

# SMART transport på landet

- en undersøgelse af nye transportinitiativer, der forbinder land og by og lokalsamfund i landdistrikterne



PIA HEIKE JOHANSEN  
ASK GREVE JØRGENSEN  
EVA MÆRSK  
HELLE ROTBØLL RANDLØV

CENTER FOR LANDDISTRIKTSFORSKNING  
Syddansk Universitet

2016



Alle rettigheder forbeholdes centret (CLF). Mekanisk eller fotografisk gengivelse af denne REPORT eller dele heraf er uden instituttets skriftlige samtykke forbudt ifølge gældende dansk lov om ophavsret. Undtaget herfra er uddrag til anmeldelser.

© Syddansk Universitet, Esbjerg og forfatterne, 2016.

Center for Landdistriktsforskning

CLF REPORT 54/2016

ISBN 978-87-91304-61-3

Undersøgelsen er udført efter opdrag fra Erhvervsstyrelsen (oprindeligt efter opdrag fra det tidligere Ministeriet for By, Bolig og Landdistrikter). For undersøgelsens udformning er alene Center for Landdistriktsforskning ansvarlig.

Pia Heike Johansen  
Center for Landdistriktsforskning  
Syddansk Universitet  
Niels Bohrs Vej 9-10  
DK-6700 Esbjerg  
Tlf.: 6550 4224  
E-mail: [piaj@sam.sdu.dk](mailto:piaj@sam.sdu.dk)

Ask Greve Jørgensen  
Center for Landdistriktsforskning  
Syddansk Universitet  
Niels Bohrs Vej 9-10  
DK-6700 Esbjerg

Eva Mærsk  
Center for Landdistriktsforskning  
Syddansk Universitet  
Niels Bohrs Vej 9-10  
DK-6700 Esbjerg  
E-mail: [evm@sam.sdu.dk](mailto:evm@sam.sdu.dk)

Helle Rotbøll Randløv  
Center for Landdistriktsforskning  
Syddansk Universitet  
Niels Bohrs Vej 9-10  
DK-6700 Esbjerg  
E-mail: [hro@sam.sdu.dk](mailto:hro@sam.sdu.dk)

## INDHOLDSFORTEGNELSE

1. Sammenfatning .....	5
2. SUMMARY .....	7
3. INDLEDNING, FORSKNINGSSPØRGSMÅL OG FORMÅL.....	9
3.1. Indledning .....	9
3.2. Forskningsspørgsmål.....	10
3.3. Rapportens struktur .....	10
4. UNDERSØGELSESDSIGN OG METODER .....	11
4.1. Overordnet undersøgelsesdesign .....	11
4.2. Litteraturstudiet .....	13
4.3. Desk-research .....	13
4.4. interviewundersøgelse.....	13
4.5. Workshop.....	17
5. Litteraturstudie .....	19
5.1. Introduktion til litteraturstudiet .....	19
5.2. Betydningen af afstand i distinktionen mellem land og by.....	19
5.3. Ulighed mellem land og by forårsaget af afstande.....	20
5.4. Mobilitet, social ulighed og social inklusion på landet .....	21
6. Transportmuligheder i de danske landdistrikter .....	23
6.1. Introduktion til kortlægningsresultater .....	23
6.2. Flex transport i bus .....	23
6.3. Forsøgsprojekter og mindre anlæg .....	27
6.4. Fleksibel transport med personbiler .....	29
6.5. På cykel .....	33
6.6. Til fods.....	35
6.7. Færgetransport.....	37
6.8. Opsamling .....	38
7. Beskrivelse af 18 udvalgte transportinitiativer .....	39
7.1. Introduktion til de udvalgte cases.....	39
7.2. Flex transport i bil og bus .....	39
7.3. På cykel .....	44
7.4. Til fods.....	46
7.5. Færgetransport.....	49
7.6. Fleksibel service.....	51
8. Udfordringer og potentialer for nytænkning af transport .....	53
8.1. Introduktion til analysen af udfordringer og potentialer.....	53
8.2. Om at være på forkant .....	53
8.3. Win-Win transportinitiativer .....	58
8.4. Regler som med- og modspiller .....	62
9. Diskussion, konklusion og anbefalinger .....	66
9.1. Diskussion af undersøgelsens resultater .....	66

---

9.2. Konklusion.....	68
9.3. Anbefalinger .....	69
Referencer .....	70
Bilag.....	74

## 1. SAMMENFATNING

Flere undersøgelser peger på den lokale infrastruktur og mulighederne for transport som en vigtig parameter for at skabe bosætning og for at fastholde tilflyttede borgere på landet. Det gælder den helt nære infrastruktur for de bløde trafikanter, som sigter mod at skabe let adgang både til de nære landskabskvaliteter og til at besøge hinanden lokalt. Det gælder også det offentlige kollektive transportnet, som skal sikre især børn, unge og ældre uden bil adgang til de private og offentlige services og aktiviteter, der udbydes i de tilstødende lokalsamfund eller i den nærmeste større provinsby.

Infrastrukturproblematikken har været til diskussion ved flere landdistriktskonferencer, og der har været nedsat arbejdsgrupper både regionalt og lokalt til at udvikle forslag til, hvordan man skaber en bæredygtig kollektiv transport på landet. Der mangler imidlertid en samlet oversigt over de udviklede forslag, og der mangler viden om, hvorvidt forslagene anvendes i praksis og i givet fald, i hvilke situationer og med hvilken succesrate. Denne rapport stiller skarpt på, hvilke nye modeller der er udviklet og afprøvet i de danske landdistrikter, hvilke erfaringer der er med disse modeller, og hvilke SMARTE transportløsningsmodeller, man med fordel kan arbejde på at videreudvikle. SMART anvendes som udtryk for brugervenlige, effektive, miljøvenlige og integrerede transport-initiativer.

Undersøgelsen anvender en kombination af desk-research, kvalitative telefoninterviews samt en workshop med deltagere fra kommuner, lokale aktører og fagpersoner. Den gennemførte desk-research førte til en kortlægning af transportinitiativer på landet. De kvalitative interviews var med respondenter fra en række udvalgte projekter. På den afholdte workshop deltog en kombination af respondenter fra interviews og inviterede studerende fra fagmiljøer, hvor der indgår et element af transport og infrastruktur. Resultaterne fra de eksplorative analyser er efterfølgende blevet sammenholdt med hovedpointer i national og international litteratur om transportinitiativer på landet. På den måde er de endelige anbefalinger for den fremtidige indsats og prioritering af transportinitiativer blevet kvalificeret.

Undersøgelsen viste, at der gennem de seneste ti år er udviklet mere end 170 transportinitiativer på landet. Den viste, at størstedelen af initiativerne er rettet mod den nære transport, altså transporten mellem lokalsamfund i nærområdet og transporten ud i den omgivende natur og landskabet. Transportinitiativerne var således i høj grad henvendt til bløde trafikanter, hvilket peger på et øget behov for sikre trafikveje på landet for cyklister og fodgængere. Dette er en enkel anvisning på en måde at gøre transportløsninger på landet smartere. Undersøgelsen viste også, at forskellige måder at organisere sig omkring elcykler i høj grad kan være med til at gøre transporten på landet smartere. Især for udsatte grupper som børn, unge og ældre.

Undersøgelsen viste, at en lang række transportløsninger, udtænkt som fleksible fra et bymæssigt perspektiv, ikke vinder genklang hos befolkningen på landet, hvilket først og fremmest skyldes, at fleksibiliteten for befolkningen på landet indebærer et højt niveau af planlægning. Dette i kraft af at de fleksible løsninger i sig selv er organiseret på en sådan måde, at der er en række begrænsninger i

transportordningerne, som ikke passer til hverdagslivet på landet, og fordi der mangler en overordnet koordinering af trafikløsningerne.

Undersøgelsen pegede på, at der var meget få nytænkende transportinitiativer knyttet til transport over vand.

Overordnet kan det konkluderes, at mange af de transportinitiativer, der er sat i gang, vil blive smartere, hvis de sammentænkes og koordineres, og hvis de i højere grad skelnede mellem den nære transport og center-periferi transporten, og hvis der i højere grad blev udviklet bæredygtige fællesskabsdannende modeller for fragt af varer og services til landbefolkningen.

På baggrund af undersøgelsens resultater, diskussionen af disse i forhold til international litteratur og konklusionen kan der formuleres følgende anbefalinger til SMARTE transportløsninger:

- Der bør sikres en bedre investering i trafiksikker infrastruktur på landet for bløde trafikanter, således at behovet for fleksible busordninger kan nedsættes.
- Den sikre infrastruktur for bløde trafikanter bør etableres med en kombination af korte afstande mellem lokalsamfund og rekreative muligheder. Således kan infrastrukturen anvendes også af turister, og det kan skabe fundament for lokal handel og service
- Der bør satses på udvikling af organiseringsmodeller for dele-elcykler. Dette vil især komme den ældre del af befolkningen til gode.
- Der bør skabes ensartede regler, som blandt andet kan sikre, at det er muligt at medbringe cykler i busser og tog.
- Der bør skabes en fælles søgeplatform på internettet for transportinformation og rejseplan, som inkluderer alle former for transportmuligheder.
- Der bør investeres i udviklingen af organiseringsmodeller for fællesskabsdannende afsætning af varer og services til landbefolkningen.
- Bybefolkningen bør sikres bedre information om deres muligheder for at komme på landet med smarte fleksible transportmodeller.

## 2. SUMMARY

Several studies point to the local infrastructure and the possibilities of transportation as an important parameter for attracting and maintaining newcomers to the countryside. This counts for the local infrastructure for vulnerable users who need easy and safe possibilities to transport themselves to the nearby landscape qualities, local shopping and public services and to visit each other locally. It also applies to public transport that is supposed to ensure in particular children, young people and elderly people without car, access to private and public services as well as activities offered in the major provincial town.

The issue of infrastructure and transport in the countryside has been discussed at several rural conferences, and work groups have been set up both regionally and locally to develop proposals on how to create sustainable public transport in the country. However, an overall overview of the developed proposals is missing, and there is a lack of knowledge as to whether the proposals are applied in practice and, if so, in what situations and with what success. This report focuses on which new models have been developed and tested in the Danish countryside, what was the experience with these models and which SMART transport policy options may be advantageous to work with to be further developed. SMART is applied as friendly, efficient, environmentally friendly and integrated transport initiatives.

The study uses a combination of desk research, qualitative telephone interviews and a workshop with participants from municipalities, local actors and professionals. The completed desk research led to an identification of transport initiatives in the country. The qualitative interviews were made with respondents from a number of selected projects. The workshop included a combination of respondents from interviews and invited students from academic environments; these environments involved an element of transport and infrastructure. The results from the exploratory analyses were subsequently compared with the main points of national and international literature on transport initiatives in the country. In this way, the final recommendations for future actions and priorities of transport initiatives are qualified.

The study showed that over the past ten years more than 170 transport initiatives were developed in the country. It showed that most of the initiatives were directed towards the close transport, i.e. transport between communities nearby and transport to the surrounding nature and landscape. Transport initiatives were thus largely directed at vulnerable road users, which points to an increased need to secure traffic rural roads for cyclists and pedestrians. This is a simple prescription to make transport solutions in the country smarter. The study also showed that different ways of organizing electric bicycles can greatly help to make transport in the country smarter; especially for vulnerable groups such as children, young people and the elderly.

The study showed that a wide range of transport solutions, conceived as flexible solutions from an urban perspective, does not resonate with the people of the country. This is mainly because flexibility for the rural population implies a high level of planning, as flexible solutions are organized in such a way that there are a number of limitations in transport schemes that do not fit everyday life in the countryside as well as a lack of an overall network coordination of traffic solutions.

The study indicated that there were very few innovative transport initiatives linked to transport via waterways.

Overall it can be concluded that many of the initiated transport initiatives would become smarter if they were integrated and coordinated, and if they, to a larger extent, distinguished between the close transport and the centre-periphery transport, and if sustainable community-forming models for transport of goods and services to the rural population were developed to a greater extent.

Based on the study results and the discussion of these in relation to international literature and the conclusion, the following recommendations can be formulated for SMART transport solutions:

- A better investment in roadworthy rural infrastructure for vulnerable road users should be made in order to reduce the need for flexible bus arrangements.
- The secure infrastructure for vulnerable road users should be established with a combination of short-distance between local communities and recreational opportunities. Thus, the infrastructure also applies to tourists, and this can create the foundation for local trade and services.
- Efforts should be concentrated on developing organizational models for sharing electric bicycles. This will be of benefit to especially the older part of the population.
- Uniform rules should be made, which, among other things, will ensure that it is possible to bring bicycles on buses and trains.
- A common search platform on the Internet for transport information and itinerary, which includes all forms of transport, should be established.
- Investments should be made in developing organizational models for community-forming sales of goods and services to the rural population.
- The urban population should be better informed about their options for getting to the country with smart flexible transport models.





### 3. INDLEDNING, FORSKNINGSSPØRGSMÅL OG FORMÅL

#### 3.1. INDLEDNING

Over de seneste 10-15 år er der sket en centralisering af den private og offentlige service på landet. I mange landsbyer er der ikke længere en skole, en dagpleje eller et ældrecenter. Mulighederne for indkøb eller anvendelse af privat service som frisør og fodpleje er i mange lokalsamfund på landet også meget begrænsede. Ydermere oplever mange foreninger på landet udfordringer med at fastholde medlemstal. Lidt populært sagt om idrætsforeninger er det efterhånden svært at 'rejse medlemmer nok til et fodboldhold'. Endelig oplever mange landsbyer, at strukturudviklingen i landbruget har medført, at det er stadig vanskeligere at komme ud i landskabet og naturen i nærområdet. Mange gamle smutveje af post- og mælkeruter er taget under plov, så det ikke længere er muligt at 'smutte genvej' og undgå at skulle ud på landevejene. På landevejene køres der ofte meget stærkt, og der er mange steder ikke cykelsti eller fortov langs vejen.

De ovennævnte ændrede rammevilkår for befolkningen på landet har medført, at behovet for at transportere sig til nærmeste provinsby for at købe ind, komme ud i naturen, til foreningen i nabolandsbyen og til skolen er øget. For familier på landet indebærer det, at det er vanskeligt at klare sig med én bil. Forældre må køre børn og unge til fritidsaktiviteter og legeaftaler, og de ældre har svært ved at komme til læge eller frisør, besøge venner og benytte sig af offentlig service som f.eks. biblioteker. Med andre ord: landsbyboere uden mulighed for at transportere sig i bil bliver afhængige af andres hjælp, og kan nemt få en oplevelse af isolation, mens de, som har mulighed for at transportere sig, må bruge mere tid og flere penge på dette.

Flere undersøgelser peger på den lokale infrastruktur og mulighederne for transport som en vigtig parameter for at skabe bosætning og for at fastholde tilflyttede borgere på landet. Det gælder den helt nære infrastruktur for de bløde trafikanter, som sigter mod at skabe let adgang både til de nære

landskabskvaliteter og til at besøge hinanden lokalt. Det gælder også det offentlige kollektive transportnet, som skal sikre især børn, unge og ældre uden bil adgang til de private og offentlige services og aktiviteter, der udbydes i de tilstødende lokalsamfund eller i den nærmeste større provinsby. Afstande, tilgængelighed og spredt brugerhyppighed stiller imidlertid særlige krav til udviklingen af smarte transportmodeller.

Infrastrukturproblematikken har været til diskussion ved flere landdistriktskonferencer, og der har været nedsat arbejdsgrupper både regionalt og lokalt til at udvikle forslag til, hvordan man skaber en bæredygtig kollektiv transport på landet. Der mangler imidlertid en samlet oversigt over de udviklede forslag, og der mangler viden om, hvorvidt forslagene anvendes i praksis og i givet fald, i hvilke situationer og med hvilken succesrate. Denne rapport stiller skarpt på, hvilke nye modeller der er udviklet og afprøvet i de danske landdistrikter, hvilke erfaringer der er med disse modeller, og hvilke SMARTE transportløsningsmodeller, man med fordel kan arbejde på at videreudvikle. SMART anvendes som udtryk for brugervenlige, effektive, miljøvenlige og integrerede transportinitiativer. Rapportens fokus på nye transportmodeller og transportforsøg betyder, at rapporten afgrænser sig fra at se på mere konventionelle kommunale og regionale transportløsninger.

## 3.2. FORSKNINGSSPØRGSMÅL

Forskningsspørgsmålet i undersøgelsen er:

Hvilke transportløsninger findes på landet, og hvordan kan disse gøres smartere?

Med afsæt i en grundig afdækning af eksisterende transportløsningsinitiativer samt indsamlede erfaringer fra forskellige typer af transportinitiativer målrettet forskellige aktiviteter og brugergrupper er formålet med undersøgelsen at fremstille en række konkrete anbefalinger til smart transport på landet.

## 3.3. RAPPORTENS STRUKTUR

Rapporten er bygget op omkring otte kapitler. Efter dette indledende kapitel vil der i Kapitel 4 blive gjort rede for undersøgelsens design, metoder og dataindsamling. Kapitel 5 introducerer resultaterne fra et indgående litteraturstudie i internationale anerkendte tidsskrifter inden for landdistriktsforskning. I Kapitel 6 beskrives resultaterne af en kortlægning af forskellige typer af transportinitiativer i danske yder- og landkommuner. Kapitel 7 retter fokus mod 18 udvalgte cases, som introduceres med baggrund i transportinitiativet og erfaringer fra disse. Kapitel 8 opsamler de tværgående udfordringer og potentialer for nytænkningen af transport på landet og præsenterer resultatet fra en workshop med deltagere fra lokalsamfund, kommuner og studerende. I workshoppen blev der arbejdet med forslag til fremtidige indsatser i transportinitiativer på landet. I Kapitel 9 diskuteres resultaterne fra de tre delundersøgelser (kortlægning, cases og workshop) med inddragelse af centrale pointer fra den nationale og internationale litteratur, hvorefter der konkluderes, og konkrete anbefalinger oplystes.

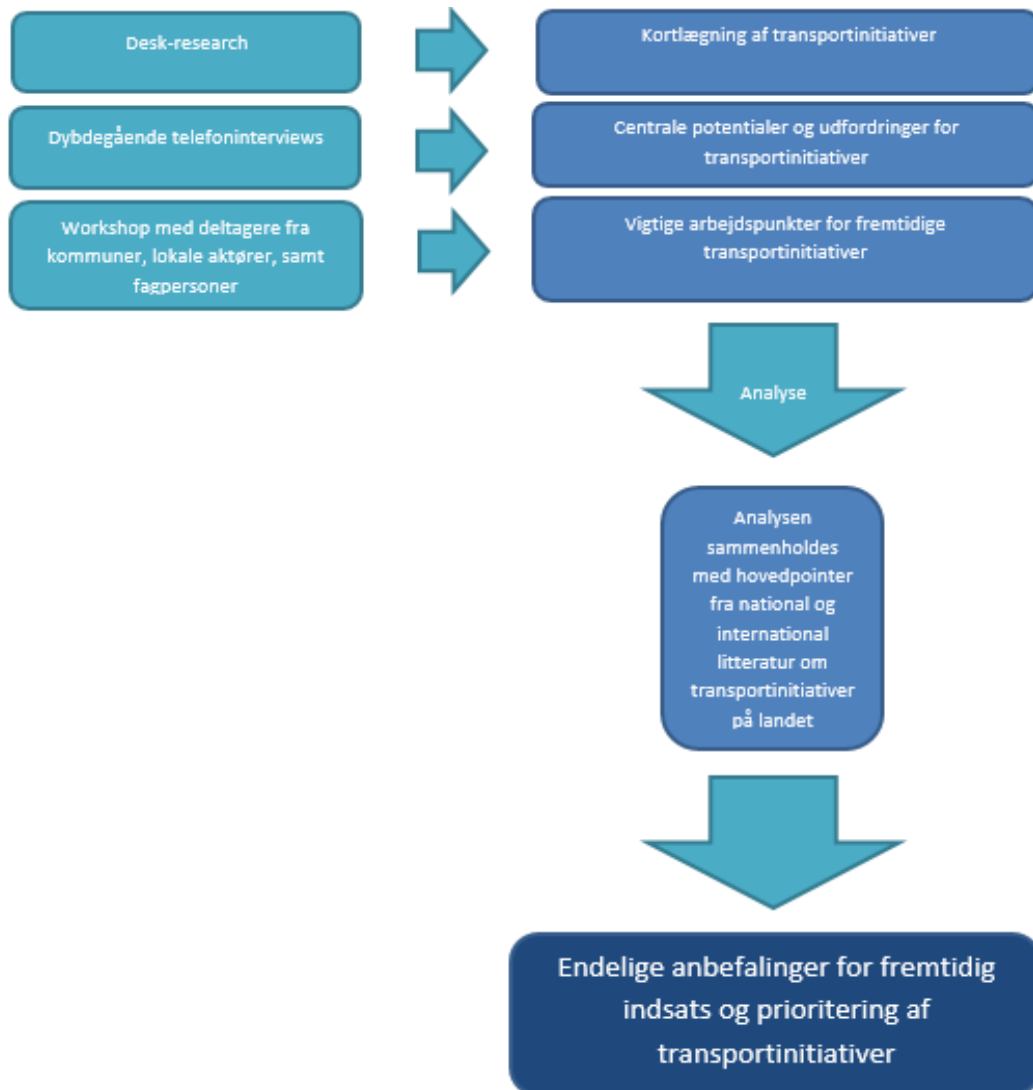
## 4. UNDERSØGELSESDSIGN OG METODER



### 4.1. OVERORDNET UNDERSØGELSESDSIGN

Undersøgelsen anvender en kombination af desk-research, kvalitative telefoninterviews samt en workshop med deltagere fra kommuner, lokale aktører og fagpersoner. Den gennemførte desk-research førte til en kortlægning af transportinitiativer på landet. De kvalitative interviews var med respondenter fra en række udvalgte projekter. På den afholdte workshop deltog en kombination af respondenter fra interviews og inviterede studerende fra fagmiljøer, hvor der indgår et element af transport og infrastruktur.

