstemmelse med de anbefalinger, der gives i Trafikministeriets rapport "Den kollektive trafikbetjening i tyndtbefolkede områder" fra 1999, dvs. at projekterne som udgangspunkt skulle dække områderne:

- Fleksibel kollektiv trafik
- Transportkoordinering
- Terminaler
- Anvendelse af IT-løsninger

Med udgangspunkt i, at der foreligger en lang række projekter, der er gennemført som resultater af tidligere støtteordninger under Trafikministeriet, og som beskriver forsøg med fleksible transportløsninger i den lokale kollektive trafik, var formålet med puljemidlerne i første omgang ikke at igangsætte nye forsøg med henblik på at belyse uafprøvede koncepter for trafikbetjeningen i tyndtbefolkede områder. Formålet var derimod at udbrede den allerede eksisterende viden om fleksible transportløsninger og med økonomisk bistand til implementerings- og tilpasningsomkostninger at bidrage til at få sat løsningerne i drift i den regionale og lokale kollektive trafik.

Metode

Ved udmøntning af omstillingspuljens midler lagde Færdselsstyrelsen vægt på, at aktiviteterne i forbindelse med puljen sker i samarbejde og tæt dialog med lokale og regionale kollektive trafikmyndigheder samt eventuelt andre lokale interessenter, idet det var forventningen, at der derved blev opnået størst mulig opbakning bag den konkrete omstilling samt den mest hensigtsmæssige udnyttelse af omstillingspuljens ressourcer.

Handlingsplaner

For at sikre denne dialog samt sikre en koordinering af de tiltag, der blev gennemført i de enkelte regioner, forudsatte Færdselsstyrelsen, at der forinden bevilling af puljemidler til konkrete projekter blev udarbejdet en regional handlingsplan for styrkelse af den kollektive trafik i tyndtbefolkede områder i hvert enkelt amt.

Handlingsplanen skulle udarbejdes i dialog mellem den regionale trafikmyndighed og lokale interessenter. På baggrund af kortlægninger af den eksisterende trafikbetjening af regionernes tyndtbefolkede områder skulle handlingsplanerne indeholde strategier og perspektiver for udviklingen heraf. Disse strategier skulle efterfølgende blive styrende for, hvilke projekter, der kunne tildeles puljemidler.

Hvorvidt handlingsplanerne var et egnet planlægningsværktøj kan der imidlertid sås tvivl om, idet flere af de udarbejdede handlingsplaner ud fra et planlægningsfagligt synspunkt ikke indeholdt tilstrækkeligt sammenhængende strategiske overvejelser og en fremlæggelse af forslag til, hvordan disse strategiske overvejelser kan udmøntes i konkrete projekter.

Da det i omstillingspuljens levetid var vanskeligt for de regionale og lokale myndigheder at opprioritere den kollektive trafik i tyndtbefolkede områder, skal dette formentlig ses i sammenhæng med, at Færdselsstyrelsen valgte ikke at stille kontante krav til handlingsplanerne, idet for mange krav til en handlingsplan efter Færdselsstyrelsens vurdering ville kunne medføre en betydelig forsinket omstillingsproces i de tyndtbefolkede områder. Det er styrelsens vurdering, at omstillingsprojekterne, i alle tilfælde er sikret indarbejdet i den regionale planlægning, hvilket var et af hovedformålene med handlingsplanerne

Samtlige amter og trafikselskaber, med undtagelse af Storstrøms Amt, havde ved omstillingspuljens nedlæggelse udarbejdet handlingsplaner for den kollektive trafik i regionens tyndtbefolkede områder. Dialogen med de regionale og lokale myndigheder omkring omstillingsprocessen er i nogen grad sikret i forbindelse med de overordnede regionale og lokale planlægningsprocesser.

Krav til projekter

Udover at et projekt skulle være i overensstemmelse med de anbefalinger, der blev udstukket i de regionale handlingsplaner for den kollektive trafik i tyndtbefolkede områder, var der ved tildeling af midler fra omstillingspuljen forbundet en række betingelser, som skulle sikre, at midlerne blev anvendt i overensstemmelse med puljens formål og hensigt.

Ved tildeling af puljemidler blev der fra Færdselsstyrelsens side lagt vægt på, at projekterne var økonomisk og driftsmæssigt bæredygtige, således at den videre drift af projektet enten kunne holdes inden for de eksisterende økonomiske rammer eller der skulle foreligge en lokal og regional politisk accept af en eventuel økonomisk udvidelse som følge af den serviceforbedring en omstilling af den kollektive trafik ville medføre. Færdselsstyrelsen valgte derfor som udgangspunkt udelukkende at tildele puljemidler til dækning af barriereomkostninger i forbindelse med etablering af et projekt og ikke til øgede driftsudgifter. Eksempler på barriereomkostninger er udgifter til IT-udstyr, markedsføringsudgifter, udgifter til investering i nye faste anlæg, ansættelse af en midlertidig projektmedarbejder eller bistand fra ekstern konsulent.

