

Bedre mobilitet i landdistrikterne kræver nye løsninger

Regeringen har i sit nye landdistriktsudspil foreslået, at 17-årige skal kunne køre bil alene. Det har givet kritik. Men der er alternativer i form af samkørsel og en bedre ungerabat i den kollektive trafik, skriver trafiksekskabernes formand, som også roser regeringen for at have lyttet til flere af trafiksekskabernes forslag.

Af Steen Vindum, formand for TID, Trafiksekskaberne i Danmark

Bragt i Altinget Transport den 17. september 2024

Det skal være muligt at bo og arbejde i hele Danmark – også selvom man ikke har bil. Den målsætning er de fleste partier på Christiansborg enige om. Men hvordan det konkret skal lykkes i landområderne, er straks sværere, også fordi der ikke er opbakning til at bruge flere penge på kollektiv transport.

Skal vi i mål, kræver det nytænkning og en erkendelse af, at der brug for andre tilbud i landdistrikterne end i byerne. I trafiksekskaberne har vi for længst set skriften på væggen og har peget på en række nye løsninger, som lidt forenklet handler om at kombinere et stærkt hovednet med fleksible tilbud.

Derfor er vi glade for, at regeringen i sit nye landdistriktsudspil, "Sammenhæng og Balance", har imødekommet trafiksekskabernes forslag om at udbrede forsøg med fleksible busser til hele Danmark og at muliggøre frivilligbusser i de små lokalsamfund.

Demografien ændrer sig

Flere fik bil under corona og det har ført til, at der er færre passagerer med busserne i landområderne. Den udvikling bliver kun forstærket de næste 10 år, fordi antallet af unge mellem 10 og 25 år falder i landdistrikterne. Det er en udfordring, da over halvdelen af buspassagererne i landdistrikterne i dag er børn og unge. Indtil nu har svaret på faldende passagertal været lukkede busruter og færre afgang, men det kan ikke blive ved. Der skal tænkes nyt, og det er den fleksible bus et godt eksempel på.

Fleksible busser styrker servicen i landområderne

Den fleksible bus, Nærbus, afprøves lige nu i Haslev. Det er en mindre bus, som erstatter flere rutebusser. Den kører mellem de samme stoppesteder, men kun når den bliver bestilt, og den tager altid den hurtigste rute. Som passager kan man bruge sit rejsekort eller den billet, man normalt bruger i den offentlige transport. Det giver passagererne i landområderne en bedre service, og erfaringerne er allerede gode, selvom forsøget kun er 4 måneder gammelt. Regeringen skal have tak for at have afsat 50 mio. til at trafiksekskaberne kan køre forsøg i hele landet.

De fleksible busser er med til at styrke transporten ind mod hovednettet, som så kan løftes med flere afgang. Men det er en ny måde at tænke kollektiv transport på, vi skal vænne os til.

Frivilligbusser kræver ildsjæle

Regeringen har også imødekommet et andet forslag fra trafikselskaberne og givet 20 mio. kr. til forsøg med frivilligbusser. Frivilligbusser er et tilbud til små landsbysamfund, hvor der ikke kører nogen busser, men findes nogle ildsjæle, som vil påtage sig opgaven med at køre naboer til banko, ud at handle eller lignende. Det er ikke tanken, at frivillige chauffører skal køre hverken bybusser eller rutebusser.

Forslaget om at lade 17-årige køre bil

Udspillet indeholder også forslag om at lade 17-årige i landdistrikterne køre alene i bil og om at give studerende transportfradrag. De har mødt kritik, og som formand for trafikselskaberne ærgres det mig, at det er bilen, og ikke den kollektive transport, der peges på i forhold til de unge, selvom jeg godt forstår baggrunden. For ude på landet kører bussen ikke altid og de unge mangler transportmuligheder. Men der findes andre løsninger.

Samkørsel og bedre ungerabat som alternativ

Ifølge Vejdirektoratet kører der hver dag 5 millioner tomme bilsæder rundt på vejene. Trafikselskaberne vil gerne integrere nogle af dem i den kollektive transport. Det har NT i Nordjylland afprøvet med stor succes i et forsøg med nabogo, som har været særlig populær blandt unge. Sammen med de fleksible busser mener vi, at samkørsel har potentialet til at løse nogle af de store mobilitetsudfordringer i landområderne, men det vil kræve både en lovændring og nogle forsøg i større skala.

Vi er enig med regeringen i, at det skal være billigere for de unge i landområderne at bevæge sig rundt. Derfor fremlagde vi for to år siden et færdigt forslag til en modernisering af ungerabatten i den kollektive transport, som er lige til at sætte i værk.

Samlet vil samkørsel, en bedre ungerabat og fleksible busser kunne give de unge i landdistrikterne en større mobilitet, uden at de hverken behøver at købe eller køre bil.