Analysen af de indsamlede data fulgte en eksplorativ tilgang kombineret med en vidensopbyggende proces, hvor der løbende blev søgt efter tværgående tematikker. Det vil sige, at data fra desk-researchen, interviewene og workshoppen blev gennemlæst mange gange med henblik på at finde lighedspunkter på tværs af projekterne. Derved opnåedes først en kortlægning af typer af transportinitiativer, dernæst blev en række centrale potentialer og udfordringer for transportinitiativer på landet fremanalyseret, og endelig blev vigtige arbejdsplaner for fremtidige transportinitiativer på landet afklaret. Resultaterne fra de eksplorative analyser er efterfølgende blevet sammenholdt med hovedpointer i national og international litteratur om transportinitiativer på landet. På den måde er de endelige anbefalinger for den fremtidige indsats og prioritering af transportinitiativer blevet kvalificeret. Undersøgelsens design er illustreret i figur 1 på næste side.



Figur 1. Undersøgelserdesign

## 4.2. LITTERATURSTUDIET

For at kvalificere undersøgelsens resultater og sikre en videnskabelig forankring af anbefalingerne er der foretaget et grundigt litteraturstudie. Artiklerne i litteraturstudiet er udvalgt på baggrund af en litteratursøgning i tidsskrifterne Rural Sociology, Sociologia Ruralis, Journal of Rural Studies og European Planning Studies i marts 2015. Der er søgt gennem EBSCOhosts database SOCindex.

Der er søgt på følgende udtryk i fuld tekst:

perception AND distance	transport* AND rural*	bus OR buses
transport AND rural	infrastructure AND rural	carpool* OR car pool*
train OR trains	"car sharing" OR "carsharing" OR "car clubs"	mobility OR mobilities AND rural*

**Tabel 1. Søgeord i fuld tekst i videnskabelige tidsskrifter**

Desuden er der søgt på “distance” som emneord i de ovenfor nævnte tidsskrifter. På listen over artikler optræder desuden litteratur, der er blevet henvist til fra de fundne artikler, og som har relevans for studiet.

## 4.3. DESK-RESEARCH

Som den første del af undersøgelsen blev der indsamlet information om eksisterende ordninger og forsøgsprojekter, som på forskellige måder imødekommer landdistrikternes udfordringer i forhold til transport i lokalområdet. For at afdække eksisterende eller tidligere initiativer er der søgt information via Friluftsrådets Tips- og Lottomidler, Landdistriktpuljen, LAG-midler, Lokale Grønne Partnerskaber, Trafikstyrelsens puljer og Nordea-Fonden. Der er desuden søgt i nationale, regionale og lokale aviser og med almindelig netsøgning. Der er, så vidt det var muligt, indhentet information om projekter i perioden 2010-2015. Derudover er yder- og landkommuners tilbud om transport på landet afdækket via kommunernes hjemmesider. For at sikre, at al information om kommunale transportmuligheder var indhentet, blev der udarbejdet et notat, som blev sendt til alle land- og yderkommuner til kommentarer og tilføjelser. Endelig blev regionale trafiksekskabers hjemmesider gennemgået for ruter, tidsplan, priser og fleksibilitet. Informationen om projekterne er indsamlet og valideret i februar, marts og april 2015.

## 4.4. INTERVIEWUNDERSØGELSE

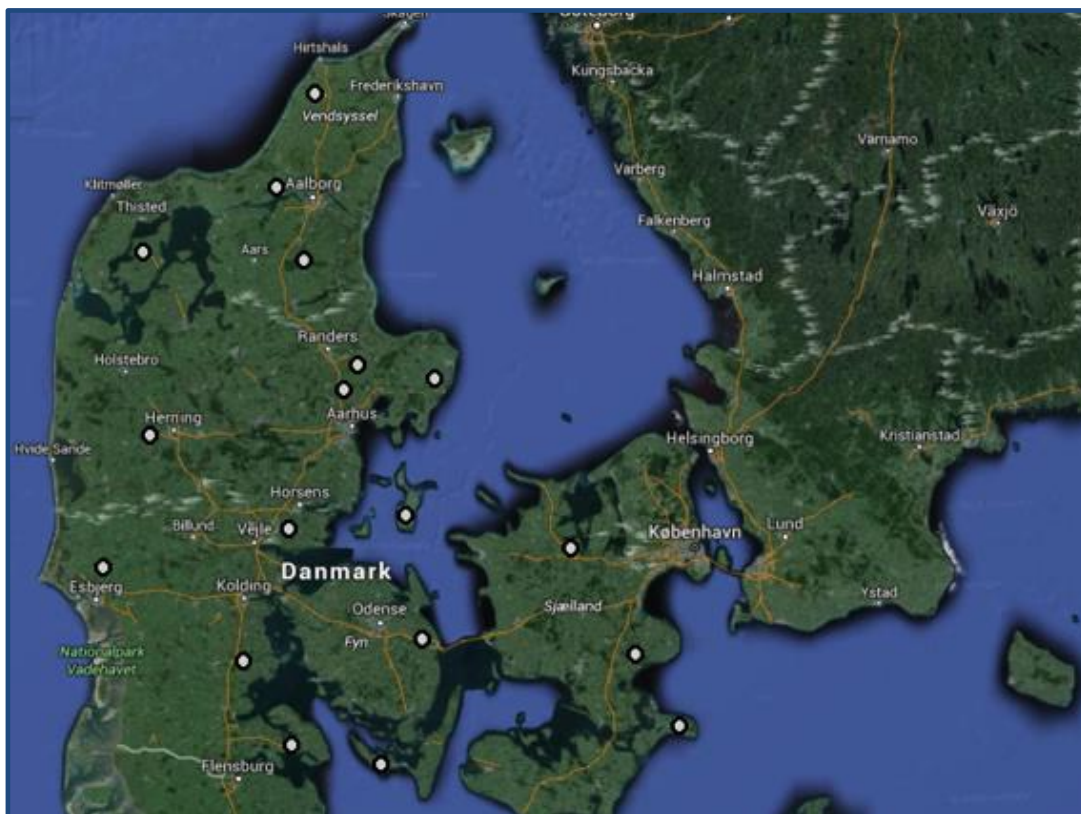
### 4.4.1 UDVÆLGELSE AF CASES

Til interviewundersøgelsen er der udvalgt 20 projekter om transportmuligheder på landet. Projekterne er udvalgt på baggrund af notatet udarbejdet i forbindelse med den udførte desk-research. I udvælgelsen af projekter blev der taget hensyn til den geografiske placering, således at projekterne er bredt fordelt i Danmark. Der blev ligeledes taget hensyn til typen af projekter, således at så mange forskellige typer transportinitiativer som muligt er repræsenteret. Af den grund indgår der projekter iværksat af både offentlige og private initiativtagere, samt foreninger. Desuden er transportinitiativernes fleksibilitet, gennemskuelighed, tilgængelighed og målgruppe afdækket i desk-

research delen, ligesom der er taget hensyn til at vælge nogle projekter, som går på tværs af fem overordnede transportkategorier. Endelig er der udvalgt projekter, som tilgår samme udfordringer på forskellige måder – f.eks. i forhold til indkøbsmuligheder i nærområderne, hvor vi har søgt at inddrage projekter, som både ønsker at flytte varer ud til brugerne i landdistrikterne, og projekter der har haft fokus på at koordinere transport for indkøb i de nære provinsbyer. Titlerne på de udvalgte projekter og deres geografiske placering er:

- Landsbyruter i Faxe Kommune
- Samspil mellem by og landdistrikt – Hjørring Kommune
- Borgerbiler i Hedensted Kommune
- Delebiler på Samsø
- Møltrup Rullende Købmand
- Landsbypedeller tager sig af kørsel – Varde Kommune
- Gjøll Shuttlebus
- Intelligent Samkørsel – Voldum Lokalråd
- Gratis minibus til landsby - Sønderborg
- Foreningsbus i Haderslev
- Cykellandsbyen Trustrup-Lyngby – Norddjurs Kommune
- Cykelholdere på udvalgte busruter – Sønderborg Kommune
- Solenergi i pedalerne – Mors
- Spor i Landskabet – Landsdækkende
- Favrskovruten – sammenhængende stinet
- Sansesti i Rold Skov - Himmerland
- Tuse lokalsti – Holbæk Kommune
- Stisystem – Nyborg
- Cykelfærgen Møn
- Ærø El-færgen.





**Figur 2. Geografisk placering af de udvalgte projekter**

#### 4.4.2 UDVÆLGELSE AF RESPONDENTER

Der er foretaget kvalitative interviews med 27 respondenter. 22 respondenter er tovholdere på transportinitiativerne. Fokus i udvælgelsen var på at finde de respondenter, som havde det mest indgående kendskab til den praktiske igangsættelse og udførelse af det pågældende projekt. Desuden er fem brugere af transportinitiativer interviewet. Det var oprindeligt planlagt at udføre interview med to brugere af hvert af de 20 transportinitiativer, men det viste sig ikke at være muligt. Udvalget af brugerrespondenter skete via tovholderne, således at hver tovholderrespondent afslutningsvist i interviewet blev bedt om at pege på relevante brugere af projekter. Hvis muligt gerne en børnefamilie og en ældre landsbyboer.

Det viste sig imidlertid at være vanskeligt at få kontakt til brugere af ordningerne. Dette skyldtes som oftest, at det pågældende projekt var et pilotprojekt, som kun havde kørt i en kortere periode, at projektet var henlagt, eller at tovholderen ikke havde kontaktflade til brugerne af projektet. Desuden kunne der heller ikke opnås kontakt til alle tovholdere.

Når der indgår 22 tovholderrespondenter til 18 projekter skyldes det, at der indgår tre tovholdere fra det landsdækkende projekt "Spor i Landskabet". Disse tre tovholderrespondenter kommer fra forskellige geografiske områder.



#### 4.4.3 INTERVIEWGUIDE OG GENNEMFØRELSE AF INTERVIEWS

Sigtet med de kvalitative interviews var at dykke ned i, hvilke erfaringer både tovholdere og brugere havde i forbindelse med den nye transportform eller det pågældende projekt. På baggrund af problemformuleringen blev der udarbejdet en interviewguide til brug i de kvalitative interviews blandt både brugere af og tovholdere på de udvalgte projekter og forsøgsordninger. Interviewguiden blev tilpasset til henholdsvis brugere og tovholdere.

I forbindelse med interviewene med tovholderne og initiativtagerne på de enkelte projekter var der fokus på de erfaringer, tovholderen havde haft, samt hvilke barrierer eller udfordringer som var dukket op i forbindelse med det konkrete projekt. Ligeledes blev der fokuseret på, på hvilke områder projektet havde været en succes samt på muligheden for videre udvikling.

I interviewene med brugerne af projekterne blev der fokuseret på anvendelsen af transporten, og på de udfordringer, som de havde mødt i brugen af den pågældende transportform, samt på hvilke områder projektet havde været en succes eller havde løst et transportproblem for den pågældende bruger eller nogen i dennes husstand. I begge former for interviews blev der ligeledes spurgt ind til baggrundsinformation og tilknytning til det pågældende projekt.

Alle interviews tog mellem 15 og 20 minutter. De blev optaget og derefter transskriberet. Det er sikret, at alle respondenter har givet samtykke til anvendelse af citater. Interviewene er gennemført i november 2015. Interviewguiden kan ses i bilag 1.



## 4.5. WORKSHOP

### 4.5.1 UDVÆLGELSE AF DELTAGERE

I forbindelse med undersøgelsen blev der afholdt en workshop. Formålet med workshoppen var at samle tovholdere, initiativtagere, brugere og fagpersoner i form af kandidatstuderende på fag inden for logistik, infrastruktur, innovation og lignende studier, samt præsentere deltagerne for de foreløbige resultater af undersøgelsen. Herigennem var fokus at afdække og indsamle data om de aktuelle problemstillinger og udfordringer, som tovholdere og brugere stod overfor i deres pågående projekter.

Deltagerne blandt tovholderne og brugerne blev fundet således, at respondenter fra interviews i slutningen af interviewet blev spurgt, om de ønskede at deltage i workshoppen, samt om de kendte nogen i deres faglige netværk eller blandt andre brugere, som ønskede at deltage. Herefter blev en invitation til workshoppen sendt til dem pr. mail, hvori der ligeledes blev opfordret til, at de kunne dele den i deres netværk.

Deltagerne blandt de studerende blev fundet ved, at der blev udsendt en invitation til de relevante studier via faglige vejledere og studieledere ved følgende studier:

- Plan, By og Proces på Roskilde Universitet
- Spatial Design and Society på Roskilde Universitet
- Geografi på Roskilde Universitet
- Arkitektskolen
- Landinspektørstudiet på Aalborg Universitet
- Geografi på Aalborg Universitet
- Veje og Trafik (civilingeniør) på Aalborg Universitet
- Teknoantropologi på Aalborg Universitet
- Integrated Food Studies på Aalborg Universitet
- Velfærdsteknologi (civilingeniør) på Syddansk Universitet
- Innovation and Business (civilingeniør) på Syddansk Universitet
- Logistik og Transport på Det Tekniske Universitet.

I invitationerne fremgik det, at målet med workshoppen var, at deltagerne med deres forskellige baggrunde som enten tovholdere, brugere eller fagpersoner/studerende, i fællesskab skulle udvikle eksisterende modeller for SMART transport under workshoppen. Dette skulle foregå ved fordeling af deltagerne i fire interesseområder: 1) Kobling og indtænkning af det åbne land og landskabskvaliteter i den nære transport, 2) ”Center-periferi”-transport, 3) Netværks-transport og 4) Mobile handlemuligheder.

De fire interesseområder blev taget med i invitationen på baggrund af et ønske om at ramme så bredt som muligt på de relevante interessefelter for de forskellige studiemiljøer. Invitationen var stort set identisk med invitationen sendt til tovholderne og brugerne, og den kan ses i bilag 2.

#### **4.5.2 GENNEMFØRELSEN AF WORKSHOP**

Tankerne bag udformningen af programmet var at facilitere en vidensudveksling og eventuelt skabe grobund for udviklende tværfaglige samarbejder mellem de forskellige grupper. Ligeledes var ønsket at indsamle yderligere data om de udfordringer, som deltagerne stod overfor i deres lokalområder, samt at skabe mulige løsningsmodeller for disse. Workshopen bestod således af to dele: Forskningsfaglige inspirationsoplæg og tværgående gruppearbejde. Resultaterne fra gruppearbejdet blev afslutningsvist præsenteret og diskuteret i plenum. Programmet kan ses i bilag 3.

#### **4.5.3 FORSKNINGSFAGLIGT INSPIRATIONSOPLÆG**

Hovedformålet med inspirationsoplægget var at præsentere to forskellige perspektiver på, hvordan infrastruktur kan tænkes i forbindelse med løsninger på problemstillingerne i henhold til transport i landdistrikterne. De to perspektiver var henholdsvis en "center/periferi"-model og en "klynge"-model, som var fremanalyseret i deskresearchen og de kvalitative interviews. Ved center/periferi-perspektivet er der fokus på, hvordan man lettest får transporteret personer og produkter fra landsbyerne og ind til de større "centerbyer". I Klynge-perspektivet er fokus på transporten mellem forskellige funktioner og services i fællesskaber og lokalsamfund i nærområdet. Oplægget omfattede desuden en opsummering og præsentation af data fra interviews og kortlægningen af transport-initiativer, samt en præsentation af de udvalgte projekter i undersøgelsen. Inspirationsoplægget kan ses i bilag 4.

## 5. LITTERATURSTUDIE

### 5.1. INTRODUKTION TIL LITTERATURSTUDIET

Gennemgangen af centrale internationale videnskabelige tidsskrifter inden for landdistriktsforskning og udvikling viste, at antallet af publikationer, der omhandler transport på landet, er begrænset. Desuden viste gennemgangen, at transportproblematikken på landet ikke er nogen ny problematik. Den har været forskningsmæssigt belyst siden 1940'erne. Overordnet kan litteratur omkring transportinitiativer, mobilitet og infrastruktur på landet inddeles i tre tematikker:

1. Den første tematik vedrører forståelsen af, hvad som er henholdsvis land og by, og på hvilke måder infrastrukturen er med til af skabe distinktionen.
2. Den anden tematik berører uligheden mellem land og by forårsaget af infrastrukturen og transportmulighederne.
3. Den tredje tematik er fokuseret på uligheden mellem de, som bor på landet, i deres mobilitetsmuligheder.

De efterfølgende underkapitler præsenterer tværgående pointer inden for disse tre tematikker.

### 5.2. BETYDNINGEN AF AFSTAND I DISTINKTIONEN MELLEM LAND OG BY

Tid, økonomi og tilgængelighed i relation til transport er centrale parametre for vurderingen af forholdet mellem land og by. Der argumenteres for, at det samfundsøkonomisk og privatøkonomisk er for omkostningsfuldt at bibeholde de små samfund i øde områder. Udgifter til transport af varer og tjenester, persontransport til varer, tjenester og job, vedligeholdelse af veje og personlige omkostninger står ikke mål med værdien af at opretholde livet i udkantsområderne i Minnesota (Mason, 1940). Denne økonomiske polarisering mellem land og by er ifølge Kühn (2015) kendetegnende for debatten om udkantsområderne. Han mener, at hele diskussionen om geografiske afstande i højere grad er blevet til spørgsmål om sociale udfordringer, politiske diskurser og økonomiske udfordringer defineret ud fra et bymæssigt perspektiv. Bell et al. (2010) påpeger, at en vigtig årsag til, at afstande italesættes som et problem, kan findes i selve politikdannelsen i land-by forhold. Argumentet er, at landdistriktspolitik formuleres ud fra et bymæssigt i stedet for et landdistriktsperspektiv.

Netop det bymæssigt anlagte perspektiv på land-by dynamikker er omdrejningspunktet for Johansen og Nielsen (2012). De foreslår, at man tager et landdistriktsperspektiv på geografiske afstande mellem land og by. De påpeger, at det i et sådant perspektiv er antallet af landsbyer, der køres igennem for at nå til en service eller handel i en by, som definerer den oplevede afstand og ikke antallet af kilometer eller den tid, der bruges på transport. Argumentet om at 'afstand' er et kognitivt konstrueret begreb, og at der er stor forskel på konstruktionen mellem land og byboere, genfin-

des hos Halfacree (1993 og 2006), Woods (2009), Sherval (2009) og Young (2006). De påpeger alle, at et bymæssigt perspektiv på afstande ikke nødvendigvis svarer til landdistriktsperspektivet. Der synes altså at være enighed om, at det er nødvendigt med en gentænkning af afstandsbegrebet og center-periferi diskurser for også at kunne vurdere transportmulighedernes betydninger og afklare optimale modeller for transport.

Flere empiriske undersøgelser peger på, at ud fra et landligt perspektiv er forholdet til afstande bestemt af oplevelsen af den lokale service. Jo ringere denne er, des mere mistes stedsidentiteten og den kognitive konstruktion af afstande ændres. Erickson et al. (2012) påpeger f.eks., at økonomisk tilbagegang, tab af befolkning og afstand til læge ikke er afgørende for lysten til at fraflytte stedet. Det er snarere oplevelsen af kvaliteten af den service, der tilbydes og lokalsamfundets tilfredshed med denne kvalitet, der er afgørende for lysten til at blive boende. Geografiske afstande er altså ikke i sig selv et argument i planlægningen af transportinitiativer. Faktorer som oplevet afstand og oplevet service spiller en central rolle for lysten til at bo på landet.

### 5.3. ULIGHED MELLEMLAND OG BY FORÅRSAGET AF AFSTANDE

Opfattelsen af ulighed mellem land og by ses ofte afspejlet i talemåden. Det er kendetegnede for litteraturen gennem mere end 100 år, at byen antages at være center, og landet antages at være periferien. Center forbindes med vækst, udvikling og dynamik. Periferien forbindes med at være langsommere til at absorbere udviklingen, som antages spredt fra centrene. Den økonomiske og sociale polarisering mellem land og by er et omdrejningspunkt i Kühn's (2015) artikel om socio-spatial ulighed. Fornyelse og forandring er et byfænomen, mens traditioner og konservatisme er et landfænomen (Tarde, 2004; Tønning, 1887). Det er kendetegnende, at de, der bor i byerne, opfatter sig selv som 'fremme i skoene' og som dem, der sætter dagsordenen for fremtiden. De, der bor på landet, opfatter sig selv som dem, der har fundet særlige værdier i livet og en nærhed i hverdagen, som går ud over at 'farte rundt og genopfinde sig selv', sådan som det opfattes, at mange byboere lever deres hverdagsliv (Halfacree, 1993; Johansen og Thuesen, 2011; Carter og Hollonswood, 2009).