Som et led i den vidensopsamling Færdselsstyrelsen ønskede at opnå i forbindelse med omstillingspuljen skulle hvert enkelt omstillingsprojekt evalueres efter omstillingen var implementeret. I den forbindelse stillede Færdselsstyrelsen krav om, at der i beskrivelsen af et projekt skulle angives succeskriterier for projektet, således at en undersøgelse af, hvordan det lykkedes at opfylde de opstillede succeskriterier, kunne indgå som grundlag for en samlet evaluering af projektet.

Følgegruppe

I forbindelse med etableringen af Videncentret i Færdselsstyrelsen nedsatte styrelsen en følgegruppe for udviklingsarbejdet med den kollektive trafik i tyndtbefolkede områder. I følgegruppen deltog repræsentanter fra Trafikministeriet, Indenrigsministeriet, Amtsrådsforeningen, Kommunernes Landsforening, Hovedstadens Udviklingsråd, DSB, Privatbanerne (senere afdeling under Amtsrådsforeningen), Danske Busvognmænd, Landdistrikternes Fællesråd og Dansk Taxi Råd.

Der blev i 2001 afholdt 2 følgegruppemøder, hvor følgegruppens medlemmer bidrog med videns- og erfaringsudveksling på området blandt andet ved at give Videntcentrets medarbejdere gode råd til, hvordan arbejdet med omstillingspuljen kunne varetages.

Resultater

Ved nedlæggelsen af omstillingspuljen havde Færdselsstyrelsen indgået kontrakter om styrkelse af den kollektive trafik i tyndtbefolkede områder for ca. 30 mio. kr.

Fordelingen af de bevilgede tilskud fremgår af nedenstående tabel:

Projekttitel	Tilskudsbeløb
Transportkoordinering i Ringkjøbing Amt	7.150.000 kr.
Vesttur – transportkoordinering i Vestsjællands Amt	6.000.000 kr.
SydTur – transportkoordinering i Sønderjyllands Amt*	305.000 kr.
Transportkoordinering i Midtkommunerne, Viborg Amt*	412.500 kr.
Viatur – transportkoordinering i Haslev Kommune	524.143 kr.
Transportkoordinering i Fjerritslev Kommune	75.000 kr.
Transportkoordinering i Grenaa Kommune	252.500 kr.
Transportkoordinering i Nørhald Kommune	200.000 kr.
Transportkoordinering i Odder Kommune	246.250 kr.
Transportkoordinering i Grindsted Kommune	145.000 kr.
Trafikomstilling i 9 kommuner i Ribe Amt (Blåvandshuk, Ribe, Helle, Ølgod, Holsted, Varde, Bramming, Blaabyerg og Brørup kommuner)	1.740.500 kr.
Omstilling af kollektiv trafik i Faaborg Kommune	463.100 kr.
Omstilling af kollektiv trafik i Aarup Kommune	170.000 kr.
Omstilling af kollektiv trafik i Ejby Kommune	200.000 kr.
Omstilling af kollektiv trafik i Rudkøbing Kommune	175.000 kr.
Omstilling af kollektiv trafik i Nordborg Kommune	420.000 kr.
Bybustaxa/oplandstaxa i Nykøbing M, Thisted, Hanstholm og Viborg	1.006.250 kr.
"Ikke markeds-kørsel" i 6 kommuner i Vejle Amt	1.400.000 kr.

Planlægning af busterminal i Støvring	132.500 kr.
Forbedring af stationsforpladsen i Grenaa	925.000 kr.
Forbedring af busterminalen i Rønde	950.000 kr.
Forbedring af trafikterminalen i Odder	945.312,50 kr.
Ny rutebilstation i Præstø	843.000 kr.
IT-projekt i Ørbæk Lokaltrafik	532.500 kr.
Omstillingsprojekter i HUR	
- Ansættelse af projektmedarbejder	990.000 kr.
- Trafikomstilling i HUR	1.500.000 kr.
Omstillingsprojekter i Århus Amt, herunder:	
- Transportkoordinering i Them, Hørning, Hammel, Rosenholm og Samsø kommuner	
- Kortlægning af publikumsfaciliteter i Århus Amt	
Ansættelse af projektmedarbejder	1.200.000 kr.
Omstillingsprojekter i Viborg Amt, herunder:	
- Transportkoordinering i Midtkommunerne (Sallingsund, Sundsøre, Spøttrup, Skive og Fjends kommuner)	
- Transportkoordinering i Egnscenter Øst (Hvorslev, Bjerringbro og Kjellerup kommuner)	
- Planlægning af forbedring af Hurup trafikterminal	
Ansættelse af projektmedarbejder	1.232.000 kr.
Handlingsplan for Fyns Amt	387.000 kr.
Servicedeklaration på Bornholm	384.300 kr.
I alt	30.997.855,50 kr.

Projekter mærket med * er først igangsat i 2002

Transportkoordinering - amter

Langt de fleste puljemidler er bevilget til transportkoordineringsprojekter, hvor kommunale henholdsvis amtslige særkørsler søges koordineret samtidig med, at "åbne" brugere af den kollektive trafik tilbydes dør-til-dør kørsel. Særkørsler er de kørsler, som kommuner og amter enten er forpligtet til at udføre ved lovgivning eller har mulighed for at tilbyde bestemte befolkningsgrupper, såkaldte visiterede brugere, og som ikke kan imødekommes af den almindelige kollektive trafik i kommunen eller amtet. Det drejer sig om kørsel med skolebørn, ældre, gangbesværede, syge, handicappede m.m.

