

Kronik om "Det de kalder udkant kalder vi hjem"

*Af Kirsten Jensen, borgmester (S) og formand for Movias bestyrelse
Bragt i Sjællandske Nyheder den 20. september 2024*

"Der må tænkes nyt. Helt nyt". Sådan indleder folketingsmedlemmet Bjørn Brandenborg og forfatter Lars Olsen deres forslag til en bedre kollektiv transport i tyndt befolkede områder i deres nyudgivne bog "Det de kalder udkant kalder vi hjem". Forfatterne præsenterer forslag om, hvordan samkørsel og nye digitale løsninger kan gøre livet enklere i landområderne – et forslag, som kommuner, regioner og trafikselskaber er klar til at gøre til virkelighed.

Forfatterne skriver om forholdet mellem landområder, købstæder og storby. Når man som jeg er vokset op i Esbønderup, kender man oplevelsen af at være tæt på naturen – men langt fra meget andet. I dag er jeg borgmester i Hillerød, der dækker både en købstad og mere end 20 mindre bysamfund. Selvom vi har god udvikling i hele kommunen, så har vi også politiske samtaler om forskellen på mulighed for udvikling mellem by og land. Vi har mere end fordoblet industribeskæftigelsen de sidste 15 år, ikke mindst hjulpet af en stærk medicinalindustri, og de nye virksomheder ligger oftest tæt på Hillerød by.

Jeg er helt enig med forfatterne i, at lokale uddannelsesmuligheder er afgørende. Både for at kunne holde på de unge i vores del af regionen og for fortsat kunne sikre kvalificerede medarbejdere til både private og offentlige arbejdspladser. Adgang til arbejdskraft er et spørgsmål om bosætning, men også om pendling. Hver dag pendler over 16.000 borgere fra Hillerød til arbejde i andre kommuner, og godt 22.000 pendler den anden vej til kommunens mange arbejdspladser.

I Hillerød har vi glæde af gode togforbindelser og om nogle år også af en ny motorvej. På resten af Sjælland opgraderes jernbanenettet i disse år, og Lars Olsen glæder sig i bogen over de "superhurtige tog" mellem Holbæk og København. Et stærkt net af tog, metro, hurtige busforbindelser og snart også letbane forbinder Sjælland. Som bestyrelsesformand i trafikselskabet Movia er jeg derfor meget optaget af, at vi styrker dette, den kollektive trafiks strategiske hovednet. For det udvider muligheden for både bosætning og beskæftigelse og mindsker både ulighed og trængslen på vejene. Land, købstæder og hovedstaden er gensidigt forbundne, og vi har gavn af hinanden, når blot vi arbejder sammen. I Movias bestyrelse har vi netop vedtaget en mobilitetsplan, der har været i høring hos vores 45 kommuner og to regioner. Et centralt element her er et stærkt, strategisk kollektivt transportnetværk, der binder hele Sjælland sammen.

Som nævnt foreslår Bjørn Brandenborg og Lars Olsen et "nyt statsligt on-demand trafiksystem i tyndt befolkede områder". Her udfolder forfatterne tanken om en udvikling af Rejseplanen, der kan sammenkoble traditionel kollektiv transport med samkørsel, og der foreslås "en statslig app" til formålet. En app som omfatter den rejsendes behov er jeg enig i, men ikke i at staten skal sætte den i gang. For vi er i gang med en fælles app, som alle danske trafikvirksomheder udvikler hos Rejsekort & Rejseplan. Men en app gør det ikke alene, for ikke alle brugere er trygge ved de digitale løsninger. Derfor skal der også være et fælles kundecenter, hvor borgerne kan ringe ind og bestille deres fleksible transport.

Og vi skal gøre mere. I Movia har vi i lighed med vores kolleger andre steder i landet afprøvet samkørsel. Forsøg i Holbæk, Kalundborg og Slagelse kommuner og senest i Køge, Faxe og Stevns kommuner har dog vist, at den geografiske afgrænsning og statslige regler står i vejen for at samkørsel kan blive et reelt alternativt.

Sammen med kommunerne presser Movia på for nye rammer i lovgivningen. Der skal være mulighed for, at trafikselskaberne kan støtte samkørsel, ligesom vi støtter bus- og flextrafik, så det bliver mere attraktivt at køre sammen. Samtidig skal der, som forfatterne også foreslår, være et sikkerhedsnet for borgerne i form af flextrafik-biler, hvis dit lift hjem udebliver. Skal samkørsel være en del af den kollektive transport, er forsyningssikkerheden afgørende, så man som borger i landområderne er sikker på at kunne komme på arbejde og til læge og hjem igen, når behovet er der. Vi tror på, at fremtiden er en palette af fleksible løsninger; flextrafik, samkørsel, frivilligbusser og nærbus, som vi tester i Haslev. Løsninger der kan bringe borgerne hen til hurtige og hyppige busser og tog i det strategiske net. Samkørsel er derfor også en del af Movias nye mobilitetsplan.

Vi foreslår, at der gennemføres et antal storskalaforsøg på tværs af landet, så vi i praksis kan øve os på, hvordan samkørsel bedst muligt kan blive en del af den kollektive transport i landområderne og ikke konkurrerer med taxabranchen, ligesom trafikselskaberne skal have et vist tilsyn med, hvem der kører samkørsel for os, så vi trygt kan bruge løsningen – også til vores børn.

Samkørsel er en del af fremtidens transporttilbud på landet, i kombination med andre fleksible løsninger, og holdt sammen af et stærkt strategisk hovednet. Det skal være en fælles app, men også et kundecenter til personlig betjening, så man altid kan ringe og få hjælp, både til bestilling og undervejs på rejsen. Trafikselskaberne skal efter aftale med kommunerne have mulighed for at give tilskud til samkørsel – men også kunne stille krav til dem, der kører bilerne, så alle kan rejse trygt.

Tak til Brandenburg og Olsen for at skabe opmærksomhed om dette væsentlige spørgsmål. Næste trin er, at loven ændres for at muliggøre dette – og at der gives et statsligt tilskud til de første storskalaforsøg. Kommunerne og regionerne i Movias område er klar.