Transportmuligheden for at bevæge sig mellem land og by eller mellem fornyelse og tradition og mellem hurtighed og nærhed betragtes i litteraturen ofte som en afgørende faktor for udviklingen på landet, underforstået at så spredes videnudviklingen fra byerne hurtigere til landet, og produkter produceret på landet kan fragtes til bycentre (Bryden, 2001; Kühn, 2015). En del litteratur påpeger dog, at den geografiske nærhed mellem f.eks. virksomheder er en vigtig vækst- og udviklingsfaktor. Mulighederne for ansigt-til-ansigt kommunikation skaber grobund for innovation og nedsætter omkostningerne til transport og til anskaffelse af viden. Dette gælder i særlig grad på landet (Aguilera et al., 2015; Svendsen et al., 2010; Nathan, 2010 og 2005).

En betragtning omkring social inklusion og ligestilling af mennesker indgår i begrebet 'tilgængelighed', hvorved der forstås en rettighed for alle til at have adgang til f.eks. offentlige goder og bygninger, kulturaktiviteter og til natur- og landskabskvaliteter. Farrington og Farrington (2005) og Farrington (2007) argumenterer for, at tilgængelighedspolitikken bør antage en stærk og en svag form, idet det vil være umuligt i mange lokalsamfund på landet at sikre det samme niveau af tilgængelighed som i byerne. Parallelt med diskussionen om tilgængelighedsprincippet diskuteres de

ulige vilkår for transport på landet og i byerne. I takt med at stadig flere offentlige og private services centraliseres i byerne, er der skåret ned i investeringerne i offentlig transport på landet, mens der investeres i byerne. Dette betyder, at befolkningen på landet i højere grad end i byerne er afhængig af egen transport, og har øgede udgifter til denne. Anderson (1946) behandler den problematik allerede i 1940'erne, Bacey (1963) og Fuguitt (1963) i 1960'erne og Nutley (1985) i 1980'erne. Halfacree (2006), Bell (1992) og Johansen og Chandler (2014) påpeger, at adgangen til kvaliteter som natur og landskab og rekreative oplevelser i nærområdet i stigende grad begrænses af strukturudviklingen i landbruget, til trods for at netop disse kvaliteter er afgørende for beslutningen om at bosætte sig på landet (Johansen og Thuesen, 2011).

#### 5.4. MOBILITET, SOCIAL ULIGHED OG SOCIAL INKLUSION PÅ LANDET

I videnskabelige artikler omkring social ulighed og manglende social inklusion forårsaget af transporten blandt de, der bor på landet, er fokus på mulighederne for at transportere sig selv eller blive transporteret af andre. Lively (1936) og senere Mason (1940) påpeger, at de, som bor på landet, og som ikke har økonomisk mulighed for at transportere sig i enten egen bil eller med offentlig transport, bliver socialt ekskluderet både i lokalsamfundet og i samfundet som helhed. I en undersøgelse fra 1950 viser Marshall (1950), at en væsentlig forklaring på et ringere uddannelsesnivea blandt landbefolkningen i Minnesota var dårlige eller manglende skolebusforbindelser. Anderson (1946) peger på, at den øgede mulighed for at transportere sig selv i egen bil skaber opbrud i den lokale identitet, således at der opstår et skel mellem dem, som ikke er mobile og dem, som er mobile. Skrabanek (1956) viser, at unge, som bliver kørt til skole i bil, opnår højere karakterer end unge, som tager skolebussen. En del af forklaringen er, at de unge har alt for meget spildtid i forbindelse med skolebuskørslen. En undersøgelse fra Sydvest England og Wales af Shergold og Parkhurst (2012) viser, at mange ældre, som ikke kan transportere sig selv, bliver enten socialt ekskluderet eller i mindre grad modtager hjælp fra social- og sundhedsvæsenet, netop fordi de ikke kan transportere sig selv, og den offentlige transport er for langsom og besværlig. Shergold og Parkhurst (2012) foreslår kortere afstande til social- og sundhedsservices på landet, for at imødegå en stigning i uligheden i lokalsamfundene på landet.

Jesús (2010), Marsden (2009), Jetzkowitx et al. (2007) peger på skellet mellem de mange fra middelklassen, der flytter på landet for en bestemt livsstil og i høj grad pendler til byerne, og de som har boet i lokalsamfundene på landet hele eller store dele af deres liv. Samtidig synes der ifølge Noack (2011) at være en tendens til, at kvinder er mindre mobile, end mænd traditionelt har været, men at dette mønster er ved at ændre sig. Dette gælder dog ifølge Gray et al. (2011) i særlig grad for de familier, hvor der er økonomi til at have to biler. I en artikel om ældre beboeres situation argumenterer Lance et al. (2012) for, at hvis der er tilstrækkelig mange i lokalsamfundet, der har en lav mobilitetsevne, skabes der et lokalt fællesskab, der inkluderer dem, som ellers ville være ekskluderede. Gray et al. (2006) viser, at et stærkt forankret fællesskab omkring transport og mobilitet kan udvikles lokalt. Et tilsvarende argument kan ses hos Carson og Carson (2014), som peger på, at lokalt forankrede beboere er mere optaget af transporten i nærområdet, mens de mindre lokalt forankrede beboere er mere optaget af transporten til og fra større bycentre.

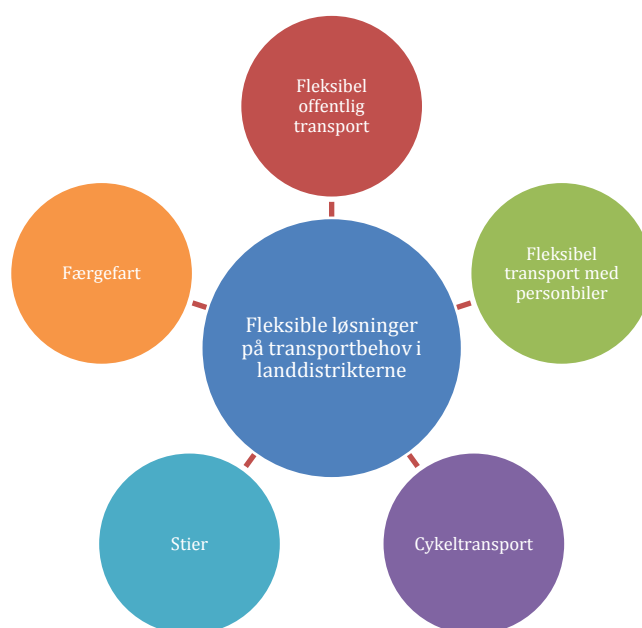
Nutley (1988) beskriver nye transportinitiativer i de engelske landdistrikter, der skal sikre en mere lige adgang til offentlig og privat service blandt dem, der bor i lokalsamfund på landet. Det mest

udbredte initiativ er funderet i lokal fællestransport. Nutley når frem til, at mange af disse lokale løsninger ikke på lang sigt kan sikre en ligelig social inklusion på landet. Banister og Norton (1988) når frem til en tilsvarende konklusion, når de peger på, at stadig flere transportinitiativer på landet udvikles og iværksættes af frivillige, og at dette kan udgøre et problem både i forhold til inklusion af alle i initiativerne og i forhold til holdbarheden af initiativerne. Kravet til uddannelse i kombination med centralisering af uddannelserne i de store byer har tvunget mange unge væk fra deres opvækstområder på landet. Transportmuligheder og priser har en betydning for de unges mulighed for at bevare en relation til det sociale liv på landet. Wiborg (2004) peger på, at de unge, som er fraflyttet, bibeholder en landlig identitet og selvforståelse. Der kan være stor forskel mellem lokal-samfund inden for et geografisk område i mulighederne for transport. Hidle et al. (2010) argumenterer i den sammenhæng for, at der i landdistrikter med sommerhusområder er bedre muligheder for at udvikle fleksible modeller, der kan sikre en øget mobilitet mellem land og by.

## 6. TRANSPORTMULIGHEDER I DE DANSKE LANDDISTRIKTER

### 6.1. INTRODUKTION TIL KORTLÆGNINGSRESULTATER

I gennemgangen af transportinitiativer på landet viste det sig hensigtsmæssigt med en opdeling i fem kategorier: 1) Fleksibel offentlig transport, 2) Fleksibel transport med personbiler, 3) Cykeltransport, 4) Stier og 5) Færgefart. Dermed indgår både den nære og den fjerne transport, og der



indgår transportinitiativer for både 'bløde' og 'hårde' trafikanter.

**Figur 2. De fem transportkategorier**

De følgende fem underafsnit beskriver de kortlagte transportinitiativer med udgangspunkt i denne inddeling. Data er indsamlet i foråret 2015. Der er således tale om et øjebliksbillede. Særligt priser og vilkår reguleres i de mere etablerede ordninger løbende.

### 6.2. FLEX TRANSPORT I BUS

Fleksibel offentlig trafik dækker over tiltag, der supplerer rutedrift med behovsdrevne ordninger. En måde dette gøres på, er som Flextur (i FynBus betegnes dette Teletaxi), hvor der køres fra dør til dør til en særlig takst. Herudover betjenes nogle linjer efter behov med faste stoppesteder og til samme takst som rutebiler, hvilket betegnes Telebus og Flexlinje (NT) eller Teletaxi (Midttrafik). Der findes i alt ni forskellige modeller. Nedenfor beskrives de fleksible busmodeller i forhold til



ejerskab, organisering, pris og udbredelse samt i det omfang, det har været muligt at få data i forhold til erfaringer med den fleksible transportmodel.

### 6.2.1 TELETAXI PÅ FYN

Ejerskab	Organiseres af Fynbus. Forskellige ordninger fra kommune til kommune. De enkelte kommuner fastlægger rammerne for kørslen.
Organisering	Teletaxi kører fra dør til dør eller fra dør til en forbindelse. Der køres med taxaer eller minibusser, og ruterne planlægges, så man kan tage flere med. Turen skal bestilles 2 timer i forvejen hos telefoncentral eller online. Taxien kan ankomme 5 minutter før meldt ankomst, og op til 15 minutter efter meldt ankomst.
Pris	Der betales ud fra et andet takstsystem end normale bus-/toglinjer, men periodkort og DSB-billetter er gyldige til rejsen. Rejsekort og skolekort kan ikke anvendes. Prisen er enten 25 eller 40 kr./tur for enkeltrejser, afhængigt af rejsens længde (zonesystem).
Erfaringer	På Ærø er teletaxi stoppet og erstattet af busser pr 1. februar 2015. For få brugte ordningen. Resten af Fyn har set stigende tilbud om teletaxi fra 2012.
Udbredelse	Alle kommuner på nær Ærø tilbyder teletaxi. Størst antal rejser pr. indbygger i Nordfyns, Kerteminde, Assens og Svendborg kommuner.

### 6.2.2 FLEXTUR I NORDJYLLANDS TRAFIKSELSKAB

Ejerskab	Organiseres af Nordjyllands Trafikselskab. Nogle kommuner yder et tilskud, så prisen varierer mellem kommunerne.	
Organisering	Flexitur kører fra dør til dør eller fra dør til en forbindelse alle dage kl. 6.00-23.00. Der køres med taxaer eller minibusser, og ruterne planlægges, så man kan tage flere med. Turen skal bestilles 2 timer i forvejen hos telefoncentral, online eller med mobilapp. Afhentningstidspunkt kan ændres til op til 15 minutter før og 45 minutter efter ønsket ankomst.	
Pris (10 % rabat ved online bestilling)	Jammerbugt, Rebild og Mariagerfjord kommuner.	3,5 kr./km
	Hjørring, Frederikshavn, Brønderslev, Vesthimmerlands, Morsø, Thisted kommuner.	5 kr./km
	Læsø og Aalborg kommuner. Bykørsel i Hjørring, Frederikshavn, Brønderslev eller Thisted. Kørsel over kommunegrænser.	12 kr./km
	Kørsel over regionsgrænsen.	14 kr./km
Udbredelse	Alle kommuner i regionen.	



### 6.2.3 TELEBUS I NORDJYLLANDS TRAFIKSELSKAB

Ejerskab	Nordjyllands Trafikskab.
Organisering	En telebus er det samme som en almindelig bus, den eneste forskel er, at man skal ringe til chaufføren og fortælle, at man gerne vil med. Telefonnummeret til chaufføren står i køreplanen. Telebussernes køreplaner ligger fast. Til gengæld varierer ruten, fordi chaufføren planlægger kørslen, så der køres den korteste vej, i forhold til hvor passagererne skal hentes og sættes af. I køreplanen kan du se, hvor busserne kan bestilles til at køre fra og til. De anførte tidspunkter er vejledende, da de er beregnet ud fra, at der skal hentes passagerer ved alle stoppestederne på ruten.
Pris	I telebussen betaler du efter NTs almindelige takster. Du kan bruge alle billet- og korttyper, og du kan omstige til øvrige NT-ruter og tog i regionen.

### 6.2.4 FLEXLINJE I NORDJYLLANDS TRAFIKSELSKAB

Ejerskab	Nordjyllands Trafikskab
Organisering	Flexlinje kører i et begrænset geografisk område, med både fastbetjente start- og slutpunkter og behovsbetjente stoppesteder. En Flexlinje kører efter en køreplan, og man skal ringe og bestille plads, så chaufføren ved, at man skal med.
Pris	Prisen for kørsel med Flexlinje er den samme som for kørsel med almindelige busser.

### 6.2.5 FLEXTUR I MIDTTRAFIK

Ejerskab	Organiseres af Midttrafik.	
Organisering	Flextur kører fra dør til dør eller fra dør til en forbindelse alle dage kl. 6.00-24.00. Der køres med taxaer eller minibusser, og ruterne planlægges, så man kan tage flere med. Turen skal bestilles 2 timer i forvejen hos telefoncentral, online eller med mobilapp. Afhentningstidspunkt kan ændres til op til 15 minutter før og 45 minutter efter ønsket ankomst.	
Pris	Lemvig, Holstebro, Ringkøbing-Skjern, Hedensted, Aarhus, Favrskov, Syddjurs, Norddjurs kommuner.	4 kr./km (min 30 kr.)
	Struer, Skive, Viborg, Ikast-Brande, Silkeborg, Randers kommuner.	7 kr./km (min 35 kr.)
	Herning, Horsens, Skanderborg, Odder, Samsø kommuner. Bykørsel i Lemvig, Holstebro, Randers, Aarhus. Rejser der krydser kommunegrænser.	14 kr./km (min 70 kr.)

	Venneaftaler mellem visse kommuner, der gør det billigere at krydse kommunegrænser.
Udbredelse	Hele Midttrafiks område.

### 6.2.6 TELETAXA I MIDTTRAFIK

Ejerskab	Midttrafik
Organisering	I områder med få passagerer kan der køre en teletaxa i stedet for en bus. Enten køres der i et geografisk afgrænset område eller til stoppesteder som en almindelig busrute. I de store byer køres til de angivne stoppesteder, i de mindre byer og på landet køres helt til døren – inden for teletaxaens område.
Pris	Når man bestiller, får man oplyst, hvor meget man skal betale. Der skal betales kontant til chaufføren - med lige penge - ved turens start eller vises buskort med billedlegitimation og stamkortnummer (periodekort, uddannelseskort, skolekort mv.). Hvis der betales med buskort, skal man oplyse stamkortnummer ved bestilling af turen. <i>Øvrige billettyper samt klippekort er ikke gyldig betaling. Kontantbilletter giver ikke ret til omstigning til/fra bus eller tog.</i>

### 6.2.7 FLEXTUR I MOVIA

Ejerskab	Organiseres af Movia. Kommuner yder forskelligt tilskud.	
Organisering	Turen skal bestilles 2 timer i forvejen hos telefoncentral, online, eller i app. Afhentningstidspunkt kan ændres til op til 15 minutter før og 45 minutter efter ønsket ankomst. Taxien kan ankomme 5 minutter før meldt ankomst, og op til 15 minutter efter meldt ankomst.	
Pris	Grundtakst inkl. 5-10* km.	24 kr.
	Pr. km ud over grundtakst.	6 kr.
	Rabat for medrejsende.	50 %
	Stevns, Slagelse, Holbæk, Odsherred, Ballerup, Dragør: 5 km. Øvrige 10 km.	
Udbredelse	Hillerød Kommune, samt de fleste kommuner i Københavnsområdet tilbyder <u>ikke</u> flexitur.	

### 6.2.8 FLEXTUR I SYDTRAFIK

Ejerskab	Organiseres af Sydtrafik. Kommuner yder forskelligt tilskud	
Organisering	Turen skal bestilles 2 timer i forvejen hos telefoncentral eller online. Afhentningstidspunkt kan ændres til op til 15 minutter før og 45 minutter efter ønsket ankomst. Taxien kan ankomme 5 minutter før meldt ankomst, og op til 15 minutter efter meldt ankomst.	
Pris	Varde, Vejen, Kolding kommuner	Minimum 35 kr./tur

		Ved rejser over 10 km betales 3,5 kr./km
	Billund, Vejle, Haderslev, Tønder, Aabenraa, Sønderborg. Rejser over kommunegrænser.	Minimum 35 kr./tur Ved rejser over 7 km betales 5 kr./km
	Esbjerg, Fredericia.	Samme som ovenstående. Kørsel over kommunegrænser ikke mulig
	Fanø.	Flexrute – kun mellem stoppesteder. Alm. bustakst
Udbredelse	Alle kommuner (Fanø en lidt anden ordning).	

### 6.2.9 FLEXDANMARK. FÆLLES INFRASTRUKTUR TIL FLEXTURE I DANMARK

Ejerskab	Forening stiftet af Nordjyllands Trafikselskab, Midttrafik, Sydtrafik, Fynbus, Movia samt Region Midtjylland. Bestyrelsen er sammensat af repræsentanter fra de stiftende institutioner og direktøren for FlexDanmark.
Organisering	Leverer planlægningssystemer og reservationsløsninger til flexiture i Danmark. Driver callcenter, der håndterer bestillinger og planlægger ruter. Integrerer bestilling af flexiture med rejseplanen.dk ("Den samlede Rejse" – støttet af trafikstyrelsens yderpulje).
Pris	Ikke relevant.
Udbredelse	Landsdækkende.
Projekt periode	Kræver yderligere undersøgelse. "Den samlede Rejse" er under udarbejdelse.

### 6.2.10 OPSAMLING FLEKSIBLE BUSSE

Kortlægningen viser, at fleksible busser varierer betydeligt regionerne imellem både i forhold til pris, graden af fleksibilitet og dækningsområde og tid. Der er et fællesinitiativ, der kan sikre bedre mulighed for planlægning af transport med bus på tværs af regionsgrænser, men der synes stadig at være en del udfordringer med dette system.

## 6.3. FORSØGSPROJEKTER OG MINDRE ANLÆG

Udover de etablerede løsninger for fleksibel offentlig trafik er der iværksat forskellige forsøgsprojekter og anlæg. Der er kortlagt otte forsøgsprojekter. Nedenfor beskrives disse med fokus på formål og dækningsområde.

### **6.3.1 PROJEKTER STØTTET AF TRAFIKSTYRELSENS PULJE TIL FORBEDRING AF DEN KOLLEKTIVE TRAFIK I YDEROMRÅDER**

#### **Landsbyruter i Faxe – Faxe Kommune – 2014**

Formålet med projektet er at forbedre den kollektive trafik. Den sydøstlige del af Faxe Kommune er i dag uden rutebårne kollektive trafiktilbud. Der tænkes derfor indsat to landsbyruter, der i dagtimerne tilbyder områdets borgere transport til og fra indkøb, læge ol. samt mulighed for tilslutning til Østbanen og de regionale ruter mod Næstved, Ringsted og Haslev.

#### **Telekørsel for pendlere i tyndt befolkede område – FynBus – 2014**

”Telekørsel i tyndt befolkede områder” er et fælles 2-årigt udviklingsprojekt for Assens Kommune og trafikselskabet FynBus, hvor det skal afprøves, om erhvervs- og uddannelsespendling med kollektiv trafik kan styrkes for beboere i landsbyer og landområder med et udvidet tilbud om telekørsel, dør-til-dør eller dør-til-stoppested. Projektet koordinerer telekørslen helt tæt med eksisterende busruter og jernbaneforbindelser og trafikselskabet giver passagererne korrespondancegaranti. Derudover forbedres de fysiske forhold og trafikinformation på 15-20 udvalgte stoppesteder/stationer i Assens Kommune.

#### **Uddannelsesruter i tyndt befolkede område – FynBus – 2013**

Projektet ’Uddannelsesruter i tyndt befolkede områder’ skal afdække, om det er muligt at fastholde flere unge i uddannelse ved hjælp af mere direkte offentlig transport mellem bolig og uddannelsessted. Projektet kombinerer telekørsel og direkte buslinjer.