De største beløb fra omstillingspuljen er bevilget til 2 amtslige transportkoordineringsprojekter i henholdsvis Vestsjællands Amt og Ringkjøbing Amt. Begge projekter tager udgangspunkt i koordinering af trafik med inspiration eller med direkte anvendelse af det IT-system – PLANET - som anvendes af Nordjyllands Trafikselskab til koordinering af amtets særkørsler. IT-systemet, der blev etableret i Nordjylland i 1997 med tilskud fra Trafikministeriets Trafikpulje, kan både håndtere bestillinger fra brugerne og planlægge kørslen.

Ringkjøbing Amt

I Ringkjøbing Amt vil der med driftsstart ultimo 2002 ske en koordinering af alle amtslige kørselsordninger (handicapkørsel, patientkørsel og kørsel til specialskole) samtidig med at kørslen gøres åben for alle. Den praktiske koordinering vil ske på et nyindrettet kørselskontor, som udfører koordineringen ved hjælp af et system, der som udgangspunkt ligner PLANET. Kørselskontoret får dog endvidere mulighed for grafisk at overskue de kørsler, der er bestilt, fordi alle bestilte ture optegnes på elektroniske kort. Indkøbet af software bliver først foretaget efter, at opgaven er sendt i udbud i løbet af vinteren 2001-02. Udbudet gav det resultat, at det ikke er PLANET-systemet, der bliver anvendt, men derimod det finske Mobisoft.

Kørsel under kørselsordninger bestilles af de enkelte kommunale forvaltninger, mens borgerne (de åbne brugere) kontakter kørselskontoret for at få en orientering om kørselsmuligheder generelt. Borgeren vil herefter kunne få tilbudt rejsemuligheder med ture, der henholdsvis kan køres under kommunale kørselsordninger, i almindelig kollektiv trafik og endelig rejsemuligheder, der tilbydes af privatbilister, der stiller sæder til rådighed i en samkørselsdatabase, som Ringkjøbing Amt allerede har etableret. Amtet har selv udviklet denne samkørselsdatabase.

Allerede fra projektets driftsstart er to kommuner – Thyholm og Lemvig – med i koordineringsprojektet, idet disse to kommuners kørselsordninger koordineres på lige fod med de amtslige. Stort set alle øvrige kommuner i amtet har tilkendegivet, at de ønsker at indtræde i systemet i senere faser.

Der arbejdes endvidere på, at nye og eksisterende telebus- og teletaxi-ordninger bliver omfattet af systemet, sådan at kørslen bestilles via det bestillingskontor, der skal styre kørselskoordineringen.

Et udbud af software-delen blev gennemført omkring nytår 2002. Det finske softwarefirma Mobisoft vendt udbudet og opstiller udstyr i løbet af foråret 2002.

Herefter vil der blive etableret et kørselskontor, lavet kortlægninger, forhandlet samarbejdsaftaler mellem forskellige forvaltninger og mellem amt og kommuner samt gennemført udbud af driftsopgaver (aftaler om rådighed over køretøjer), hvorefter det forventes, at projektet kan sættes i drift ultimo 2002. Ifølge den foreløbige tidsplan vil andre kommuner kunne træde ind i ordningen fra sommeren 2003.

Vestsjællands Amt

Med projektet "VestTur" indfører Vestsjællands Trafikselskab en HandyBAT-model i amtet, der giver borgerne mulighed for at blive befordret fra dør-til-dør. HandyBAT er en kørselsordning, der har fungeret på Bornholm siden 1995. I første omgang som et treårigt forsøg med tilskud fra Trafikministeriets Trafikpulje, og siden 1998 som et permanent tilbud på Bornholm. HandyBAT kan håndtere såvel de obligatoriske kørselstilbud for ældre og handicappede samtidig med, at alle borgere frit kan tilmelde sig ordningen. Med dette system blev der udviklet et såkaldt tostrengt kollektivt trafiksystem, idet den eksisterende rutebundne kollektive trafik stadig tilbydes samtidig med, at der tilbydes dør-til-dør-kørsel.

Som på Bornholm giver VestTur borgerne i Vestsjællands Amt mulighed for at blive befordret fra eksempelvis deres egen adresse til adressen for deres bestemmelsessted. Der er ikke nogle faste afgangene i kørselsnetværket, men der er et bestemt tidsrum, hvor kørslen kan bestilles og udføres. I Vestsjællands Amt er der mulighed for at blive befordret med VestTur fra kl. 6.00-23.00 på alle ugens dage. For VestTur betales der kun for den kortest mulige rute mellem afhentnings- og afsætningsstedet, selvom der måske køres en omvej for at hente nogle andre borgere, der også har bestilt kørsel. Taksten for kørslen for ikke-visiterede brugere er ca. ½ taxipris.

I Vestsjælland har trafikselskabet valgt at starte med at indføre transportkoordineringen i en enkelt kommune i juli 2000, idet der er blevet gennemført et pilotprojekt i Bjergsted Kommune. I løbet af foråret 2001 blev kørslen indført i de øvrige 4 kommuner (Gørlev, Hvidebæk, Kalundborg og Tornved kommuner), der udgør Kalundborg-egnen. Herefter forventes det at inddrage amtets resterende 18 kommuner i VestTur successivt fra medio 2002.