#### **Samspil mellem by og landdistrikt - unges mobilitet – Hjørring Kommune – 2013**

Projektets formål er at udvikle og afprøve nye og innovative ideer, der kan forbedre landdistriktets unges mulighed for anvendelse af kollektiv trafik. Der er udvalgt to pilotområder, hvor ideerne skal afprøves i form af nye transportformer. Der er ikke mål om passagertilvækst, men om at gøre den kollektive trafik attraktiv i yderområdets landdistrikt.

### **6.3.2 PROJEKTER STØTTET AF TRAFIKSTYRELSENS FREMKOMMELIGHEDSPULJE**

#### **Intelligent kollektiv trafik på Læsø – Læsø Kommune – 2011**

Formålet med projektet er at give mulighed for, at en nyindkøbt miljørigtig mindre el-bus kan benyttes på alle de afgange, hvor passagerantallet ikke kræver en større bus. Dette gøres ved at udvikle et elektronisk bookingsystem, hvor beboerne på Læsø og rejsende med Læsøfærgen skal tilkendegive over for vognmanden, at de skal med bussen. Dermed kan vognmanden sikre, at den rigtige størrelse bus anvendes. Herudover indeholder projektet forbedringer af venteforholdene for bussens passagerer samt opsættelse af realtidsinformation i Byrum, Østerby samt på færgen som giver trafikinformation om færge og bus på Læsø og i Frederikshavn.

#### **Fremkommelighed for borgere i tyndt befolkede områder – BekTra – 2009**

Formålet med forprojektet er at undersøge muligheden for at udvikle værktøjer, der sætter parterne (Nordjyllands Trafikselskab, Midttrafik, Sydtrafik og Movia) i stand til at tilbyde borgerne værktøjer til simple bestilling af kollektiv trafik (tog, bus, teletaxa eller flexitur), og som gør trafikselskaberne i stand til at informere borgerne om deres bestilte rejser. Eksempler på værktøjer er: koblede rejser, bestilling af kørsel via mobiltelefon eller internet og information til borgerne i realtid om en

bestilt rejse. Systemet skal gøre det lettere for borgere i tyndt befolkede områder at benytte kollektiv trafik.

## 6.4. FLEKSIBEL TRANSPORT MED PERSONBILER

Denne kategori omfatter forsøg og ordninger, hvor udgangspunktet er personbiler, minibusser eller varevogne, der befordrer personer eller varer uden for den offentlige transport. Dette kommer til udtryk som delebiler, hvor registrerede medlemmer kan booke biler fra en delt flåde, transport af dagligvarer i landområderne, fælles busser til foreninger eller landsbyer og samkørsel, hvor borgere koordinerer kørsel. Der er kortlagt i alt 18 transport initiativer med personbiler som omdrejningspunktet. 11 af disse beskrives nedenfor, mens titel og lokalitet på de øvrige syv initiativer kan ses i Bilag 5.

### 6.4.1 EL-DELEBILER I THISTED KOMMUNE

Ejerskab	Samarbejde mellem Thisted Kommune, delebilsfirmaet LetsGo, og energistyrelsen. Ordningen er en del af et større forsøgsprojekt, finansieret af energistyrelsen og 11 kommuner. LetsGo er en erhvervsdrivende fond etableret af Københavns Delebiler og Århus Delebilklub i 2007.
Organisering	Fire elbiler af mærket Peugeot iOn. Som registreret bruger på letsgo.dk kan man booke bilen online. Hvert medlem får en personlig nøglebrik, der kan låse bilerne op i det bestilte tidsrum. Bilerne indgår også i kommunens flåde, og kan altså benyttes til private, erhvervsmæssige og kommunale formål.
Pris	Normalt indmeldelsesgebyr kr. 950 – gratis hvis man har periodekort eller rejsekort indtil 1.5.2015. Kontingent 220 kr./md + 50 kr./md forsikring. 21 kr./t - 230 kr./døgn. Man betaler ikke for kørte kilometer. Hvis man vil låne en bil et andet sted i landet, skal der betales mellem 2,85 og 5 kr. per kilometer kørt, ligesom større bilmodeller har en højere timepris.
Udbredelse	Elbilerne har faste pladser i Hurup, Bedstrup, Frøstrup og Thisted.
Projekt periode	Juni 2014 - 2016.

### 6.4.2 BORGERBILER I HEDENSTED KOMMUNE

Ejerskab	Samarbejde mellem Hedensted Kommune og delebilsfirmaet LetsGo. Hedensted tager del i et større forsøgsprojekt, finansieret af energistyrelsen og 11 kommuner, men finansierer p.t. projektet uden puljemidler. LetsGo er en erhvervsdrivende fond etableret af Københavns Delebiler og Århus Delebilklub i 2007.
Organisering	14 biler i varierende størrelse, fra små personbiler, til minibusser og varevogne.

	ne. 7 af disse biler er reserveret til kommunen i dagtimerne. Som registreret bruger på letsgo.dk kan man booke bilen online. Hvert medlem får en personlig nøglebrik, der kan låse bilerne op i det bestilte tidsrum. Bilerne indgår også i kommunens flåde, og kan altså benyttes til private, erhvervsmæssige og kommunale formål.
Pris	Indmeldelse gratis i øjeblikket, samt de tre første måneders abonnement. Kontingent 96 kr./md + 50 kr./md forsikring. 21 kr./t - 230 kr./døgn for lille personbil. Mellem 2,85 og 5 kr. per kilometer kørt, ligesom større bilmodeller har en højere timepris.
Erfaringer	Meget få (10) private medlemmer. Det er den 2.3.2015 besluttet at søge trafikministeriets yderpulje om støtte til evaluering og revidering af løsningen.
Udbredelse	Biler ved offentlige institutioner i Daugård, Hedensted, Hornsyld, Juelsminde, Rask Mølle og Uldum.
Projekt periode	12. oktober 2013 – 11. oktober 2015.

#### 6.4.3 DELEBILER PÅ BORNHOLM

Ejerskab	Greenabout Move er et privat firma (ApS) – der samarbejder med Bornholms Regionskommune.
Organisering	El-delebil bestilles online. Bilen låses op med personligt medlemskort, rejsekort eller SMS. Firmaet har en leasingaftale med Bornholms Regionskommune, som anvender nogle af bilerne i dagtimerne.
Pris	Oprettelse gratis To medlemsskabstyper: 1: Gratis medlemskab=> 124 kr./t dag, 89 kr./t aften/nat, 517 kr./døgn (flere takster for weekend, uge, arbejdsdag etc.). 2: 99 kr./måned => 99 kr./t dag, 69 kr./t aften/nat, 499 kr./døgn (flere takster for weekend, uge, arbejdsdag etc.). Forsikring, kilometer og første og sidste opladning inkluderet i prisen.
Udbredelse	Biler i Rønne, Tejn, Nexø og Bornholms Lufthavn.
Projekt periode	Startet i 2013.

#### 6.4.4 DELEBILER PÅ SAMSØ

Ejerskab	Greenabout Move står for ordningen i samarbejde med Samsø Elbil Forening og Samsø Kommune.
Organisering	2 elbiler. El-delebil bestilles online. Bilerne låses op med personligt medlemskort, rejsekort eller SMS. Bilerne benyttes af Samsø Kommune i dagtimerne, og er derfor kun tilgængelige på hverdage mellem 17 og 24 og i weekenderne.
Pris	Oprettelse gratis

	<p>To medlemsskabstyper:                      1: Gratis medlemskab =&gt;                      124 kr./t dag, 89 kr./t aften/nat, 517 kr./døgn (flere takster for weekend, uge, arbejdsdag etc.)                      2: 99 kr./måned =&gt;                      99 kr./t dag, 69 kr./t aften/nat, 499 kr./døgn (flere takster for weekend, uge, arbejdsdag etc.)                      Forsikring, kilometer og første og sidste opladning inkluderet i prisen.</p>
Udbredelse	Tranebjerg, bag rådhuset.
Projekt periode	November 2014 – .

#### 6.4.5 MØLTRUPS RULLENDE KØBMAND

Ejerskab	Møltrup Optagelseshjem, der er et sted for hjemløse mænd, der driver et landbrug og forarbejder fødevarer. Virksomhedsformen er en fond.
Organisering	Ugentligt udsalg af forarbejdede produkter i landsbyer, onsdag-fredag. I oktober 2013, da projektet blev lanceret, var der udsalg af dagligvarer fra EuroSpar.
Pris	Finansieret af EU, MBBL og Tips- og Lottomidler.
Projekt periode	Oktober 2013 – .

Foruden de etablerede løsninger er der startet en del mindre forsøgsprojekter. Disse er enten afprøvet eller under godkendelse til afprøvning. Projekterne beskrives nedenfor.

#### 6.4.6 LANDSBYPEDELLER TAGER SIG AF KØRSEL – PILOTPROJEKT

Ejerskab	Varde Kommune. Resultat af pilotprojekt, som Landdistrikternes Fællesråd har udført i samarbejde med Fanø, Vejen, Assens, Lemvig og Varde kommuner.
Organisering	En landsbypedel-funktion blev oprettet, som tog sig af buskørsel af skolebørn og samtidig stod til Lokalrådets disposition til pedalarbejde. Pedellens buskørsel erstatter en busrute, som næsten udelukkende blev brugt af skolebørn.
Pris	Støttet af Indenrigs- og Socialministeriets pulje til udvikling i landdistrikter, 345.000 kr.
Erfaringer	”... skolerne [har] oplevet, at skolekørslen er blevet mere fleksibel og brugerorienteret.” (livogland.dk).
Udbredelse	Varde Kommune.
Projekt periode	2011-2013.



#### 6.4.7 GJØL SHUTTLEBUS

Ejerskab	Foreningen Gjøøl Shuttlebus i samarbejde med Jammerbugt Kommune og Nordjyllands Trafikselskab
Organisering	”Projektet går ud på, at familier på Gjøøl kan tilmelde sig shuttlebus foreningen og betale et årligt kontingent, der giver mulighed for at benytte bussen mellem Gjøøl og Aabybro. Selve kørslen af bussen er lagt an på, at et stort antal voksne medlemmer af foreningen forpligtiger sig til at køre bussen et antal dage om året. Som chauffør på bussen vil der blive stillet nogle særlige krav til fx alder, køreerfaring mv.”
Pris	Ikke fastlagt. Mellem 200-600 kr. om året for voksne, 200-300 kr. for børn som udgangspunkt.
Erfaringer	Ikke sat i gang endnu.
Udbredelse	En enkelt bus. Vil køre fast mellem Gjøøl og Aabybro.
Projekt periode	Behandlet i Teknik- og Miljøudvalget, Jammerbugt Kommune, 9.3.2015: ”Afventer og indgår i arbejdet med forslag til forbedring af den kollektive trafik.”

#### 6.4.8 INTELLIGENT SAMKØRSEL I BILER

Ejerskab	Aalborg Universitet ved landdistriktsforsker Jørgen Møller og trafikforsker Niels Agerholm, Voldum Lokalråd samt LAG Favrskov.
Organisering	App hvor førere kan lægge deres kommende kørsel ind og blive præjet af passagerer, og passagerer kan lægge deres ønsker ind og blive præjet af førere.
Pris	Pris aftales inden rejsen.
Erfaringer	Igangværende - kræver yderligere undersøgelse.
Udbredelse	Fuglebjerg og Voldum.
Projekt periode	Forsøg startet september 2014.

#### 6.4.9 GRATIS MINIBUS TIL LANDSBY

Ejerskab	Forsøgsprojekt, landdistriktsudvalget i Sønderborg Kommune.
Organisering	”Landdistriktsudvalget har sat penge af til et forsøg med en gratis 9-personers bus til en landsby i to en halv måned fra november til januar. Landsbyerne i Sønderborg Kommune skal selv søge om bussen, og fristen for ansøgninger er lørdag den. 20. september.” ”Det eneste landsbyerne selv skal sørge for er brændstoffet til bussen. Når brændstoffet er betalt, er meningen at landsbyerne selv skal styre brugen af bussen. Uden indblanding fra byens politikere.” Jydske Vestkysten Sønderborg, 16-09-14.
Pris	Brugere betaler brændstof.
Udbredelse	Sønderborg.
Projekt periode	November 2014 – Januar 2015.



#### 6.4.10 FORENINGSBUS I HADERSLEV

Ejerskab	Næssets Idrætsforening – støttet af LAG Haderslev
Organisering	Indkøb af foreningsbus til tre idrætsforeninger på Haderslev Næs. Næs Hallen.
Pris	Støttet med 75.000 kr.
Udbredelse	Tre idrætsforeninger.
Projekt periode	2011.

#### 6.4.11 KØBMAND BRINGER VARER UD I HOVEN/ÅDUM - FREMTIDENS DETAILHANDEL I LANDDISTRIKTERNE

Ejerskab	Del af projekt med deltagelse af LAG Ringkøbing-Skjern, De samvirkende Købmænd, Ringkøbing Skjern Kommune og konsulentfirmaet Bascon
Organisering	Varer bestilles senest torsdag kl. 15.00, og varerne leveres fredag formiddag.
Pris	I forsøgsperioden er der givet tilskud fra Ministeriet for By, Bolig og Landdistrikter, så udbringning er gratis. Efterfølgende 25 kr. pr udbringning.
Erfaringer	Kwik Spar Aadum er lukket, og der er i stedet stiftet et ApS af lokale, der driver en LetKøb. Den samlede opsamling anbefaler, at købmanden fokuserer på børnefamilier og undersøger disses behov.
Projekt periode	Februar 2013 – Maj 2013 forsøgsperiode. Derefter er ordningen forsat, men det er ikke muligt at se hvor længe. På den nuværende købmands hjemmeside er der ikke noget der tyder på, at ordningen stadig kører.

#### 6.4.12 FLEKSIBEL TRANSPORT PROJEKTER STØTTET AF LAG-MIDLER

I alt syv fleksible transportinitiativer er støttet af LAG midler. Projekterne er ikke nærmere beskrevet her, men titel og lokalitet for projekterne kan ses i Bilag 5.

### 6.5. PÅ CYKEL

Afsnittet fokuserer på transportinitiativer, der er baseret på eller understøtter cykeltransport. Det er kendetegnende for cykeltransportinitiativerne, at det ikke har været muligt at finde længerevarende (etablerede) ordninger. Der er kortlagt 35 transportinitiativer som har cyklen som omdrejningspunkt. Syv af disse beskrives nedenfor. De resterende cykelinitiativer kan ses med titel og lokalitet i Bilag 5.

#### 6.5.1 EL-CYKLER I SØNDERBORG KOMMUNE

Organisering	”På Kær halvø har borgerne fået stillet to el-cykler til rådighed; der er nemlig ikke langt til Sønderborg midtby fra Kær by, og på en el-cykel kan Kær-
--------------	--

	boerne hurtigt komme ud og hjem uden at starte bilen.”
Pris	Gratis/Sønderborg kommunes landdistriktpulje.
Udbredelse	En landsby, der ligger tæt på Sønderborg.
Projekt periode	Oktober 2014.

### 6.5.2 EL-CYKLER I HEDENSTED

Ejerskab	Hedensted Kommune, med Insero E-Mobility som konsulent.
Organisering	Hedensted Kommune har købt 11 el-cykler, som borgere i kommunens landsbyer og landdistrikter kan låne i en periode. Projektet har udlånt cykler til fire hold i 3 måneder af gangen – i alt et år.
Pris	Gratis at låne cyklerne.
Erfaringer	Ingen nyheder på projektets hjemmeside efter September 2012. ”Større tidsforbrug og mindre kapacitet men fint alternativ” – problemer med indkøb og længere transporttid, men samtidig mere fleksibelt end offentlig transport. Opsummering af forsøget her: <a href="http://insero.com/da/cases/proev1elcykel/">http://insero.com/da/cases/proev1elcykel/</a>
Projekt periode	August - September 2012.

### 6.5.3 CYKLER UDEN GRÆNSER - BL.A. PENDLING PÅ CYKEL

Ejerskab	Middelfart, Esbjerg, Kolding, Svendborg, Flensborg og Kiel.
Organisering	Projektpartnerne har arbejdet ud fra at sikre politisk og organisatorisk forankring af cykelfremme i hele kommunen, og har gjort det ved at arbejde strategisk og systematisk med formulering af cykelpolitikker og udarbejdelse af handlingsplaner og cykelregnskaber. ”Helt konkret har det resulteret i: <ul style="list-style-type: none"> <li>• 6 cykelregnskaber for 2010 og 2012 (inkl. beregning af cykeltrafikkens CO2-udledning)</li> <li>• 6 cykelpolitikker</li> <li>• 6 cykelhandlingsplaner</li> <li>• System for indsamling af cykeltrafikdata”</li> </ul> ...en efterårskampagne med titlen ”Vi Cykler Stadig til Arbejde”. En del af kampagnen går ud på at udfordre forestillingen om, hvor mange dage, man kan cykle. Deltagerne skal nemlig inden kampagnestart gætte på, hvor mange cykelture til og fra arbejde, de tilbagelægger i regnvejr i hele kampagneperioden. Herefter registrerer de løbende, hvor mange regnvejrskdage, det rent faktisk bliver til, og forhåbentligt oplever deltagerne, at tung dagsregn hører til sjældenheder og får dokumentation for det sort på hvidt.
Pris	Støttet af INTERREG 4 A-programmet Syddanmark Schleswig-K.E.R.N.

Udbredelse	Esbjerg, Middelfart, Kolding, Svendborg, Flensborg og Kiel (INTERREG).
Projekt periode	Juli 2010 – 2012.

#### 6.5.4 CYKELLANDSBYEN TRUSTRUP-LYNGBY

Ejerskab	Cykellandsbyen Trustrup-Lyngby er et forsøgsprojekt støttet af Ministeriet for By, Bolig og Landdistrikter og Norddjurs Kommune.
Organisering	Borgerinddragelsesprojekt om anvendelsesmulighederne for elcykling og cykling generelt i lokalområdet.
Pris	Bevilget 300.000 kr. fra MBBL (landdistriktspuljen), Norddjurs Kommune medfinansierer med 625.000 kr. over de næste to år.
Erfaringer	Igangværende - kræver yderligere undersøgelse.
Udbredelse	En landsby med opland.
Projekt periode	Juni 2014 og to år frem.

#### 6.5.5 PROJEKTER STØTTET AF TRAFIKSTYRELSENS PULJE TIL FORBEDRING AF DEN KOLLEKTIVE TRAFIK I YDEROMRÅDER

##### **Cykelholdere på udvalgte busruter i Sønderborg og Tønder Kommuner**

Etablering af 10 cykelholdere på udvalgte busruter, samtidigt med at cykelmedtagning i perioden gøres gratis, som en del af markedsføring af projektet. Intentionen er at gøre den kollektive bustrafik mere fleksibel og attraktiv i yderområder.

##### **Forbedret adgang til den kollektive trafik i yderområderne**

”NT ønsker med projektet at forbedre adgangen til den kollektive trafik i yderområderne ved at tilbyde borgerne muligheden for at medtage cykler i bussen. Dermed øges tilgængeligheden og fleksibiliteten i den kollektive trafik.”

#### 6.5.6 PROJEKTER STØTTET AF TRAFIKSTYRELSENS PASSAGERPULJE

##### **Kombinationsrejser med bus og cykel**

Projektet vil indeholde en række nye tilbud. Bl.a. cykler inde i og foran bussen, pladsreservationer, cykelparkering ved stoppesteder og markedsføring af de nye tiltag.

#### 6.5.7 CYKELPROJEKTER STØTTET AF LAG-MIDLER

I alt 31 cykelprojekter er støttet af LAG midler. Projekterne er ikke nærmere beskrevet, men titel og lokalitet kan ses i Bilag 5

## 6.6. TIL FODS

Transportinitiativer i dette afsnit omfatter anlæg af stier og spor i landområder og mellem mindre byer og det omkringliggende terræn. Stier kan tjene rekreative formål, men kan tillige fungere som forbindelsesled for bløde trafikanter i landområderne. I gennemgangen er det ikke vurderet, i

hvilken grad stiernes forløb skaber forbindelser eller primært fungerer rekreativt. Der er i alt kortlagt 94 projekter. Heraf er langt størstedelen LAG støttede projekter. Disse kan ses i Bilag 5 med titel og lokalitet. Nedenfor beskrives tre projekter, som ikke primært er støttet af LAG midler. Kendetegne for disse initiativer er, at de er støttet af fondsmidler.

### 6.6.1 SPOR I LANDSKABET

Ejerskab	Den daglige drift og udvikling af Spor i Landskabet varetages af sekretariatet for Spor i Landskabet med base i Landbrug & Fødevarers kommunikationsafdeling på Axelborg i København. Spor i Landskabet er et samarbejde mellem Kommunernes Landsforening, Danmarks Naturfredningsforening, Dansk Skovforening, Friluftsrådet, Landbrug & Fødevarer, Landdistrikternes Fællesråd, Naturstyrelsen og Danmarks Jægerforbund.
Organisering	Spor i Landskabets sekretariat vejleder lodsejere, foreninger, grupper og borgere, der henvender sig for at etablere et spor. Spor er vandrestier, der frivilligt er etableret på privat jord. Sekretariatet bidrager med vejledning og administrerer en pulje, som Nordea-fonden har stillet til rådighed til etablering af stier. På <a href="http://www.spor.dk">www.spor.dk</a> er der en oversigt over tilmeldte spor.
Udbredelse	Landsdækkende. I 2013 var der knap 200 spor, med en målsætning om at øge tallet til 500.
Projekt periode	Projektet startet i 1997 og genstartet i 2010 med støtte fra Nordea-fonden. ”Lokale Grønne Partnerskaber” (pulje fra Naturstyrelsen) forbedrede mulighederne for støtte.

### 6.6.2 KLØVERSTIER

Ejerskab	Friluftsrådet. Udviklet i et samarbejde mellem Friluftsrådet, Nordea-fonden, Danmarks Idrætsforbund, Danske Gymnastik- og Idrætsforeninger, Dansk Firmaidrætsforbund og 10 pilotkommuner.
Organisering	Afmålte, opmærkede stier i bynære områder. Fire stier: 2,5, 5, 7,5 og 10 km udgår fra et centralt punkt i en by. Kort over ruter tilgængelige på friluftsrådets hjemmeside og i motions-app'en endomondo.
Pris	Der ydes tilskud fra friluftsrådet (25.000 kr.) til den første sti i en kommune, mindre til de efterfølgende.
Udbredelse	31 steder er beskrevet på friluftsrådets hjemmeside.
Projekt periode	Udviklet fra efteråret 2010 til efteråret 2011.

### 6.6.3 MOBIL Udstyrsbase til stilaug

Ejerskab	Holbæk Kommune Frivillige stilaug
Organisering	Projektet omhandler oprettelse af en mobil udstyrsbase, bestående af en trailer med indhold af værktøj og maskiner, som kan bookes via internettet og lånes af kommunens stilaug, hvor frivillige vedligeholder og etablerer stier i dialog med lokale lodsejere. Stilaugets arbejde skal sikre og forøge adgangen til naturen og det åbne land, samt inspirere flere til et aktivt friluftsliv gennem etablering af nye trampestier og vedligeholdelse af eksisterende stier.
Pris	88.590 kr. budget. Støtte fra Lokale Grønne Partnerskaber og Tips- og Lottomidlerne.
Udbredelse	Holbæk Kommune.
Projekt periode	Afsluttet december 2013.

## 6.7. FÆRGETRANSPORT

Denne kategori omfatter to eksempler på sæsonbetonet færgedrift, der ud over et klart rekreativt formål også kan betegnes som infrastruktur. Projekterne er her henregnet som etablerede ordninger, da de har fungeret i henholdsvis tre og fire sæsoner.

### 6.7.1 LIMFJORDSBUSSEN

Ejerskab	Skive kommune.
Organisering	Sommersejlad i rutefart på Limfjorden. Forbinder først Nykøbing Mors og Glyngøre med Fur, udvides i 2013 med trinbræt ved Sallingsundbroen. Booking online. Hovedformålet er turisme.
Pris	2012: 40 kr. 2013: 60 kr. (til Fur) 2014: 80 kr. (til Fur)
Erfaringer	I 2014 omlagt til egentlig drift. Gav ikke overskud, men fortsættes i 2015.
Udbredelse	I 2015 udvides ruten med Livø som ny destination. Dermed forbindes Livø, Fur, Nykøbing, Glyngøre og Sallingsund (Jesperhus).
Projekt periode	2012-2014.

### 6.7.2 PROJEKT "FÆRGEN MØN"

Ejerskab	Foreningen Færgen Møns Venner.
Organisering	Sommersejlands lørdag/søndag mellem Stege og Kalvehave. Der er ingen cykelsti på Mønsbroen, hvorfor færgen er en mere trafikikkerforbindelse for cyklister. Færgen drives og restaureres ved frivilligt arbejde. Færgen benyttes også til rundture, der ikke anløber Kalvehave.
Pris	50 kr.

Erfaringer	Sommeren 2014 over 4000 passagerer.
Udbredelse	Stege – Kalvehave.
Projekt periode	Første år med sejlads 2011.

## 6.8. OPSAMLING

Der er kortlagt mere end 170 forskellige transportinitiativer. Størstedelen af disse vedrører bløde trafikanter og er således enten for cyklister eller fodgængere. En del af projekterne henvender sig udover til den lokale befolkning også til turister. De har en kombination af et sundhedsmæssigt, rekreativt og lokalsamfundsforbindende islæt. Der er desuden en del af projekterne, som fokuserer på forskellige måder at udnytte kapaciteten i den private lokale eller den kommunale bilflåde til gavn for både miljø og øget mobilitet. Fleksible businitiativer er kendetegnet ved at være meget forskellige. Der er forsøgt etableret en bedre sammenhæng mellem forskellige fleksible busordninger. Til trods for de mange beboede danske øer, har det kun været muligt at finde to transportinitiativer, der fokuserer på at skabe nye transportmuligheder over vand.

## 7. BESKRIVELSE AF 18 UDVALGTE TRANSPORTINITIATIVER

### 7.1. INTRODUKTION TIL DE UDVALGTE CASES

I dette kapitel præsenteres 18 udvalgte cases. De 18 cases udvalgt til kvalitativ interviewundersøgelse fordeler sig inden for fire typer af transport: bil og bus, cykel, til fods og med færge. Hovedfokus i de udvalgte cases varierer i forhold til både formålet med transporten og målgruppen. Derudover indgår projekter, der fokuserer på transport af varer og service til lokalsamfund på landet. Otte af de udvalgte cases fokuserer på fleksible transportmodeller med bil eller bus, tre på cyklister, fem på fodgængere, to på færgefart og en på varer og services.

### 7.2. FLEX TRANSPORT I BIL OG BUS

#### 7.2.1 LANDSBYRUTER I FAXE KOMMUNE

Landsbyruterne i Faxe Kommune er et projekt som opstod på grund af et ønske om at forbedre den kollektive trafik, særligt i den sydøstlige del af Faxe Kommune, der er uden rutebårne kollektive trafiktilbud, da flere regionale busruter blev omlagt til kun at forbinde de større byer. Projektet blev sat i gang i december 2014 som et forsøg på at tilgodese dette område af Faxe Kommune.

Bussen skulle transportere borgere til og fra indkøb, læge og andre fornødenheder samt koble området sammen med den øvrige kollektive transport i områderne omkring Faxe Kommune, fx. Østbanen, samt de regionale busruter mod Næstved, Ringsted og Haslev. Landsbyruterne skulle køre i den tid, hvor bussen ikke skulle bruges til skolebuskørslen. Det vil sige, at bussen kørte mellem ca. kl. 8 og kl. 14 i hverdagen. Om landsbyruterne siger Hans Ege, som er trafikplanlægger i Faxe Kommune:

*“Og der har vi så udnyttet, at der er seks timer, hvor busserne jo bare står og fiser husleje af, til at se, jamen kan vi bruge de timer, som vi jo, ikke i fuld udstrækning, men jo i en eller anden udstrækning betaler vi jo også for de tomme timer til trafikselskabet. Kunne vi udnytte det til at komme ud og køre og få nogle kunder ind i stedet for?”*

Faxe Kommune har foretaget passagertællinger på ruten, som viste, at de havde meget få passagerer. Faxe Kommune har valgt at nedlægge projektet i januar 2016, men de tager erfaringerne fra projektet med videre. Trafikplanlæggeren bedømmer initiativet således: *“Det har faktisk sådan set kun været en succes på den måde, kan man sige, at vi har fået afdækket, om der er behov, eller om der ikke er et behov.”*



### 7.2.2 UNGES MOBILITET – SAMSPILLET MELLEMLY OG LANDDISTRIKT I HJØRRING KOMMUNE

En anden kommune, der har gjort sig erfaringer med et projekt om flex-transport er Hjørring Kommune. Projektets formål var at udvikle og afprøve innovative idéer, der kan forbedre landdistriktets unges mulighed for anvendelse af kollektiv trafik. Projektet har kørt i 3 år med forskellige projektledere fra Hjørring kommune. Projektet har udviklet sig i perioden, og fokus er flyttet fra et transportproblem, til om de unge på landet har mulighed for at indgå i sociale fællesskaber og aktiviteter - og her kan transporten være en del af løsningen. Netop dette uddyber Helle Lyngbak, som er udviklingskonsulent og projektleder i Hjørring Kommune:

*“Altså vi har omformuleret det til, at det ikke er transporten, der er problemet, men problematikken er, hvis der er nogle unge mennesker, der går glip af sociale fællesskaber eller aktiviteter, pga. transporten. Og det vil sige, at løsningen kan også være noget andet end transport. Så fremfor, at der bare skal være en bus til enhver lejlighed, så har vi flyttet det til, hvad er det for nogle aktiviteter, som det er svært at deltage i, hvis man bor i landdistrikterne, og er ung, og ikke har en bil.”*

Projektet har ligeledes udviklet sig til en idébank med forskellige tiltag og projekter, som kan afprøves, hvis man vil fremme landdistriktets unges muligheder for at have adgang til fritidsaktiviteter, arbejde og fest. Herom siger Helle Lyngbak:

*“Samtidig blev vi vel opmærksomme på i vores landdistriktsarbejde, at vi fik et anderledes fokus på, hvordan vi gerne vil have, at man skulle kunne bruge hinanden i Hjørring Kommune. Og det vil sige, at vi fik et fokus på, at i princippet, ligegyldigt hvor man bor i kommunen, så skal man kunne bruge faciliteter, ligegyldigt hvor de ligger i kommunen. Og det er så selvfølgelig ikke en realistisk mulighed, vel, fordi der er for langt fra den ene ende af kommunen til den anden.”*

### 7.2.3 BORGERBILER I HEDENSTED KOMMUNE



Borgerbiler er en anden form for flex-transport. Om ”Borgerbiler i Hedensted” fortæller Lars Oksbjerg, som er kørselskoordinator i Hedensted kommune:

*Kommunen er bred og flad, og den kollektive trafik er indrettet efter de to store byer, der var ikke noget på tværs mellem de mindre byer. Det var borgerbilerne et forsøg på at råde bod på.”*

Han fortæller desuden nærmere om et samarbejde med LetsGo:

*”Vi har et samarbejde med LetsGo, der har 14 biler i kommunen, som står til rådighed for private borgere efter kl. 15 i hverdagen og frem til kl. 07 om morgenen, samt hele weekenden. De 14 biler er fordelt på de små byer i kommunen. Vi har nogle stående fast ved rådhusene i Juelsminde og Hedensted, samt 1 fast i Uldum og en 9 personers bus ved Rårup skole.”*

Om hvordan LetsGo fungerer, siger han videre:

*”Kommunen betaler et fast abonnement til LetsGo, og det er dermed kommunen der tager den økonomiske risiko. Private borgere kan melde sig ind i LetsGo og får som medlem en låsebrik, som giver adgang til bilerne. Inde i bilerne ligger bilens nøgle i handskerummet, og så bruger man den og lægger den tilbage i handskerummet, når man er færdig. Bilerne bookes på LetsGos hjemmeside og det er først til mølle princippet.”*

#### 7.2.4 DELEBILER PÅ SAMSØ



Dette forsøgsprojekt blev afprøvet i 2014, hvor et samarbejde mellem Samsø Elbil-forening og Samsø Kommune blev igangsat. Projektet blev organiseret af Greenabout Move. I 3 måneder blev to elbiler stillet til rådighed for kommunen i dagtimerne, og var til rådighed for medlemmer af foreningen mellem kl. 17 og kl. 24 samt i weekenderne. Lene Skaftø Bestmann, projektansat i Samsø Kommune, fortæller om projektet:

*“Det var et forsøg, vi havde sidste år, hvor vi havde to elbiler, som kommunens medarbejdere kunne bruge i dagtimerne, og private kunne bruge dem i aftentimerne og i weekenderne. Det var et*

*samarbejde med Greenabout Move, hvor deres biler var her på prøve i 3 måneder, så betalte kommunen lidt for det... Vi havde en plan om, at det kunne være smart med sådan en løsning, vi kunne selvfølgelig have fortsat, men vi manglede nogle undersøgelser, og vi kunne se, det ville blive for dyrt med den løsning med Greenabout.”*

Det var kun en forsøgsordning, og kommunen valgte herefter at gå videre med en anden model, hvor de selv leaser biler, og disse biler kan ikke deles med private på grund af lovgivningen. Det har dog ført til, at kommunen har fået elbiler som deres interne delebiler. Kommunen har ligeledes valgt at forbeholde et ladestik på de kommunale ladestationer til delebilsordningen, således at den private delebilsordning kan gøre brug af denne.

### 7.2.5 LANDSBYPEDELLER TAGER SIG AF KØRSEL

Landdistrikternes fællesråd gennemførte dette pilotprojekt i samarbejde med Fanø, Vejen, Assens, Lemvig og Varde Kommuner. En landsbypedelfunktion blev oprettet i landsbyerne, og landsbypedeller skulle således tage sig af både skolekørsel og pedelarbejde for lokalrådet. Jens Josephsen, projektleder i Plan og Byudvikling i Varde Kommune, siger om initiativet:

*“Vores projekt var et landsby-pedel-projekt, hvor vi kiggede os omkring i hele den kommunale opgaveportefølje og prøvede at finde nogle opgaver, som man kunne lægge ud til en landsbypedel, sådan at man kunne fylde en pedels tid ud, så det ikke kun var ekstra penge, men at man faktisk gjorde ting, man gjorde i forvejen, man gjorde det bare mere lokalt, og dermed fik en større kvalitet i dem. Det var i hvert fald den tanke, der lå bag... Og derfor endte vi med at komme frem til den model, at hvis vi nedlagde en kollektiv busrute, så sparrede vi jo nogle penge, som vi normalt betalte trafikskabet for, så kunne vi faktisk billigere lave en lukket skolekørsel, som pedellen så kunne stå for i noget af tiden, og i resten af tiden lave pedelarbejde.”*

Projektet blev ikke udvidet pga. økonomiske hensyn i kommunen, men flere af erfaringerne fra projektet er blevet implementeret i andre projekter for landsbyerne. Om dette siger Jens Josephsen:

*”Det var et toårigt projekt, som vi kørte som et pilotprojekt og det blev afsluttet og evalueret, og der blev udarbejdet en anbefaling til byrådet om at køre det videre, men pga. manglende finansiering valgte man ikke at køre videre med projektet, fordi enten skulle projektet udvides til alle landsbyer, eller også så skulle man ikke have det. Vi kørte projektet i to landsbyer som pilotforsøg, og da man så havde brugt den finansiering, som vi havde peget på, der kunne gøre, at man kunne udvide det hele, den tog man så og smed i kassen i stedet for. Fordi kommunen skulle spare penge, og så var der ikke plads til sådan en serviceudvidelse.”*





### 7.2.6 GJØL SHUTTLEBUS

Gjøl Shuttlebus er et projekt, som er tænkt som en fælles ordning for beboerne på Gjøl. Projektet blev til på baggrund af et ønske om at sikre udvikling, befolkningstilvækst og hermed også fastholdelse af elevtallet i byens skole. Martin Nissen, initiativtager til projektet, siger om betydningen af projektet og betydningen af fastholdelsen af offentlig transport:

*“... så er der jo også kørt meget snak om, hvordan sikrer man, at folk kan komme til et udkantsområde som Gjøl, og der siger man så, at jamen, det er jo dødvigtigt, at der er offentlig transport... Der er ikke nogen, som flytter til en by, hvis man ikke kan komme med offentlig transport. Og da vi flyttede til byen, det gjorde vi for 12 år siden, der havde vi den samme tanke, altså hvis der ikke var en skole, og hvis der ikke var offentlig transport, jamen, så havde vi ikke valgt Gjøl som bosætningssted. Og så videre i den arbejdsgruppe, der diskuterede vi jo vidt og bredt, og jeg foreslog lidt det der med at skabe en shuttlebus, om det ikke kunne være en idé...”*

Beboerne vil i fællesskab møde udfordringen med at kunne forbinde Gjøl med Åbybro i eftermiddags- og aftentimerne i hverdage, samt i weekenderne. Familier på Gjøl kan tilmelde sig shuttlebusforeningen ved at betale kontingent. De voksne i foreningen skal stå for kørslen af shuttlebussen. Projektet er et samarbejde mellem beboerne og kommunen, med ønske om at få Gjøl til at hænge sammen med den øvrige offentlige transport. Martin Nissen siger om projektets økonomiske mulighed for at hænge sammen:

*“Altså man kan sige, at kunsten bliver, at få noget økonomi til at hænge sammen i bussen efterfølgende. Om det er med større kontingenter i foreningen, eller at kommunen på en eller anden måde kan se en fordel i at støtte op omkring sådan nogle lokalsamfund ved for eksempel at give os et eller andet, eller stille bussen til rådighed. Men det må tiden jo vise.”*

### 7.2.7 INTELLIGENT SAMKØRSEL I FAVRSKOV KOMMUNE

Projektets formål var at teste, om intelligent samkørsel er en mulig løsning på landdistrikternes personbefordring. Voldum Lokalråd har udviklet og afprøvet en app, der giver lokalsamfundets beboere mulighed for at lave samkørsel. Om denne teknologibaserede løsning siger Holger Bjerregård, formand for Voldum Lokalråd:

*“Vi er mundet ud i at have en brugbar app, vi fik lavet en folder med, hvordan den skal bruges, og hvordan man skulle tilmelde sig, og en morgen stod vi ved trafikknudepunktet i Voldum, en tre stykker med gule veste, og så delte vi ellers flyers ud med brugsanvisning. Der var rigtig mange, som tog imod det. Der blev også delt ud, når der var fællesspisning i byen. Man kan jo bruge det, når man skal til og fra arbejde, og når man skal ud og handle, også i skoleregi og klubregi. Der er en rigtig god brugerflade. Man skulle jo så melde sig ind i app'en, for at man kunne se, hvad der foregår, hvem der tilbød kørsel.”*

App'en har været afprøvet i et år, men har ikke rigtig slået igennem. Idéen lever dog stadig, og der er tanker om en relancering.

## 7.2.8 GRATIS MINIBUS TIL LANDSBY I SØNDERBORG KOMMUNE

Som en del af en overordnet strategi om CO<sub>2</sub>-neutralitet, har Sønderborg valgt at indsætte en gratis minibus tiltænkt som et ekstra transportmiddel. Dette er særligt et forsøg på at nedbringe behovet for bil nr. 2 hos borgere i Sønderborg Kommune. Landdistriktskoordinator Connie Skovbjerg fortæller om baggrunden for projekt "Gratis minibus i landsby":

*"Men som det er nu, der er vi alle sammen enige om, at vi kører simpelthen i øst og i vest, og vi kører altid, og vi kører mange gange, fordi er man en familie med børn, så skal de til gymnastik på forskellige tidspunkter, og der er meget kørsel, og far og mor skal på arbejde i hver sin retning."*

Lokale landsbyer kunne byde ind på at få minibussen i 2½ måned, og havde fri brugsret over den. Projektet var en succes, og bliver nu fulgt op af en ny ordning med støtte fra Transportstyrelsen, hvor tidsperioden udvides til 8 måneder og til tre landsbyer. Herom siger Connie Skovbjerg:

*"Og det er borgerne derude, der er drivkraften, det er dem, der kommer frem og snakker om nu, dels hvad har vi af nuværende kørsel, dels hvad kunne vi forestille os fremadrettet, og hvor villige er vi til at gå ind og få nogen dele-bils-busser op og stå. Og det, der er vigtigt, det er, at det ikke er kommunens projekt. Det er landsbyerne, der skal ud og prøve at stå som ansvarlig for de her delebiler-delebusser. Og vores målsætning det er at lave et koncept, så man faktisk vænner folk til og bruge lidt mere fælles kørsel, og på den måde får dem skubbet lidt mere over i noget kollektiv transport."*

## 7.3. PÅ CYKEL

### 7.3.1 CYKELLANDSBYEN TRUSTRUP-LYNGBY PÅ NORDDJURS

Cykellandsbyen Trustrup-Lyngby er et forsøgsprojekt med elcykling og cykling generelt i lokalområdet omkring Trustrup og Lyngby på Djursland. I projektet har man derfor arbejdet med at skabe en sammenhængende mobilitet med el-cykler og den kommende letbane. Om dette udtaler René Meyer, som er projektleder på "Cykellandsbyen Trustrup-Lyngby":

*"...Trustrup får letbanestation i 2017, så vi arbejder ud fra det udviklingspotentiale, der ligger i den kommende letbanestation. Vi kigger på, hvordan vi skaber en sammenhængende mobilitet, hvor vi prøver at flytte nogen fra privatbilisme med benzin- og dieslbiler over til for eksempel at bruge en elcykel til enten letbanen eller rundt i lokalområdet."*

Projektet er ligeledes et borgerinddragelsesprojekt, hvor det forsøges at inddrage frivillige fra lokalområdet, samt organisationer, institutioner og virksomheder i området. Projektet fokuserer også på sundhed, samt nedsættelse af CO<sub>2</sub>. Om borgerinddragelsesaspektet siger René Meyer:

*"... det handler om, hvordan man motiverer borgere i lokalområdet til at støtte op omkring det her. For det her er et projekt, hvor borgerne selv skal løfte nogle opgaver og lave frivilligt arbejde for, at vi virkelig kan realisere det potentiale, som der ligger i et letbanens komme."*