Projektet har afstedkommet en del negativ presseomtale, spørgsmål til Trafikministeren samt bl.a. en kampagne, hvor chaufførerne hos Holbæk Taxi demonstrerede deres utilfredshed med projektet ved at reklamere mod projektet på vognene. Det er styrelsens indtryk, at utilfredsheden har baggrund i at taxierhvervet frygter faldende indtægter i forbindelse med deres udførelse af kørselsopgaver for amt og kommuner som følge af overgangen til VestTur. Det er imidlertid kommunalbestyrelsen og trafikselskabets bestyrelses afgørelse, at man af forskellige årsager vælger at lade de kommunale og amtslige kørselsopgaver udføre under VestTur og ikke ved brugeres og forvaltningers direkte henvendelse til taxiselskaberne. Der kan være mange lokale og regionale årsager til at gennemføre kørselsopgaverne under VestTur, men fra Færdselsstyrelsens side har det afgørende vægt, at projektet medfører en væsentlig forbedring af udbuddet af kollektiv trafik. Budgettet for VestTur er godt 9 mio. kr. Færdselsstyrelsens tilskud på 6 mio. kr. dækker udgifter forbundet med omstillingens første etaper, herunder udgifter til IT-udstyr, etablering af telefonsystem og markedsføringsudgifter.

Sønderjyllands Amt

Med kraftig skelen til VestTur-projektet i Vestsjællands Amt gennemfører Sydbus et tilsvarende transportkoordineringsprojekt i Sønderjyllands Amt. Midlerne til projektet fra omstillingspuljen er gået til fase 1 i projektet, hvor der gennemføres en analyse af de eksisterende individuelle, amtslige kommunale kørselsordninger. Når analysen er gennemført vil projektets omfang blive beskrevet mere præcist i henhold til analysens resultater.

Projektet er først sat i gang i april 2002 efter nedlæggelsen af omstillingspuljen. Midlerne til projektet stammer fra restmidler, som Færdselsstyrelsen er tildelt med henblik på en hensigtsmæssig afvikling af puljen.

Viborg Amt

kommuner i Viborg Amt samarbejde med Viborg Amts Kommunale Trafikselskab om gennemførelsen af et transportkoordineringsprojekt i kommunerne Skive, Spøttrup, Sallingsund, Sundsøre og Fjends kommuner. Midlerne fra omstillingspuljen er gået til projektets første fase, hvor der er gennemført en analyse af potentialet for kørselskoordinering i de 5 kommuner. Afhængig af analysens resultater ventes

projektet videreført, og der samarbejdes med Viborg Amt og flere andre kommuner om at udvide projektet til mere end de oprindelige 5 kommuner.

Projektet er først sat i gang i april 2002 efter nedlæggelsen af omstillingspuljen. Midlerne til projektet stammer fra restmidler, som Færdselsstyrelsen er tildelt med henblik på en hensigtsmæssig afvikling af puljen.

Transportkoordinering - kommuner

De øvrige transportkoordineringsprojekter, der er ydet tilskud til fra omstillingspuljen, er alle kommunale koordineringsprojekter. De overordnede rammer for disse projekter er de samme som ved de amtslige transportkoordineringsprojekter, blot med den forskel, at det udelukkende er de kommunale særkørsler og den "åbne" lokale kollektive trafik, der søges koordineret.

Haslev Kommune

Med transportkoordineringsprojektet "Viatur" i Haslev Kommune søges så mange kommunale særkørsler som muligt koordineret samtidig med, at brugere af den "åbne" kollektive trafik tilbydes dør-til-dør kørsel. Formålet er at skabe en bedre sammenhæng mellem de forskellige kommunale kørselsordninger og den lokale rutetrafik i Haslev Kommune for der igennem at øge tilbuddet og servicen for brugerne ved et relativt øget kørselsomfang og nye transportformer.

Sammenhængen sikres ved, at et lokalt bestillingskontor etableres på turistbureauet i kommunen.

Fjerritslev Kommune

Til Fjerritslev Kommune er der bevilget midler til at undersøge, hvorledes de kommunale særkørsler og den "åbne" kollektive trafik kan bygges ind i Nordjyllands Amts kørselskoordineringskoncept PLANET. Projektet har resulteret i en omstilling af den offentlige transport i kommunen således, at enkelte særkørselsordninger inddateres i PLANET og at den lokale kollektive trafik fra sommeren 2001 er omlagt til fleksibel dør-til-dør kørsler om aftenen og i weekends.

Grenaa, Nørhald og Odder kommuner

Tre kommuner i Århus Amt – Grenaa, Nørhald og Odder kommuner – har ønsket at forbedre den kollektive trafik ved at koordinere de kommunale særkørsler med den lokale kollektive trafik.

I Grenaa Kommune søges forbedringerne opnået gennem en koordinering af den lokale telebuskørsel, bybuskørsel og skolebuskørsel med øvrige kommunale kørselsordninger. Endvidere skal der ske en koordinering i forhold til den øvrige kollektive trafik, der betjener Grenaa Kommune.