### 7.3.2 SOLENERGI I PEDALERNE – MORS



“Solenergi i pedalerne” er et elcykelprojekt realiseret i et samarbejde mellem Morsø Kommune og turistbureauet. Intentionen med projektet har været at få flere ud at cykle, både turister og lokale og samtidig være et energivenligt transporttilbud, der giver mulighed for at komme ud i krogene på Mors. Den kommunale tovholder, Niels Pedersen, siger om samarbejdet:

*”Vi har sat to solcelleanlæg op... ved turistbureauet, der har cyklerne, det andet står ude på Vandrehjemmet, som er et af de mulige overnatningssteder, hvor cykelturisten kan komme... der er 47 elcykler. Man kan cykle rundt på Mors og Hanherred af forskellige ruter, som også er planlagt. Det har kørt 1½ år, og der er allerede nu nogle rigtig gode erfaringer. Folk kommer ud og cykle, der normalt ikke har cyklet.”*

Projektet har tiltrukket en del opmærksomhed blandt de lokale, der har deltaget i guidede ture. Turistchef Bente Kristen siger, om hvordan også lokale har anvendt cyklerne:

*“Der har været en del lokale inde, som har lejet en elcykel en dag eller to, fordi de selv var interesserede i at investere i en elcykel. Når først man har prøvet det, så finder man ud af, hvor fantastisk dejligt det er at cykle på sådan en.”*

Der har været mulighed for at afprøve og få instruktion i brugen af elcykler og en lokal bruger, Karen Buchhave, forklarer:

*“Jeg tog et par runder nede på havnen inden vi startede op den aften, for lige at finde ud af hvordan det fungerer. Der kunne godt være nogen på min alder, der ikke lige kunne sætte sig op på sådan en cykel ... den kører jo frem med det samme.”*

### 7.3.3 CYKELHOLDERE PÅ UDVALGTE BUSSE - SØNDERBORG KOMMUNE

Intentionen i dette projekt var at etablere 10 cykelholdere på udvalgte busruter i området i og omkring Sønderborg og Tønder Kommune, men på grund af nogle uforudsete økonomiske rammer valgte Sønderborg Kommune at afslutte projektet efter kort tid. Tina Aagaard Mørkeberg, trafikplanlægger i Sønderborg Kommune, forklarer om projektet:

*“Vi fik puljemidler for to år siden til det her projekt, og vi skulle udvikle en prototype til de her cykelholdere, der skulle kunne sættes på busserne, men fordi vi har nogle eksisterende kontrakter, så skal vi betale en merbetaling til de her vognmænd for at begynde at påmontere dem midt i en kontraktperiode, og det er sådan nogle spørgsmål, som gør, at vi simpelthen har henlagt projektet.”*

Man arbejder dog videre med projektet i Sønderborg Kommune i en ny form, hvor man stadig ønsker at kombinere bustrafikken og cykeltrafikken. Herom siger trafikplanlæggeren:

*”I forbindelse med vores udbud af den kollektive trafik fra 2017, skal busserne indrettes til at cyklerne kan komme med. Det uden montering af cykelholder men gennem indretning af bussen – fx fjernelse af et par sæderækker”.*

## 7.4. TIL FODS

### 7.4.1 SPOR I LANDSKABET - LANDSDÆKKENDE

Spor i Landskabet er et landsdækkende projekt med ca. 190 spor fordelt ud over landet. Der er et rådgivende sekretariat beliggende i København. Anne Sig Kvistgaard, Studentermedhjælper ved Spor i Landskabet, fortæller om projektet:

*“Det er et relativt gammelt projekt, som er startet i 97, og så har det udviklet sig siden, til at det skal være de her lokalt forankrede projekter, hvor det er frivillige borgergrupper eller foreninger ... som laver sporene ... Det er som regel en lokal borgerforening eller skole, som er interesseret i at lave et spor og komme ud i landskabet, som så kontakter os ... Hvis de har spørgsmål, så sender jeg et ansøgningsskema ud til dem med en lille guide om, hvordan man etablerer et spor. Vi hjælper så meget igennem, som vi kan, men det er dem, der tager den første kontakt. Vi har jo vores egne materialer, og det er det, som de så skal bruge, når de vil etablere et spor.”*

Spor i Landskabet kan have baggrund i et lokalt ønske om forbindelsesled mellem landsbyer, stier til de bløde trafikanter eller muligheden for adgang til naturen. Kirsten Høegh Andersen, som er bestyrelsesformand i Falsters Hjerter, lægger vægt på kendskabet til naturen i lokalområdet:

*”Vi arbejder med landdistriktsudvikling hos os selv, kan man sige, og prøver at skaffe både midler og kendskab til vores område, og heriblandt, vi har ligesom to hovedteser, det ene er bosætning og det andet er kendskab til naturen. Fordi man kan sige, det nytter jo ikke at have en masse herligheder, hvis ingen ved, at de ligger der.”*

### 7.4.2 FAVRSKOV-RUTEN





Favrskov-ruten er et projekt af Favrskov Kommune, hvor man har etableret et sammenhængende stinet mellem lokalområderne i Favrskov Kommune. Stinettet er en transportvej for bløde trafikanter i lokalområdet. Projektet er færdigt, men der er mulighed for nye stier i en senere fase. Mette Byrgiel Bach, specialkonsulent i Kultur, Fritid og Idræt i Favrskov Kommune fortæller:

*”Det er sådan et lidt to-delt projekt, fordi der er en hovedrute, hvor der er syv cykelspor, der forbinder hele kommunen, og så er der lavet de her lokalruter ude omkring landsbyerne, og dem er der 20 af. Og vi er næsten færdige i den her omgang, kan man sige... Men det betyder jo ikke, at man ikke senere kan finde ud af, at der er nogen, der gerne vil lave nogle flere.”*

Projektet er lavet i samarbejde med LAG og med Danmarks Naturfredningsforening, borgere fra landsbyerne og lodsejere i området som drivkraft. Mette Byrgiel Bach udtaler herom:

*”Der har også været rigtig meget arbejde med, at fastlægge ruterne, vurdere skiltningsbehov og sikre lodsejeraftaler. På nogen af stederne, der går stierne hen over privat jord, og der har så skulle laves aftaler med lodsejerne. Det er landsbyerne selv, der har været i gang med det, hvor vi har kommet med bud på en aftale, de ligesom kunne gå ud fra, men de har selv været ude og snakke med lodsejere. Der er meget koordinering- men når stierne ligesom er fastlagt, og der er lavet aftaler og godkendt - så ligger de på vores hjemmeside, så der er et fint samlet billede af nogle af naturruterne i Favrskov.”*

### 7.4.3 SANSESTI I ROLD SKOV

Sansestien i Rold Skov fokuserer på naturformidling og inddragelse af det lokale landskab. Sansestiområdet indeholder både sansesti med fokus på formidling af skovens dyr, samt et musisk uderum og en naturlegeplads. Søren Risborg, naturvejleder i Rebild Kommune, forklarer:

*”... og så kom der et lidt bredere projekt ud af det, i form af noget formidling og også i form af sådan en sansesti hvor der var, er oplysninger om de forskellige dyr, som relaterer sig til det*

*eventyr, der hedder Tommelise af H.C. Andersen, som er en tredje medspiller i det her projekt, som Rebild borgerforening havde sat op. De havde en idé om, at de ville lave sådan en sti på en legeplads, altså en naturlegeplads, med et tema omkring Tommelise, det at være lille i en stor verden, det var ligesom temaet, og så er der nogle dyr, som ligesom knytter sig til det tema, og det er så de dyr i den historie, det er så de dyr, at jeg forsøger at formidle.”*

Projektet er et tværorganisatorisk samarbejde mellem Rebild Kommune, Rebild Borgerforening, naturskoler i området, samt Naturstyrelsen. Projektet står færdigt med mulighed for udvikling på et senere tidspunkt. Om hvordan projektet vedligeholdes, siger Søren Risborg:

*”... men nu skal det jo så vedligeholdes, og det er jo sådan, at når man sætter sådan noget i værk, og lader det ligge, så kommer der jo på et tidspunkt noget vedligehold, og i skoven der har Naturstyrelsen jo så været ovre og skifte nogle af de pæle ud, der var gravet ned i jorden, og haft nogle arbejdsdage og brugt bl.a. Rebild Borgerforening som arbejdskraft.”*

#### **7.4.4 TUSE LOKALSTI - HOLBÆK KOMMUNE**

Et andet stiprojekt, som dog er stødt på problemer, er Tuse lokalsti. Tuse Lokalforum forsøger at etablere en sti til bløde trafikanter mellem Tuse og Butterup, men er løbet ind i problemer med en lokal lodsejer. Om denne problematik siger Hans Bruun Jensen, Tovholder fra Tuse Lokalforum:

*”Lige nu er stien mellem Tuse og Butterup ikke eksisterende, men der arbejdes på at finde en anden vej, og vi har også fået gang i nogle andre projekter, så vi forsøger ligesom at få samlet det hele ... Vi har fået nogle andre muligheder, vi kan arbejde med. Vi har en lodsejer, som godt vil give adgang til sin jord...”*

#### **7.4.5 STISYSTEM - NYBORG**



Projektet omhandler etablering af en tredje hjertesti i lokalområdet ved Nyborg. Projektet er ledet af Hjerteforeningen, som også har etableret de foregående hjertestier. Den nye sti skal på sigt indgå i Kløversti-projekterne omkring Nyborg. John Bakkebo, formand for Hjerteforeningen i Nyborg, fortæller om Hjertestierne:

*”Og det er nogle fantastiske stier. Det blev besluttet, det var en god ide, at de blev mærket op ligesom de andre Hjertestier, der er her i byen. Altså de to andre med de her små fine skilte med hjertesymbol på.”*

Stierne er etableret i samarbejde med Nyborg Kommune, og John Bakkebo fortæller, at han har:

*”... mødt en fantastisk velvilje fra kommunens side. Jeg har haft et virkeligt godt samarbejde med folk – ja det har vel egentligt været i Teknisk Forvaltning eller sådan noget. Jeg havde en medarbejder, der havde noget med de her arealer at gøre, med rundt og kigge på, hvor vi kunne sætte skiltning op og sådan noget. Der var ingen problemer i det. Den samme mand har også lavet nogle kort til os over stierne. Det var han i stand til at gøre. Jeg har rost ham. Det kan jeg godt gøre en gang til.”*

## 7.5. FÆRGETRANSPORT



### 7.5.1 VETERANFÆRGEN PÅ MØN

En frivillig forening på Møn har istandsat en gammel veteranfærge og sørger for sejlplan og drift i sommerferieperioden. De laver oplevelsesture på det lokale farvand og formidler om fisk og fugleliv i området samt den lokale historie. Karsten Sørensen, som er formand for veteranfærgen, fortæller:

*”Der er 300 medlemmer i foreningen, og 20-25 af dem er faguddannede, sådan at vi med frivillig arbejdskraft har sat færgen i stand og fået den godkendt af skibstilsynet, til passagertransport som et V skib, altså et veteranskib. Så sejler vi hver sommer både udflugtsture og charterturer, men også nogle faste ture mellem Stege og Palmehave med cykelturister.”*





### 7.5.1 ÆRØ EL-FÆRGE

På Ærø udvikles der på nye og mere bæredygtige færger, der kan sejle på lokal vindenergi og give mulighed for at udvide sejlplanen for lokale og turister til Ærø. Projektet beskrives herunder af Roar Falkenberg, der er værftsdirektør og Ærøbo:

*”Det er et udviklingsprojekt. Vi er også med til at designe færgen, hvad vi synes, der er smart omkring de her færger. Projektet er egentligt startet med et for-projekt, hvor der var en gruppe, der havde undersøgt, hvordan man kan lave en færgesoptimering til Ærø, og herunder med El-færger ... Og så vil vi have, at det er fuldstændigt grønt ... Og hvis ikke der kommer noget, der støder på fremadrettet det næste halve år, så ligner det faktisk, at det de har lavet helt fra starten, de linjer der er lavet og den økonomi, der er i det, den holder hele vejen igennem, så vi kan få den her grønne færges med en større hastighed og en større frekvens til Ærø, samtidigt med at det bliver økonomisk driftsmæssigt langt, langt billigere.”*

## 7.6. FLEKSIBEL SERVICE

### 7.6.1 MØLTRUP RULLENDE KØBMAND



Møltrup Rullende Købmand er en del af Møltrup Optagelseshjem, som er et tilbud til mænd i akutte sociale problemer. Den rullende købmand kører ud i lokalområdet, efter aftale med lokalråd eller andre forretningsdrivende, og sælger varer fra eget landbrug. Projektleder Johannes Jørgensen siger om projektet:

*"Vi vil kun køre ud med friske varer, og da det er vores egne dyr, vi sælger, og vores eget brød. Vores dyr bliver kørt til slagteren mandag morgen, så får vi dem tilbage tirsdag i halve, så forarbejder og hakker vi, således at når vi kører ud onsdag morgen, er det friskhakked og frisk forarbejdet kød, vi har med. Vi kører ud onsdag, torsdag, fredag og lørdag. Lørdag formiddag er vi i Herning fra 9-13, der har vi også over 100 kunder."*

Helle Mårtensson, som er bruger af den rullende købmand, fortæller:

*"Møltrup Rullende Købmand kommer her en gang om ugen og holder en halv time. Den holder lige over for os. Jeg bor i Vorgod. Købmanden er lukket, så der er ingen handlemuligheder her ... Det er en stor lettelse, at der kommer en vogn ud en gang om ugen, med kød og pålæg og brød og grøntsager. Det er en rar ting. Det giver jo også lidt liv til byen. Man mangler jo et samlingssted i byen. Vi bruger det meget."*

En anden bruger af initiativet, Mette Larsen, fortæller:

*”Vi handler hos dem torsdag eftermiddag, når de er i Vorgod-Barde, som ligger 3 km fra, hvor vi bor. Det passer som regel med, at jeg skal hente børn, men vi kører også gerne efter det. F.eks. når vi skal i sommerhus, tager vi forbi for at få noget lækkert med til turen. Min mand handler der også gerne.”*

Dette var afslutningen på beskrivelsen af de 18 udvalgte transportinitiativer. I næste kapitel fokuseres der på tværgående udfordringer og potentialer i transportinitiativer på landet.

## 8. UDFORDRINGER OG POTENTIALER FOR NYTÆNKNING AF TRANSPORT

### 8.1. INTRODUKTION TIL ANALYSEN AF UDFORDRINGER OG POTENTIALER

Dette kapitel opsamler de tværgående udfordringer og potentialer for nytænkningen af transport på landet. Kapitlet bygger på 27 kvalitative interviews med tovholdere, initiativtagere og brugere af transportinitiativerne og resultaterne fra workshoppen. Gennemlæsningen af de 27 interviews viste, at en række udfordringer og potentialer blev italesat på tværs af transportinitiativets fokus og målgruppe. Overordnet kan de tværgående erfaringer deles i tre kategorier:

1. Den første kategori kan kaldes 'Om at være på forkant' og erfaringerne referer til afklaringen af målgrupper for transportinitiativer, forventningsafstemning, synliggørelse og markedsføring.
2. Den anden kategori kan kaldes 'Win-Win løsninger' for transport på landet. Erfaringerne grupperet inden for win-win kategorien referer til interessenter og samarbejdsformer.
3. Den tredje kategori kan kaldes 'Regler som med- og modspiller'. I denne kategori opsamles de tværgående erfaringer med lovgivning og bureaukrati, i udviklingen og iværksættelsen af transportinitiativer på landet.

Disse tre kategorier blev der arbejdet videre med på workshoppen.

### 8.2. OM AT VÆRE PÅ FORKANT





At være på forkant refererer i kapitlet til at imødekomme et konkret, men ofte udtalt ønske hos de, der bor i landdistrikterne, at udstille de lokale kvaliteter og at ramme potentielle tilflytteres behov. Det er kendetegnende for de transportinitiativer, der har fokus på bløde trafikanter, at de i høj grad retter sig mod de, der allerede bor på landet. Initiativerne giver en øget livskvalitet i hverdagen, og de gør det nemmere for børn at komme i skole og for ældre personer at få motion og komme ud i naturen. Nedenfor fortæller Hanne Ytting fra Roskilde om berigelsen ved et etableret spor fra landsbyen og ud i landskabet. Bagefter fortæller Niels Pedersen fra Mors om berigelsen ved, at det er muligt at låne el-cykler på Mors:

*”Det er en succes i forhold til, at lokalbefolkningen har fået et rekreativt område, som er afmærket, og som bliver holdt mere hyppigt, end det blev før. Og samtidigt har det givet en cykelvej til skolen, som er relativ sikker ... de børn, der cykler til skole, har fået mulighed for at kunne transportere sig selv, hvilket de ikke kunne før.”*

*”Mange som ikke før har været ude og cykle ret meget, de kan lige pludselig tage på ture. Man har også den erfaring, at der er nogen, der lejer almindelige cykler og så kan have sin bedstemor med, eller bedsteforældre med, som så har en el-cykel. Vi har eksempler på, at folk har lejet cykler og bare lige skulle køre en lille tur, og så har de endt med at køre 150 km i løbet af en eftermiddag.”*

Det er også kendetegnende, at nogle af transportinitiativerne for bløde trafikanter har et landsbyklyngeperspektiv på deres initiativ. Fokus er rettet mod at skabe bedre forbindelser mellem nærliggende landsbyer. Dermed kan der sikres et samarbejde og en bedre udnyttelse af lokale kræfter på tværs af lokalsamfund. Kirsten Høegh Andersen fra Falster fortæller om baggrunden for et initiativ, der skal sikre en bedre forbindelse mellem lokalsamfundene:

*”Vi ville rigtig gerne lave sådan en overordnet udviklingsplan for vores område, og kigge på, hvordan kan vi forbinde de her landsbyer, sådan at netop de bløde trafikanter kan komme rundt i området. Og at der for hver landsby er et specielt tilbud. Det kunne være, at den ene landsby tilbød en parkour-bane, den næste et bålsted eller et eller andet. At alle landsbyer ligesom selv melder ind med, hvad de godt kunne tænke sig. ...vi vil gerne lave en forbindelse uden om de store veje, sådan at vores børn kan komme sikkert fra den ene landsby til den anden landsby.”*

Hanne Ytting fra Roskilde egnen fortæller videre, hvordan de ved at etablere spor i deres lokalområde har sikret en forbindelse for de bløde trafikanter fra landsbyerne til skoledistriktet:

*”Det startede med, at Roskilde kommune etablerer en smal grusbelagt cykel- og gangsti mellem nogle landsbyer, som har et fælles skoledistrikt. Denne grussti bliver brugt af skolebørn til transport mellem hjem og skole. Efterfølgende tager nogle landsbyboere initiativ til at etablere en rekreativ sti med midler fra Spor i Landskabet. Stien hedder Kildemosespor, og er anlagt henholdsvis på private markveje og over privat mark.”*

Et tværgående tema er ønsket om at tiltrække nye tilflyttere og flere turister til området, hvilket de undersøgte initiativer kan fremme, ved for eksempel at tilbyde lokalhistorie med ind som en del af oplevelsesværdien. Flere af transportinitiativerne for de bløde trafikanter bidrager med lokal historiefortælling som en del af deres tilbud, og bidrager hermed til at skabe en større fortælling om området i et historisk perspektiv, men også for at sprede en begejstring for området, som måske kan

tiltrække flere mennesker til området og på den måde forsøge at fremtidssikre det, eksemplificeret herunder af Karsten Sørensen, formand for Cykelfærgen Møn:

*”Vi udvikler idéen ved at lave flere oplevelser, fortælle noget mere om farvandet, fortælle noget om fuglelivet og de fisk, der er i området og så i øvrigt, vi var jo en del af sildemarkedet i middelalderen, faktisk den allerstørste by, selvom Stege er en lille by, så havde vi flest boder der, hvor sildene blev solgt, og derfra skabte Stege sin kæmpe rigdom i middelalderen.”*

En udvikling, der opleves mere generelt, er den, at der knyttes en fortælling til produkterne, og jo tættere du kan komme på producenten og varens fortælling, jo større værdi får det for forbrugeren. Eksemplificeret af Mette Larsen, som er bruger af Møltrup Rullende Købmand:

*”Jeg kender Møltrup fra min barndom, har været der til forskellige arrangementer. Jeg synes, det er skønt, at de kommer her til, hvor vi bor... Det, at de er kommet herud til vores område, er en succes for os. Her var jo ikke noget i forvejen. Det er nogle virkelig lækre varer, de har, det er kvaliteten, der lokker og det socialpolitiske. Jeg har et svagt hjerte for projektet, at det er social-økonomisk”.*

Et andet kendetegn, der viser sig, er evnen til at “lægge sig op ad” andre succesfulde projekter og dermed udnytte den synergieffekt, det kan bidrage med, ved at lade flere projekter supplere hinanden. Her følger nogle eksempler på dette først af Søren Risborg, naturvejleder i Rold Skov og bagefter Bente Kristensen, Turistchef fra Mors:

*”Ja det tiltrækker en masse andet, fordi der kommer så mange mennesker, som der gør deroppe, så flytter vi efter det, fordi der hvor folk er, det er der, man slår sin bod op, og sådan har det altid været fra de gamle kilder og kildemarkederne.”*

*”Lige pludselig, så åbnede vi op for en hel masse nye mennesker, som kan komme ud i krogene på Mors, i og med at de kan leje en el-cykel her på kontoret. Det har vi haft meget glæde af.”*

Flere af de undersøgte initiativer opererer med en bredere dagsorden end den at være rentabel i traditionel forstand. Det kan være socioøkonomiske tiltag, hvor profit ikke er det vigtigste resultat, eller lokal opbakning til at udvide oplevelsesmulighederne, eller det kan være et ønske om at fremtidssikre et område. Effekten af projekterne skal altså forstås bredt ifølge en række respondenter, først forklaret herunder af Karsten Sørensen, Møn og herefter af Martin Nissen, Gjørl:

*”Ud fra et trafikmæssigt synspunkt, så har vi ikke den store effekt, men ud fra et oplevelsesmæssigt synspunkt, der syntes vi jo selv, at vi har en god effekt.”*

*”Og så er der jo også kørt meget snak om, hvordan sikrer man at folk kan komme til et udkantsområde som Gjørl ... Og for mig er det også sådan i forhold til bosætning og i forhold til at tiltrække folk, så er det egentligt ikke sådan vigtigt, at det var en bus, der blev fyldt op, men mere at det var en mulighed, og et tilbud der var der, altså så man kunne sige ’Jamen, Gjørl hænger altså sammen med offentlig transport’.”*

Flere initiativer er en del af en fremtidsvision for lokalområdet, som der ikke nødvendigvis er tilslutning til her og nu, initiativer der kræver en ændring af kulturen. De nuværende beboere i

landdistrikterne har organiseret sig individuelt, så de nye initiativer med dele- og fælles tiltag ikke bliver benyttet. Der viser sig en tendens til, at nogle initiativer er forud for sin tid, eller at kulturen blandt beboerne i landdistrikterne bærer præg af, at man har indrettet sig under forholdene, og derfor ikke lige omstiller sig til en anden form for transport. Her kan det blive en udfordring at holde gang i udviklingen af nye teknologiske og bæredygtige initiativer, samtidigt med at der forventningsafstemmes blandt lokale agenter. Eksempler på disse problemstillinger beskrives herunder først af Connie Skovbjerg, landdistriktskoordinator, og herefter Holger Bjerregård fra Voldum:

*”Hvordan kan vi arbejde imod noget CO2 neutralt i 2029 ude i landsbyerne ... ”Fra to til én bil”, hvordan gør vi det? ... nogen begyndte at lufte tanken ... kunne man ikke bruge sådan en landsbybus til noget af alt det der ekstra transport, så man ikke behøvede at have bil nr. 2.”*

*”Folk er interesserede, men at bruge det, det er en helt anden ting! Det er det der med, at det kan give ventetider, hvis man nu for eksempel er forældre ... så skal man jo altså også hurtigt hjem, så kan man ikke bare lige tage 20 minutter ekstra, for så kan man ikke nå hjem, inden institutionerne lukker. Der er mange forhindringer på den måde. ... Det var den der bølge omkring det at dele, vi troede, vi kunne lægge os op af her.”*

Lars Oksbjerg, der er kørselskoordinator i Hedensted Kommune, forklarer, hvordan det opleves fra kommunalt hold, når et visionært tiltag om borgerbiler tilsyneladende ikke rammer et konkret behov blandt befolkningen:

*”2 % siger, de vil bruge det, men virkeligheden viser, at det kun er en promise, der benytter sig af tilbuddet. Det ser ud til, at vi kommer med en løsning på et problem, som ikke eksisterer.”*

En anden udfordring for initiativerne kan være, at de forsøger at dække for mange behov i samme løsning, og at tiltag med for eksempel debiler gør, at bilerne ikke er tilgængelige, når der er behov, og tiltaget derfor ikke rammer ind i de behov, der reelt findes i området. Kommunerne vil gerne, at tiltaget skal dække et behov, og man vil gerne imødekomme borgernes interesser, men det kan ende med, at tiltaget ikke virker for nogen af parterne, herunder eksemplificeret af Lene Skafte Bestmann, fra Samsø, efterfulgt af Connie Skovbjerg fra Sønderborg kommune, som forklarer, hvor vanskeligt det kan være fra det kommunale system at være visionær på sine borgeres vegne:

*”Det er jo ikke vildt brugbart, at man kun kan bruge ordningen i aften timerne og i weekenden, men der har da været nogen, som har booket den. Der er mange herovre, der ikke har en bil. Det er helt klart blevet positivt modtaget.”*

*”Og vi har haft en workshop med en ti-stykker fra hver landsby, og så er de så blevet spurgt, hvad er deres nuværende behov, og hvad har de af forventninger fremadrettet, og hele tiden har vi i baghovedet, at det drejer sig om at gå fra to biler til én bil, for vi ved godt, at ingen af os har lyst til at undvære vores biler, men det vil faktisk betyde en del både for økonomien og for miljøbelastningen bare at kunne nøjes med én. Og der er mange, der har mere end én bil, skulle jeg hilse og sige.”*

### 8.2.1 OPSUMMERING

En opsummering for analysedelen, som handler om at være på forkant lægger vægt på transportinitiativer, der:

- sætter fokus på nærhed, skaber forbindelser og sikkerhed, og beriger hverdagen
- prioriterer bløde trafikanter og bidrager til øget livskvalitet i hverdagen på landet
- har et 'Fortællings'-indhold, der tiltrækker turister og tilflyttere
- afspejler en tendens i tiden omkring deleøkonomi og bæredygtighed
- afslører, at beboerne i landdistrikterne har tilpasset sig individuelle løsninger, i takt med at de kollektive offentlige løsninger er forsvundet.

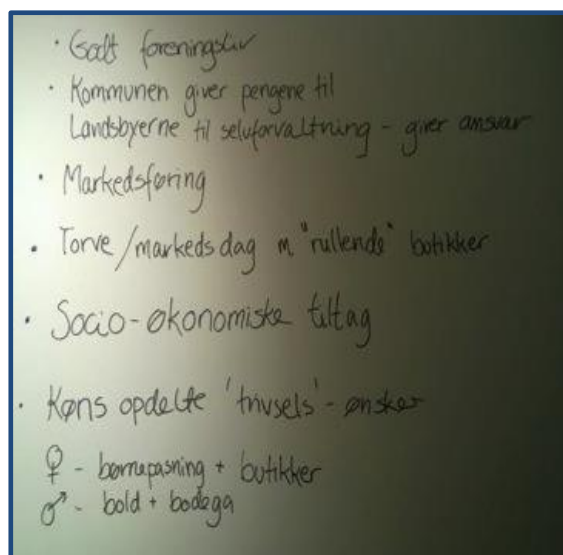
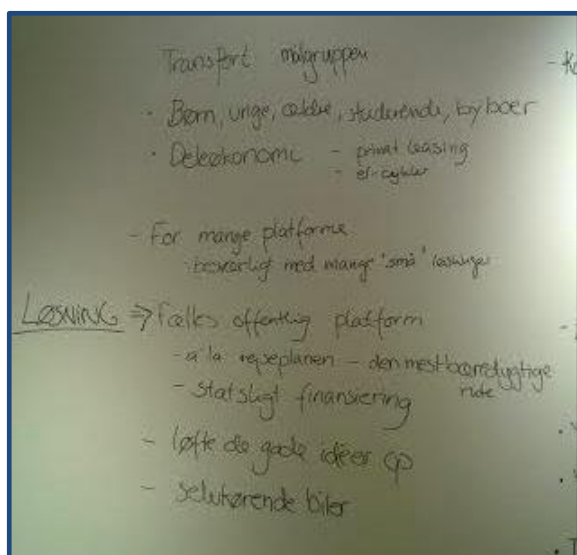
### 8.2.2 INPUT FRA WORKSHOPPEN VEDRØRENDE 'OM AT VÆRE PÅ FORKANT'

Et klart tema på workshoppen var samarbejde på tværs af det kommunale landskab. Det er en vigtig brik i forhold til at sikre, at de gode løsninger bliver spredt ud i landet. Der er ingen grund til, at hvert enkelt lokalområde skal "opfinde den dybe tallerken". Kommunikation på tværs er et stort behov, og ligeledes den fortælling, der løfter succeserne frem, hvor medierne også kommer ind i billedet. Interessen for udvikling i landdistrikterne er ikke forsidestof på de store dagblade, eller netaviser for den sags skyld, det kan være svært at trænge igennem med historierne om det gode liv på landet. Sociale medier blev nævnt som en indgangsvinkel til bredere formidling.

Det er vigtigt at få afdækket transportbehovene ude i landdistrikterne, men også være opmærksom på, at tilgængelighed også skal gå den anden vej. Det er desuden vigtigt, at det er muligt at komme til landdistrikterne fra byerne, så man som bybo kan få mulighed for komme ud på landet og købe lokale varer, og komme ud og opleve naturen.

Transportbehovet i dag skal først og fremmest imødegå de grupper, der ikke er bilister, nemlig børnene, de unge og pensionisterne. Her er et ønske om en højere grad af fleksibilitet, end den vi kender fra den offentlige transport i dag. Et eksempel på en fleksibel løsning, der finder sted i Sønderborg blev formidlet på workshoppen, hvor natbusserne der kører ud fra Sønderborg til landdistrikterne hver fredag og lørdag nat kl. 03.00 og 05.00 tilrettelægger deres rute efter de unge mennesker, der sidder i bussen. Man giver sin adresse til chaufføren ved indgang i bussen, så laver han en aktuell køreplan, og de unge mennesker bliver sat af ved døren. Det vil sige ingen fast køreplan, men ren behovskørsel.

En anden mulighed for at være på forkant med udviklingen kan være at navigere efter en overordnet plan, der sætter retningslinjerne for udviklingen. Borgermøder faciliteret af kommunen, er en måde hvorpå man kan forventningsafstemme og lave behovsafklaring med de forskellige borgergrupper, og samtidigt søge indsigt i, om der findes køns- eller aldersspecifikke ønsker til udvikling i området, eller om der er udfordringer, der skal tages højde for.



### 8.3. WIN-WIN TRANSPORTINITIATIVER

Evnen til at indgå i multilateralt samarbejde mellem lokale borgerforeninger, det offentlige, erhvervslivet og interesseorganisationer er vigtig for transportinitiativernes succes. Flere af interviewene giver indblik i et stærkt og solidt engagement rundt omkring i landdistrikterne. Det er en udfordring, at samarbejdet kræver flere forskellige aktører, det være sig både lokale frivillige og ansatte i forskellige offentlige instanser, men undersøgelsen viser, at det, der kendetegner det gode samarbejde, er, at det tager udgangspunkt i den lokale forankring og kendskabet til lokalområdet. Der er en tendens til, at de løsninger, der findes og løses lokalt, får opbakning og er med til at skabe sammenhæng og udvikling i området. Dette understøttes af udtalelserne herunder først af Kirsten Høegh Andersen fra Falster, herefter Søren Risborg fra Rold Skov:

*"Alle har været positivt indstillet overfor det ... Hvis man har et lokalt kendskab, så ved man jo også godt, hvem det bliver lidt sværere at have med at gøre, mens de derovre de altid er med på at lave noget. Så man har jo et kendskab til, hvem man skal spørge, for hvem er altid åbne over for noget og hvem er ikke."*

*"Rebild Borgerforening, der kan man sige, at det ligesom er dem, som drifter det, og de har nogle arbejdsdage, og der er nogle ældre fra Rebild by, som hver morgen lige går en tur igennem og fjerner affald, så der ikke ligger noget, og sørger for, at der er pænt og ryddeligt deroppe."*

Det lokale erhvervsliv kan bidrage med og have glæde af lokale innovative tiltag, der giver mulighed for at udvide det lokale potentiale, som herunder beskrevet af Johannes Jørgensen, fra Møltrup Rullende Købmand og Rene Meyer fra Norddjurs:

*"Vi vil gerne inviteres af fx den lokale borgerforening eller lignende til at komme til byen, sådan at vi oplever, at der er opbakning i deres by. ... Brugsuddeleren siger, at det er en fordel for dem, da det giver mere handel til dem, de dage vi holder der. Så kommer folk og køber godt kød hos os, og så går de ind og handler resten i Brugsen. Det er win-win."*



*”Vi har nogle virksomheder som ligger væk fra kollektive transportruter, hvor man skal have bil for at komme derhen. Der har vi prøvet at låne en virksomhed en elcykel, som til gengæld låner den ud til en praktikant, som derved får mulighed for at komme på arbejde hos dem. Det giver virksomheden bedre mulighed for at få den arbejdskraft, som de behøver, og det øger transportmulighederne og forbedrer mobiliteten i ellers tyndt befolkede og svært tilgængelige landdistrikter.”*

Nogle projekter har draget fordel af andre tiltag, hvor der i forvejen er udvikling. Med henblik på samarbejde i lokalområdet er der en tendens til, at initiativerne kan have en gavnlig effekt af at holde øje med og samarbejde med kommende eller allerede eksisterende tiltag, hvilket støtter en bæredygtig udvikling. Man kan udnytte synergieffekten ved at tænke i muligheder, der supplerer allerede eksisterende eller kommende tiltag, og sikrer, at et område bliver en del af en større infrastrukturel optimering. Dette er for eksempel lykkedes for Trustrup-Lyngby på Norddjurs, hvor projektleder Rene Meyer forklarer herunder:

*“...Trustrup får letbanestation i 2017, så vi arbejder ud fra det udviklingspotentiale, der ligger i den kommende letbanestation. Vi kigger på, hvordan vi skaber en sammenhængende mobilitet, hvor vi prøver at flytte nogen fra privatbilisme med benzin- og dieselmotorer over til for eksempel at bruge en elcykel til enten letbanen eller rundt i lokalområdet.”*

Deleøkonomi, bæredygtighed og fremtidssikring er vigtige elementer i transportudviklingsprojekterne. Der afprøves tiltag i landdistrikterne, som afspejler trends, der fungerer og får opmærksomhed både i de større byer og globalt. Interessen herfor handler blandt andet, udover det miljøjortige aspekt, om synlighed og markedsføring, et ønske om at “brande” sit lokalområde, så det er attraktivt for de unge mennesker i byerne. Der er en tendens i tiden til at profilere sig med grønne løsninger, og at den nye teknologiske udvikling udnyttes og afprøves med det i sigte. Det er lykkedes at skabe teknologiske løsninger til for eksempel lokal samkørsel, med en app, der kan organisere det, beskrevet herunder af Holger Bjerregård, formand for Voldum Lokalråd, der har afprøvet Intelligent samkørsel. Ligeledes har forsøgsordninger skabt kendskab til for eksempel elbiler, og det har givet mod til at investere i teknologien og bakke det op kommunalt, som Lene Skafte Bestmann fra Samsø forklarer:

*”... de havde lavet en app, som han syntes, kunne være rigtig god til sådan et lokalsamfunds måde at lave samkørsel på. Det er jo lidt Gomore princip, men man styrer det selv, så der er ikke noget profittænkning i det.”*

*”Det har affødt, at vi har fået nogle elbiler i kommunen. Det var rigtig godt med den prøveperiode, for at overbevise eventuelle skeptikere om, at det kunne være smart at have elbiler som delebiler i kommunen.”*

Kendskab til og formidling om lokalområdets muligheder er ligeledes en vigtig faktor i fortællingen af de konkrete projekter, når for eksempel et lokalområde får adgang til nye områder, eller skaber nye fælles initiativer, der er lokalt forankrede. Den lokale opbakning og samarbejde omkring tiltagene fremmer ligeledes formidlingen, der også skal sikre fortællingen om varens oprindelse og lokale ophav. En anden vigtig erfaring, der viser sig, er, at initiativerne har brug for en vedvarende formidling for at blive en fremtidig succes. Markedsføringen af tiltagene kræver vedholdenhed og

tilgængelige ressourcer. Initiativerne er opmærksomme på den nye teknologiske muligheder og implementerer og udnytter den som en del af formidlingen. Eksempler på ovenstående kan ses herunder formidlet først af Johannes Jørgensen, Møltrup Rullende Købmand og herefter Niels Pedersen, Mors:

*”Vi vil jo gerne fortælle de gode historier om, hvor maden kommer fra. At det er vores egne produkter, det har en værdi, at det er os, der har fingrene i det lige fra fødslen af.”*

*”Noget af det, der skal til, er markedsføring, markedsføring og markedsføring. Og så tager det tid, fordi man jo har begrænsede midler til markedsføring. Altså at få de gode oplevelser spredt.”*

Landdistrikterne har over de sidste mange år oplevet en afvikling af handlemuligheder og services for borgerne, som en del af konsekvenserne af en større strukturel centraliserings- og urbaniserings-tendens. Tilgængelighed til indkøb og offentlige services har krævet, at beboere i landdistrikterne har bevæget sig, i nogle tilfælde langt, for at komme hen til disse services. Et af de tiltag, denne undersøgelse er gået i dybden med, bidrager med et initiativ, der forsøger at modsvare denne udvikling med mangel på tilgængelighed, og det har bragt vindere på flere niveauer. “Møltrup Rullende Købmand” bidrager som et socio-økonomisk tiltag med en “torvebod”, som kører rundt i lokalområdet og sælger varer fra egen produktion. Dette tiltag er et godt eksempel på, hvordan man fra virksomhedens side vinder mulighed for at socialisere udsatte beboere, mens lokale brugere får mulighed for at handle gode lokale varer, og de steder den rullende købmand holder, oplever meromsætning på grund af deres tilstedeværelse. Dette projekts evne til at skabe tilgængelighed og tilføre social retfærdighed kan forstås ud fra følgende udsagn fra brugerne Mette Larsen og Helle Mårtensson, og sidst fra projektets leder Johannes Jørgensen:

*”Det, at de er kommet herud til vores område, er en succes for os. Her var jo ikke noget i forvejen. Det er nogle virkelig lækre varer, de har, det er kvaliteten, der lokker, og det socialpolitiske. Jeg har et svagt hjerte for projektet, at det er et socialøkonomisk.”*

*”Det er en lettelse, at der kommer en vogn ud en gang om ugen, med kød og pålæg og brød og grøntsager. Det er en rar ting. Det giver jo også lidt liv til byen. Man mangler jo et samlingssted i byen. Vi bruger det meget... Det ville være rart med nogle flere initiativer, nu Andelskassen også er flyttet væk, det bliver så tomt... Hvis man ligefrem kunne lave et torv, det ville være en rar måde at købe ind på, vi ville i hvert fald bruge det, men om det kan give omsætning nok?”*

*”En ting er kroner og ører og kunder, men vi er jo en socialøkonomisk virksomhed, og det drejer sig om, at vores beboere kommer ud og møder hr. og fru Jensen, og når de ekspederer får en snak med dem.”*

### **8.3.1 OPSUMMERING OM WIN-WIN TRANSPORT INITIATIVER**

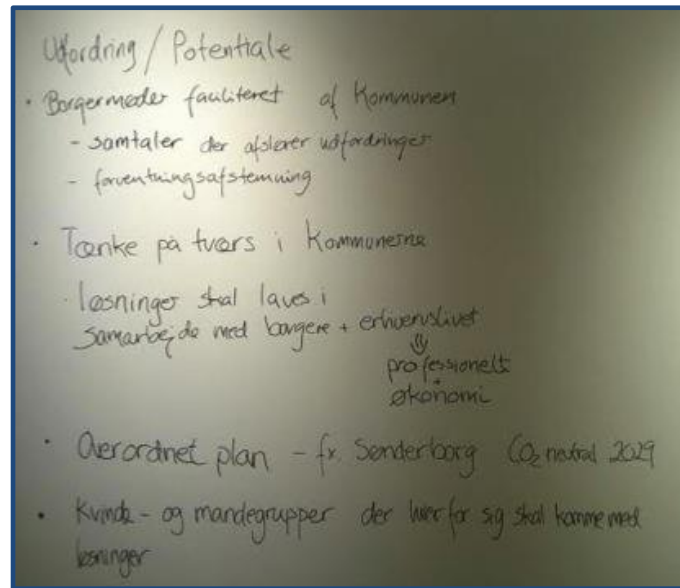
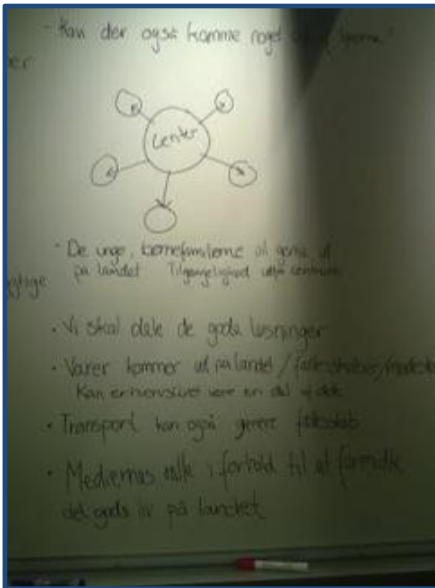
En opsummering om Win-Win transportinitiativer viser, at:

- multilateralt samarbejde, løsninger der findes og løses lokalt, får opbakning og er med til at skabe sammenhæng og udvikling i området
- synergieffekt skal indtænkes
- deleøkonomi, bæredygtighed og fremtidssikring er vigtige elementer



- vedvarende formidling er vigtig for at blive en fremtidig succes
- et socio-økonomisk initiativ, der forsøger at modsvare centraliseringstendensen, har bragt vindere på flere niveauer.