Odder Kommune forventer at styrke den kollektive trafik i kommunen, herunder især i kommunens landområder og mindre bysamfund, ved at indføre telebusbetjening, samordne lokal kollektiv trafik og øvrige kommunalt betalte kørsler samt ved at forbedre forbindelsen mellem lokal og regional kollektiv trafik i kommunen.

Nørhald Kommune forventer at kunne opfylde behovet for kollektiv transport i kommunen bedre ved at gennemføre en samordning af kommunens 6 lokale busruter, der hovedsagelig benyttes af skolebørn, med øvrige kommunalt betalte kørselsordninger. Udgangspunktet er, at der skal indføres telebusbetjening, som koordineres bedst muligt med den øvrige kollektive trafik i kommunen.

Øvrige kommuner i Århus Amt

Projektmedarbejderen i Århus Amt, som blev ansat i amtet for midler fra omstillingspuljen, skulle efter planen gennemføre omlægninger af lokal kollektiv trafik, herunder ved samordning af den lokale kollektive trafik og øvrige kommunale kørsler, i en række kommuner, der i forbindelse med udarbejdelse af handlingsplanen for Århus Amts tyndtbefolkede områder har tilkendegivet en interesse for at styrke den kollektive trafik ved sådanne omlægninger.

Grindsted Kommune

Til Grindsted Kommune er der bevilget midler til at undersøge, hvordan kommunens lokale kollektive trafik kan omlægges således, at der opnås en generel forbedring af den kollektive trafik i kommunen med særlig vægt på at skabe bedre forbindelse mellem Grindsted By og den øvrige del af kommunen. Som en del af arbejdet skal det undersøges hvorvidt der ved en samordning af kollektive trafik og øvrige kommunalt betalte kørsler kan opnås forbedringer af den kollektive trafik.

9 kommuner i Ribe Amt

Oprindeligt 6 kommuner i Ribe Amt gik sammen for i samarbejde at gennemføre omstilling af den kollektive trafik. Der er tale om kommunerne Holsted, Blåvandshuk, Helle, Ølgod, Varde og Ribe, og senere er Bramming, Blåbjerg og Brørup kommuner kommet med i samarbejdet.

Færdselsstyrelsen har givet støtte til konsulentbistand til kortlægning af kommunale og amtskommunale kørsel samt udarbejdelse af forslag til forbedring af betjeningen med kollektiv trafik i de enkelte kommuner. Der er indgået aftale om tilskud mellem hver enkel kommune og Færdselsstyrelsen, og ligeledes har kommunerne særskilt indgået kontrakt om konsulentbistand. Forbedringerne af den kollektive trafik skal opnås ved at indarbejde kommunalt betalte kørsler i den kollektive trafik, ved at anvende mere fleksible betjeningssystemer og ved at optimere omstigningsmulighederne mellem regional og lokal kollektiv trafik.

Kortlægningen samt forslag til omlægning af den kollektive trafik i kommunerne er afsluttet i efteråret 2001. For de senest tilkommende kommune dog ved årsskiftet 2001/2002. Den omlagte trafik forventes at kunne igangsættes ved køreplansskiftet 2002 eller ved køreplansskiftet 2003 afhængig af projekterne karakter og størrelsen af omlægningen.

4 kommuner på Fyn

Færdselsstyrelsen har fra omstillingpuljen givet godt en mio. kr. til omstillingsprojekter i Faaborg, Aarup, Ejby og Rudkøbing kommuner. I projekterne søges en række kommunale kørslesordninger koordineret og åbnet for almindelige brugere, sådan at der reelt skabes en forbedring af den kollektive trafikbetjening.

Nordborg Kommune

Færdselsstyrelsen har givet Nordborg Kommune tilskud fra omstillingspuljen på 420.000 kr. til et projekt vedr. omstilling af den lokale kollektive trafik og kommunale kørselsordninger. I projektet blev der, på grundlag af en analyse af den eksisterende offentlige trafikbetjening, udarbejdet forslag til en fleksibel trafikbetjening, som

kunne benyttes af såvel visiterede brugere (ældre og handicappede) som almindelige åbne kollektiv trafik-brugere.

De forslag, der blev udarbejdet på grundlag af analysen viste dog, at kollektiv trafik og kommunale kørselsordninger ikke kunne forbedres i et for kommunen tilstrækkeligt omfang, uden at det ville føre til en væsentlig fordyrelse af de samlede kørselsomkostninger. Projektet blev derfor ikke videreført efter analysens færdiggørelse

Det er i stedet planen at Nordborg Kommunes kørsel skal indpasses i det projekt SydTur som Sønderjyllands Amt har under planlægning.

Trafikomstillingsprojekter

VAXI i Viborg Amt

Færdselsstyrelsen har bevilget godt 1 mio. kr. til Viborg Amts "VAXI-projekt", hvor dele af den lokale kollektive trafik i 4 kommuner er gjort behovsstyret. Der er indført bybustaxa-betjening i Thisted og Nykøbing Mors om aftenen og i weekends, og der er indført oplandstaxa i dele af Viborg Kommunes opland. Endelig er der indført fleksibel betjening på en oplandsrute i Hanstholm Kommune. Et fællestræk ved projekterne er, at kunderne betjenes til og fra adressen inden for et på forhånd defineret betjeningsområde, samt at der kun køres, når der er kunder.

VAXI-kørslerne blev indført ved køreplansskiftet i maj 2000. Efter et ½ års drift er der gennemført en midtvejsevaluering af kørslerne, bestående af en passagertælling, en brugerundersøgelse og en kendskabsundersøgelse. På baggrund af denne evaluering må det konkluderes, at kørslerne hidtil har været en begrænset succes.

Passagertællingen gav et skuffende resultat, idet passagertilstrømningen i de 4 delprojekter i almindelighed og i Nykøbing Mors i særdeleshed er temmelig ringe, også i sammenligning med lignende ordninger i andre kommuner. Bruger- og kendskabsundersøgelserne vis-te imidlertid, at det hverken er utilfredshed med produktet eller manglende kendskab til de nye muligheder, der er årsagen til den lave benyttelse.

På trods af den lave benyttelse er Viborg Amts Fælleskommunale Trafikselskab fortsat af den opfattelse, at kørsler som VAXI har en fremtid i amtet. Trafikselskabet vil derfor i første omgang søge at tilpasse de 4 delprojekter i henhold til de

indsamlede erfaringer, hvorefter en større benyttelse af VAXI forhåbentlig vil vise sig ved den endelige evaluering, der gennemføres sommeren 2002. I forlængelse af, at trafikselskabet overvejer at etablere et centralt bestillingskontor i forbindelse med transportkoordineringen i "Midtkommunerne", overvejer trafikselskabet blandt andet at optimere selve bestillingsfunktionen hos VAXI-kørslen ved at flytte bestillingen til dette centrale kontor i stedet for, at VAXI-kørslen bestilles direkte hos taxis bestillingskontor, som den gør i dag.

Ikke markeds-kørsel i 6 kommuner i Vejle Amt

Færdselsstyrelsen har givet 1.400.000 kr. fra omstillingspuljen til et projekt vedrørende "ikke markeds-kørsel" i Vejle Amt. Ikke markeds-kørsel er den del af den kollektive trafikbetjening i amtet, hvor selvfinansierungsgraden er lavest, dvs. kørsel lokale ruter, på mindre regionale ruter og kørsel om aftenen og i weekends.

I projektet udarbejdes detaljerede analyser af borgernes trafikbehov, baseret på anvendelse af forskellige analysemetoder i de forskellige kommuner. Foreløbig analyseres 6 kommuner, Juelsminde, Horsens, Børkop, Gedved, Lunderskov og Nørre-Snede. Kommunerne er udvalgt sådan, at kommunerne er så forskellige som mulige mht. demografi, geografi, befolkningstæthed, trafikforsyning mv. På grundlag af analyserne gennemføres trafikomstillingsprojekter, der så godt som muligt tager hensyn til analysernes resultater.

Det er hensigten at de erfaringer der opnås ved analyserne i de første 6 kommuner skal anvendes videre i projektet, sådan at der gennemføres trafikomstillingsprojekter i samtlige kommuner i Vejle Amt.

6 kommuner i Hovedstadsområdet

Den projektmedarbejder, der er ansat i HUR for midler fra omstillingspuljen, udarbejdede i første halvdel af 2001 en screening, der skulle kortlægge, i hvilke kommuner i hovedstadsområdet uden for "fingerbyen" potentialet for trafikomstilling var størst. Screeningen blev gennemført både med udgangspunkt i det politiske potentiale og i geografiske og trafikale forhold. Der viste sig at være 20 tilbagemeldinger fra kommuner, der var interesserede i at deltage i trafikomstillingsprojekter. Heraf er der i første omgang udvalgt 6 kommuner, hvor potentialet for trafikomstilling er størst – Bramsnæs, Skibby, Jægerspris,

Frederiksværk, Hundested og Skævinge kommuner. I disse kommuner er planlægningen af trafikomstillingen nu igangsat.

Med de ressourcer, HUR havde til rådighed til trafikomstilling ville omstilling i de 20 interesserede kommuner først være gennemført i løbet af 6-8 år. Som følge heraf har styrelsen yderligere givet tilskud til fremskaffelse af medarbejderressourcer i forbindelse med omstillingsprojekterne, således at omstillingen i samtlige 20 kommuner kan være gennemført i 2005. Det samlede tilskud til trafikomstilling i HUR er herefter på 2.490.000 kr.

Terminaler

Planlægning af busterminal i Støvring

Der er tildelt midler fra omstillingspuljen til planlægning af en busterminal i Støvring i tilknytning til den terminal, der skal etableres i forbindelse med nærbaneprojektet i Aalborg.

Terminaler i Århus Amt

Færdselsstyrelsen har givet Grenaa Kommune midler til forbedring af stationsforpladsen i Grenaa, samt midler til Rønne og Odder kommune til forbedring af busterminaler. Midlerne skal anvendes til forbedring af kundeinformation vedrørende den kollektive trafik på terminalområdet, forbedring af venteforhold og trygheden for brugere af den kollektive trafik på terminalerne samt forbedring af mulighederne for at kombinere den kollektive trafik på terminalområderne med cykeltransport.

Ny rutebilstation i Præstø

Præstø Kommune er tildelt tilskud fra omstillingspuljen til forbedring af information vedrørende den kollektive trafik, til sikring af trykthed, til etablering af overdækkede cykelstativer og til forbedring af venteforhold i forbindelse med etableringen af en ny rutebilstation i centrum af Præstø. Rutebilstationen betjenes af lokale og regionale rutebusser i området samt en mindre tele-bybusrute. De nævnte tiltag ventes at give

en væsentlig forbedret service for passagerer i den kollektive trafik, der benytter rutebilstationen.

IT-projekter

IT-projekt i Ørbæk Lokaltrafik

I Ørbæk Lokaltrafik har der i en årrække eksisteret et fleksibelt kollektiv trafiksystem baseret på dør-til-dør-betjening efter telefonbestilling. Dette system har efterhånden vist sig at være så stor en brugermæssig succes, at det ikke længere er hensigtsmæssigt, at bestillingerne bliver modtaget af chaufførerne på de minibusser, der anvendes i systemet.

Derfor har Færdselsstyrelsen givet tilskud fra omstillingspuljen til gennemførelsen af et IT-projekt, der omfatter oprettelse af et bestillingskontor og on-line-forbindelse til dataskærme i busserne, hvortil kørselsordrerne videresendes direkte fra bestillingskontoret, efter at der ved hjælp af IT-systemet er udarbejdet et vognløb og en kørselsordre.

Projektmedarbejdere

I forbindelse med konkret omstilling af kollektiv trafik er der erfaringsmæssigt ofte behov for mandskabsressourcer, idet omstillingsprojekter typisk kræver væsentlige planlægnings- og projektstyringsressourcer. Ved flere af de omstillingsprojekter, der er ydet tilskud til, er disse ressourcer hentet hos eksterne konsulenter. Betalingen for konsulentbistanden dækkes som udgangspunkt af omstillingspuljen ud fra den betragtning, at der er tale om en barriereomkostning.

I Hovedstadsområdet, Viborg og Århus amter valgte Færdselsstyrelsen i stedet at bevilge puljemidler til ansættelse af midlertidige projektmedarbejdere som er ansat i og tilknyttet trafikselskaber/amter. De 3 projektmedarbejdere har i samarbejde med de berørte kommuner forestået arbejdet med at gennemføre omstillingsprojekter i de tre regioner.

Baggrunden for ansættelserne var dels Færdselsstyrelsens forventning om, at ansættelse af en midlertidig projektmedarbejder i længden var mere lønsomt end anvendelse af eksterne konsulenter. Med andre ord håbede Færdselsstyrelsen at få

mere omstilling for de samme penge. Dels søgte Færdselsstyrelsen at forankre de erfaringer, der opstår i forbindelse med gennemførelsen af omstillingsprojekterne regionalt. Endvidere var det forventningen, at der på længere sigt blev skabt en tradition for yderligere samarbejde på tværs af de offentlige myndigheder om den kollektive trafik.

I forbindelse med kontraktindgåelse om ansættelse af projektmedarbejderne blev der til ansættelsen koblet konkrete omstillingsprojekter. Projektmedarbejdernes arbejde med disse omstillingsprojekter bliver fortsat løbende fulgt af Færdselsstyrelsen i henhold til kontrakterne og de bliver evalueret hvert halve år. På denne måde forventer Færdselsstyrelsen at kunne sikre, at projektmedarbejdernes indsats udelukkende anvendes til aktiviteter i forbindelse med omstillingspuljen.

Projektmedarbejderordningerne blev evalueret internt i efteråret 2001. I den forbindelse blev det besluttet ikke at gennemføre flere projekter vedrørende ansættelse af projektmedarbejdere. Det var kun projektmedarbejderordningen i HUR der har fungeret rigtig godt, i Viborg Amt har den medarbejder, der oprindeligt blev ansat være borte på barselsorlov, og selv om hun er blevet erstattet med en ny, midlertidig medarbejder betyder det naturligvis en manglende kontinuitet i arbejdet, ligesom der skal anvendes yderligere tid på oplæring mv.

Projektmedarbejderordningen i Århus Amt blev nedlagt i løbet af 2001. Her var ordningen ingen succes. Det lykkedes således ikke at få gennemført nogle af de omstillingsprojekter, som medarbejderen skulle have medvirket i gennemførelsen af. Det var der en række forskellige grunde til, men den primære var, at medarbejderen måtte tage orlov i en lang periode. Under medarbejderens orlov og efter hans tilbagekomst lykkedes det ikke at få endelige tilkendegivelser om deltagelse i omstillingsprojekter fra de kommuner, der oprindeligt havde udtrykt ønske om at deltage.

Vidensformidling

Et vigtigt element i Færdselsstyrelsens Videntcenters arbejde med styrkelse af den kollektive trafik i tyndtbefolkede områder har været at udbrede kendskabet til den række af projekter, der hidtil er gennemført, herunder de projekter, der er gennemført op gennem 1990'erne med støtte fra Trafikministeriets trafikpulje til forsøg med alternative driftsformer i den kollektive trafik.

Videntcentrets formidling af disse erfaringer er blandt andet sket ved medarbejdernes deltagelse i forbindelse med projekternes forberedelsesfase. Ud over at der i projektets forberedelsesfase arbejdes for at skabe projekter, der opfylder flest mulige lokale og regionale behov og ønsker, søgte Videntcentrets medarbejdere at understøtte projekterne så meget som muligt i forhold til det erfaringsgrundlag, der allerede er skabt.

Erfaringer med omstillingsprojekter i tyndtbefolkede områder søges endvidere formidlet ved mere opsøgende aktiviteter gennem afholdelse af konferencer og udsendelse af nyhedsbreve.

Konferencer

Videntcentret afholdt i juni 2001 en konference i København om regional transportkoordinering. Konferencen var velbesøgt og indeholdt indlæg fra Ringkjøbing Amt, Vestsjællands Trafikselskab, HUR og Nordjyllands Trafikselskab. Der var desuden indlæg fra Finland og Sverige, hvor der blev givet status over transportkoordineringsindsatsen i disse lande. Endelig gav en konsulent, der har arbejdet for Ældremobiliseringen sit bud på, hvordan ældres transportbehov dækkes bedst muligt.

Konferencen hovedformål var at få skabt opmærksomhed omkring de omfattende økonomiske ressourcer der anvendes på individuelle kørselsordninger i Danmark. Det vurderinges, at der anvendes i størrelsesordenen 2 mia. kr. pr. år på en lange række af forskellige, lovpligtige individuelle kørselsordninger.

I den forbindelse bidrog konferencen specifikt til at søge at formidle de erfaringer, der allerede er skabt i forbindelse med at begrænse disse store – og i øvrigt stigende – udgifter uden at der samtidig sker en nævneværdig forringelse af den service, brugerne af de individuelle kørselsordninger tilbydes.

Det har været en forudsætning for Færdselsstyrelsens deltagelse i disse projekter via midler fra omstillingspuljen, at kollektiv trafik er en integreret del af projekterne.

Der skabes således, på grundlag af den store kørselsvolumen, der findes i kørselsordningerne, grundlag for at styrke den åbne kollektive trafik, fordi de køretøjer, der alligevel anvendes til kørselsordningerne også gøres tilgængelig for brugerne af den kollektive trafik.

Denne grundtanke er baggrunden for en række af de projekter, der blev givet midler til fra omstillingspuljen, nemlig de kørselskoordineringsprojekter der gennemføres på amtsligt og kommunalt niveau .

Udgivelser

I 2001 udsendte Videncentret 2 nyhedsbreve, der orienterede om centrets arbejde med omstillingspuljen.

Nyhedsbrevet blev sendt til ca. 500 respondenter, herunder til samtlige trafikmyndigheder i Danmark, det vil sige samtlige kommuner, amter og trafikselskaber. Endvidere blev det sendt til interesseorganisationer, andre relevante myndigheder, konsulenter samt til både den landsdækkende og lokale presse.

Det er vanskeligt at vurdere nøjagtigt, hvilken effekt nyhedsbrevet medførte. Der har dog efter hvert af de nyhedsbrevenes udgivelse været henvendelser til Videncentret fra interesseorganisationer og kommuner, herunder fra forskellige forvaltninger i samme kommune, der med nyhedsbrevet er blevet opmærksomme på omstillingspuljen og de forbedringsmuligheder, der er i tyndtbefolkede områder. Endvidere har nyhedsbrevene medført presseomtale i et vist omfang, dog fortrinsvis i den lokale presse.

Alle publikationer og andre udgivelser, der er udgivet i forbindelse med omstillingspuljen, forefindes på Færdselsstyrelsens hjemmeside www.fstyr.dk.

Projektdatabase

I foråret 2000 etablerede Videncentret en database på Færdselsstyrelsens hjemmeside, som indeholder korte, overskuelige beskrivelser af en lang række af de mest udviklingsorienterede projekter, der er gennemført indenfor kollektiv trafik i de seneste 10 år. Databasen rummede ved udgangen af 2000 ca. 250 forskellige

projekter, der strækker sig fra terminalprojekter og passagerinformationssystemer over fleksible betjeningsformer for kollektiv trafik til samkørsel, job- og pendlerbusser og koordinering af offentlige kørselsordninger.

Indsamlingen af oplysninger om udviklingsprojekter for kollektiv trafik er baseret på tilgængelig viden, og er foregået ved hjælp af kontakter til trafikselskaber, kommuner, konsulenter, driftsselskaber mv. Kontaktpersoner har indsamlet og fremsendt materiale om projekterne, hvorefter Videncentret har bearbejdet oplysningerne og udarbejdet et opslag til databasen.

Det er hensigten, at databasen skal fungere som "kontaktbureau", hvor interesserede kan indhente oplysninger om mulige projektyper og samtidig kan finde henvisning til relevant litteratur og relevante kontaktpersoner.

Det er indtrykket, at vidensdatabasen ikke har haft den store effekt på vidensspredningen og som "kontaktbureau". Den har imidlertid været meget anvendelig som arbejdsredskab for videncentrets medarbejdere.

Med videncentrets nedlæggelse vil databasen ikke længere blive løbende opdateret, men den vil indtil videre fortsat være tilgængelig via Færdselsstyrelsens hjemmeside.