### 8.3.2 INPUT FRA WORKSHOP VEDRØRENDE WIN-WIN INITIATIVER



Selvforvaltning til landsbyerne var endnu et ønske blandt workshopdeltagerne. Det kommunale rådighedsbeløb fordeles ud til landsbyerne, der hermed får mulighed for selv at administrere tiltag og vedligehold i området. Det vil give det enkelte område mulighed for at tage ejerskab over og tilpasse landsbyen til de aktuelle behov og kræfter, der er til rådighed. Det vil bidrage med en højere grad af mangfoldighed ude i landet og give anledning til mere fællesskab blandt de lokale. Herudover kan det bidrage med socioøkonomiske tiltag, der tilgodeser lokale behov og ved at bidrage til et lokalt ejerskab, giver man de lokale mulighed for at løfte de gode idéer op og giver mulighed for diversitet.

Et andet forslag er at skabe lokale deleøkonomiske tiltag, det kan for eksempel være privatleasing af biler, mulighed for at dele elcykler samt andre dele og fælles tiltag.

Herudover blev det diskuteret, om det er muligt at inddrage erhvervslivet med tiltag, der kan bidrage til at skabe mere liv i landsbyerne, for eksempel med en torvedag, og herved bidrage til at skabe mødesteder og fællesskab. De store spillere på området, supermarkedskæderne, kan eventuelt tænkes ind som medspillere i at skabe mere fleksible indkøbsmuligheder, der tilgodeser landdistrikterne.

## 8.4. REGLER SOM MED- OG MODSPILLER



I mødet med lovgivningen og bureaukratiet bliver de lokale initiativer udfordret på flere niveauer. Undersøgelsen viser, at regler, tilladelser og lovgivning har indflydelse på kreativiteten. Samtidigt med at der ønskes en udvikling og afprøvning af nye tiltag, som støttes med blandt andet LAG-midler, ses en tendens til, at bureaukrati og kompliceret lovgivning på transportområdet giver forholdsmæssigt store udfordringer for de lokale initiativer, som hver især skal navigere i dette krydsfelt. En overordnet tematik omhandler behov for at udfordre den nuværende lovgivning på området, i et forsøg på at skabe de dynamiske løsninger, som initiativerne var tiltænkt. Det udfordrer samarbejdet internt i det offentlige og mellem det offentlige og de private aktører. Arbejdsfeltet her kan beskrives som en gråzone. At transportområdet generelt er svært at navigere i for lokale initiativer uddybes her af Connie Skovbjerg, landdistriktskoordinator i Sønderborg Kommune, der dog også mener, at kommunerne må udfordre lovgivningen for at finde alternative løsninger:

*”Vi må naturligvis ikke gøre noget, der er direkte ulovligt, men vi bliver også nødt til at gøre noget, der ikke er – altså vi bevæger os lige på grænsen af – ja, vi skal ud og provokere lovgivningen. For ellers skal vi gøre, ligesom alle andre gør, og så er det jo ikke et pilotprojekt.”*

Lokale aftaler inden for en enkelt kommune kan også rumme udfordringer, der har indflydelse på friheden til at fremme nye idéer, som eksemplet fra Sønderborg Kommunes projekt om cykelholdere på udvalgte busruter, der løb ind i kontrakter indgået mellem kommunen og vognmænd. Her har man dog valgt at arbejde videre med erfaringerne fra projektet, men helt omstrukturere indholdet fra cykelholderen på bussen til at ændre interiøret inden i bussen.

En anden tværgående tematik er muligheden for at komme lovgivningen i forkøbet, ved enten at inddrage juridisk bistand eller som eksemplet herunder fra Ærø, de relevante myndigheder. Ved at

inddrage myndighederne i udviklingsfasen, kan man sikre sig, at få lovgivningen implementeret fra starten, her beskrevet af Roar Falkenberg, værftsdirektør og medudvikler på Ærø El-færge:

*” ... fordi Søfartsstyrelsen kunne have nogle idéer til, at det kunne være helt anderledes. Så kan man ligeså godt fange nogle af tingene i starten, og det har også gjort det nemmere for dem at forstå, hvad er egentligt hensigten med det, vi går og laver her. Det er ikke fordi, vi bare lige syntes det kunne være smart, men fordi det faktisk har en praktisk funktion, sådan driftsøkonomisk, det vi går og laver.”*

Der er mange hensyn at tage i det lokale samarbejde. De nye tiltag kan også kræve tilladelser, for eksempel fra de berørte lodsejere, som ikke nødvendigvis er interesserede i at lægge jord til. Der er forskellige interesser i spil, og initiativerne skal respektere disse og indrette projekterne så de nødvendige hensyn tages, det uddybes herunder af først Hanne Ytting, bruger og initiativtager fra Roskilde, og herefter understøttet af Mette Bach, specialkonsulent i Favrskov Kommune:

*”... vi har skullet sørge for skiltning og pæle i samarbejde med kommunen. Det skulle være sådan, at lodsejeren kan komme rundt med sine maskiner på marken.”*

*”... det har været et mindre stykke af privat jord, hvor der er blevet sagt nej, og det kan man jo ikke rigtigt gøre andet end at respektere. Og det er klart, der kan jo godt sidde nogen, der rigtig gerne vil have den der rute, og andre, og hvis det så ikke kan lade sig gøre, så er det jo ærgerligt.”*

Samlet set kan energien løbe ud af projekterne, hvis der bliver for meget juridisk tovtrækkeri, eller man rammer ind i strukturelle ændringer i infrastrukturen, eller at kampen med bureaukratiet bliver for hård. Når private og kommunale interesser skal sammentænkes, kan der udover økonomi også være barrierer i lovgivningen. Alt dette kan medføre, at initiativtagerne kan miste modet, at der opleves en svigtende motivation i lokalområdet, eller at initiativer ikke bliver gennemført. Et eksempel på sidstnævnte forklares herunder af Tina Aagaard Mørkeberg fra Sønderborg, og hun efterfølges af Niels Pedersen fra Mors, der oplever træghed i bureaukratiet:

*”..... fordi vi har nogle eksisterende kontrakter, så skal vi betale en merbetaling til de her vognmænd for at begynde at påmontere dem midt i en kontraktperiode og det er sådan nogle spørgsmål, som gør, at vi simpelthen har henlagt projektet.”*

*”Jo altså, der er jo nogle barrierer i forhold til LAG-midler. Det er meget administrativt tungt, synes jeg. Vi har også haft problemer i forbindelse med udbetalingen af de sidste penge. Det er et administrativt tungt system.”*

Et andet eksempel, der peger på denne problematik, hvor lovgivningen begrænser tiltag, der ellers kunne gøre nytte i et mindre lokalsamfund som på Samsø, påpeger Lene Skafte Bestmann:

*”... det er lovgivningen, der forhindrer os i at kunne bruge de kommunale biler. En kommune må ikke lave konkurrenceforvridende virksomhed, og det vil det jo på sin vis være, hvis kommunen pludselig begynder at leje biler ud ... Det er jo rigtig nok, at kommunen ikke skal konkurrere, men lige i det her tilfælde, kunne det have været godt.”*

På den anden side er glæden stor, når modstanden er overvundet, og tovholderne fra de involverede tiltag får gennemskuet lovgivningen, og der er mulighed for, at et tiltag kan være med til at fremtidssikre lokalområdet, eller når samarbejdet på tværs af institutioner og organisationer lykkes. Om dette siger Martin Nissen fra Gjøl Shuttlebus:

*”... nu er der ligesom gearet godt op for det igen, og vi satser på, at vi sådan i fællesskab kan få skrevet sådan en ansøgning. Så nu er kommunen med som positive medspillere igen, og det er også nødvendigt, fordi det er dem, som skal stå på ansøgningen, kan man sige.”*

#### **8.4.1 OPSUMMERING REGLER SOM MED- OG MODSPILLERE**

Opsummering om regler som med- og modspillere for transportinitiativer på landet peger på, at:

- bureaukrati og kompliceret lovgivning på transportområdet giver forholdsmæssigt store udfordringer for de lokale initiativer
- arbejdsfeltet vedrørende regler på transportområdet opleves som en gråzone
- muligheden for at komme lovgivningen i forkøbet praktiseres
- initiativtagerne kan miste modet og opleve en svigtende motivation i lokalområdet, eller at initiativer ikke bliver gennemført.

#### **8.4.2 INPUT FRA WORKSHOP VEDRØRENDE REGLER SOM MED- OG MODSPILLERE**

Mange af de udfordringer, der blev bragt frem i lyset på workshopen, har det til fælles, at man lokalt oplever at være en lille agent, der nemt bliver ubetydelig i forhold til de store deltagere på transportområdet. De mange regler på transportområdet udfordrer de mange innovative løsninger, og der mangler en koordineret indsats fra landdistrikterne, der kan udfordre denne lovgivning. Et andet stort ønske er en fælles offentlig platform for transportmuligheder, à la rejseplanen. En



platform, der rummer alle de lokale tiltag og muligheder for delekørsel med biler, busser og cykler, for at samle og ensrette de mange lokale løsninger, så de også bliver tilgængelige for ikke-lokale. Som rejsende vil man for eksempel med denne platform kunne vælge den mest bæredygtige rute fra A til B. Denne platform kunne udvikles, udarbejdes og finansieres af staten.



## 9. DISKUSSION, KONKLUSION OG ANBEFALINGER

### 9.1. DISKUSSION AF UNDERSØGELSENS RESULTATER

Ved gennemgangen af den internationale litteratur blev der genereret tre overordnede tematikker vedrørende afstande mellem land og by og transportens betydning. I dette afsnit diskuteres undersøgelsens resultater i forhold til disse tre tematikker.

#### 9.1.1 AFSTANDE OG TRANSPORTINITIATIVER

Et centralt argument i litteraturen er, at afstande vurderes forskelligt i henholdsvis et by- og et landperspektiv. Resultater fra undersøgelsen peger i samme retning på to måder. Den ene måde drejer sig om, hvilket fokus der lægges i udviklingen af transportinitiativer. Her blev det tydeligt, at transportinitiativerne udviklet i bycentre, og transportinitiativerne rettet mod at tiltrække nye beboere til landet i høj grad fokuserede på at skabe forbindelser mellem lokalsamfund på landet og centerbyerne. Transportinitiativerne havde fortrinsvist fleksible løsninger med biler som omdrejningspunkt. Undersøgelsen viste imidlertid, at den overvejende del af løsninger ikke blev brugt af de lokale på landet. Det skyldes både, at det nogle steder var besværligt at komme til bilerne. Ofte stod bilerne i byerne og krævede derfor alligevel en anden form for transport for at afhente dem. I transportinitiativer, hvor livskvalitet og fleksibilitet blev formuleret af lokalsamfundet på landet, var det kendetegnende, at disse havde fokus på de nære forbindelser enten ud i natur og landskab eller til nærliggende lokalsamfund. Det var ofte stier for gående eller cyklister, der var omdrejningspunktet.

Den anden måde, hvorpå argumentet med forskelle i vurderinger af betydningen af afstande kommer til udtryk i resultater fra undersøgelsen, er i forhold til fleksibel buskørsel. Set fra et byperspektiv syntes det centrale at være en høj grad af fleksibilitet med relativt store krav til planlægning. Det landlige perspektiv lagde vægt på fleksibilitet i kombinationen af forskellige transportmåder og et mindre krav til planlægning. Meget konkret kom dette til udtryk ved efterspørgslen på at kunne få sin cykel med bussen. Resultaterne understreger dermed ligesom litteraturen det vigtige i at afklare, hvilket afstandsperspektiv der anlægges, når der udvikles nye transportinitiativer, i kombination med hvem målgruppen for initiativerne er.

Undersøgelsen viste desuden, at elcykler kunne blive et transportinitiativ, der kan kombinere det landlige og det bymæssige perspektiv på afstande og forestillinger om krav til fleksibel transport. De forskellige transportinitiativer, hvor der indgik elcykler, var udsprunget fra bycentrene med fokus på både turister og lokalsamfund. Forsøg viste, at både befolkningen på landet og i byerne brugte cyklerne langt mere end forventet, og at de blev brugt over længere afstande end forventet. Ordningerne viste også, at både unge og ældre personer gjorde brug af transportinitiativer med elcykler. Set fra både et land- og et byperspektiv var transportinitiativer med elcykler ligeledes med til at sætte fokus på trafiksikkerheden for bløde trafikanter på landet.

### 9.1.2 ULIGHED OG TRANSPORTINITIATIVER

Litteraturstudiet af koblinger mellem transport og landdistrikter viste, at en gennemgående diskussion er uligheden mellem land og by. Der argumenteres i litteraturen for to forskellige former for ulighed. Den ene er selve diskursen - altså måden, hvorpå land og by tillægges kvaliteter og kompetencer. Den anden form er mere konkret, idet den handler om adgang til offentlige og private services. Undersøgelsen viste, at der er en entydig forståelse af behovet for, at befolkningen på landet kan komme til bycentrene. Der er stort set ingen af transportinitiativerne, der beskæftiger sig med den modsatte bevægelse. Altså at transportinitiativer er målrettet bybefolkningen, således at denne har lige mulighed for at nyde de landlige kvaliteter. Hvis der følges op på argumenterne fra litteraturstudiet, ligger der i denne ensidige bevægelse en indlejret forestilling om, at bybefolkningen ikke har et sådant behov, eller at behovet ikke er så stort, at der er grund til at indtænke transportinitiativer for bybefolkningen. Ses et sådant resultat i forhold til argumenterne i litteraturstudiet for betydningen af nærhed for entrepreneurskab og innovation, rejser der sig et problem vedrørende den samlede samfundsevne til at udnytte mulighederne for nære relationer i landdistrikterne som løftestang for videngenerering og nytænkning. Ved en manglende indtænkning af bycentre, som spreder af ny viden ved at skabe nærhed til landdistrikterne, er der stor risiko for, at vigtig ny viden forbliver i de små samfund på landet. De landlige lokalsamfunds kapacitet som generator for samfundsøkonomisk vækst kommer ikke i spil. For eksempel viser de mange forskelligartede og kreative transportinitiativer, at der flourerer et kreativt og nytænkende miljø i lokalsamfundene på landet, men at kun få uden for lokalsamfundene kender til disse initiativer. Den manglende spredning fra land til by af ny viden forstærkes af, at landbefolkningen ofte ikke deler bybefolkningens forestilling om, at bycentre skaber den samfundsmæssige udvikling, og de søger dermed heller ikke at få deres viden bragt i spil i en bymæssig sammenhæng. Resultaterne fra undersøgelsen peger desuden på, at økonomiske organiseringsformer som socialøkonomiske virksomheder og deleøkonomi er ved at finde indpas i transportinitiativer på landet. Undersøgelsen viste, at nærheden mellem aktørerne spillede en vigtig rolle i udviklingen af initiativerne. Samtidig viste undersøgelsen også, at transportinitiativer kan være med til at skabe lokale samlingspunkter og nærhed. Den rullende Købmand er et godt eksempel på dette.

I forhold til argumenterne fra litteraturstudiet omkring ulighed mellem land og by i tilgængeligheden til offentlige og private services peger undersøgelsen på, at befolkningen på landet har tilpasset sig den vanskeligere tilgængelighed på landet ved at køre i egen bil. Dette indebærer, at modsat mange byboere, som kan klare sig med offentlig transport og trafiksikker infrastruktur for bløde trafikanter, må befolkningen på landet investere i mindst én bil og driftsomkostninger til denne. Undersøgelsen pegede på, at det er vanskeligt at etablere fælles kørselsordninger, og at fleksible løsninger med offentlig trafik ikke kunne imødegå behovet for, at en husstand havde mindst en bil.

Befolkningen på landet synes at have ringere mulighed end befolkningen i byerne for at bidrage til nedsættelse af CO<sub>2</sub> udledningen ved egen transport. Litteraturen behandler ikke miljøproblematikken knyttet til behovet for egen bil. Undersøgelsen pegede imidlertid på, at der både fra kommunal og fra lokalsamfundsniveau er opmærksomhed omkring denne problematik, og at landbefolkningen i højere grad bør have mulighed for at bidrage til nedsættelse af CO<sub>2</sub> ved at have bedre mulighed for at klare sig uden bil og samtidig være sikret lige adgang til offentlige og private services.



### 9.1.3 MOBILITET PÅ LANDET OG TRANSPORTINITIATIVER

I litteraturstudiet peges der på flere faktorer, som kan skabe ulighed og manglende inklusion blandt de, der bor på landet. De udsatte grupper er børn og unge, ældre og personer, som ikke kan befordre sig selv. Undersøgelsen peger på, at der fra lokalsamfundenes side er sat forskellige tiltag i gang, som kan sikre, at børn og unge kan deltage på lige fod i idrætsaktiviteter. F.eks. foreningsbusser og landsbybusser. Undersøgelsen viser dog også, at der generelt er mange barrierer, når socialt inkluderende transportinitiativer skal etableres. Det medfører, at nogle ordninger bevæger sig på kanten af det tilladte, og andre kun kan etableres som kortvarige forsøgsordninger. Et sådant resultat understøtter erfaringer i den internationale litteratur. Her nås der frem til, at de mange transportinitiativer nok er lokalt forankrede, men de eksisterer som isolerede initiativer, der ikke på lang sigt er bæredygtige. Undersøgelsen peger da også på, at der er et behov for overordnet samarbejde om fleksible transportmodeller, der indarbejder en landbefolkningsforståelse af fleksibilitet.

Litteraturen berører ikke transportinitiativer, som fragter varer og services til landbefolkningen i stedet for at fragte landbefolkningen til bycentre med varer og services. Undersøgelsen viste, at transportinitiativer som Den rullende Købmand var med til at sikre den lokale stedsidentitet samtidig med, at behovet for at komme til bycentre blev mindre. Det havde især betydning for de ældre landsbyboere. De følte sig mindre afhængige af hjælp fra andre, og samtidig oplevede de det lokale fællesskab ved det uformelle møde, som indkøbet ved købmanden bragte med sig.

Det er tidligere nævnt, at mobiliteten i nærområdet er højt prioriteret, når der antages et landperspektiv. Undersøgelsen peger på, at Elcykler og gode sikre stiforbindelser til natur og nærliggende lokalsamfund er vigtige transportinitiativer for at sikre social inklusion. Undersøgelsen bidrager med vigtig nu viden til forskningen i transport på landet, idet den internationale litteratur ikke behandler dette vigtige landperspektiv.

## 9.2. KONKLUSION

Der er foretaget en afdækkende og kvalitativ undersøgelse med afsæt i forskningsspørgsmålet:

Hvilke transportløsninger findes på landet, og hvordan kan disse gøres smartere?

Undersøgelsen viste, at der gennem de seneste ti år er udviklet mere end 170 transportinitiativer på landet. Den viste, at størstedelen af initiativerne er rettet mod den nære transport. Altså transporten mellem lokalsamfund i nærområdet og transporten ud i den omgivende natur og landskabet. Transportinitiativerne var således i høj grad henvendt til bløde trafikanter, hvilket peger på et øget behov for sikre trafikveje på landet for cyklister og fodgængere. Dette er en enkel anvisning på en måde at gøre transportløsninger på landet smartere. Undersøgelsen viste også, at forskellige måder at organisere sig omkring elcykler i høj grad kan være med til at gøre transporten på landet smartere. Især for udsatte grupper som børn, unge og ældre.

Undersøgelsen viste, at en lang række transportløsninger, udtænkt som fleksible fra et bymæssigt perspektiv, ikke vinder genklang hos befolkningen på landet. Dette skyldes først og fremmest, at fleksibiliteten for befolkningen på landet indebærer et højt niveau af planlægning, i kraft af at de

fleksible løsninger i sig selv er organiseret på en sådan måde, at der er en række begrænsninger i transportordningerne, som ikke passer til hverdagslivet på landet, og fordi der mangler en overordnet koordinering af trafikløsningerne.

Undersøgelsen pegede på, at der var meget få nytænkende transportinitiativer knyttet til transport over vand.

Overordnet kan det konkluderes, at mange af de transportinitiativer, der er sat i gang, vil blive smartere, hvis de sammentænkes og koordineres, og hvis de i højere grad skelnede mellem den nære transport og center-periferi transporten, og hvis der i højere grad blev udviklet bæredygtige fællesskabsdannende modeller for fragt af varer og services til landbefolkningen.

### 9.3. ANBEFALINGER

På baggrund af undersøgelsens resultater, diskussionen af disse i forhold til international litteratur og konklusionen kan der formuleres følgende anbefalinger til SMARTE transportløsninger:

- Der bør sikres en bedre investering i trafiksikker infrastruktur på landet for bløde trafikanter, således at behovet for fleksible busordninger kan nedsættes.
- Den sikre infrastruktur for bløde trafikanter bør etableres med en kombination af korte afstande mellem lokalsamfund og rekreative muligheder. Således kan infrastrukturen anvendes også af turister, og det kan skabe fundament for lokal handel og service
- Der bør satses på udvikling af organiseringsmodeller for dele-elcykler. Dette vil især komme den ældre del af befolkningen til gode.
- Der bør skabes ensartede regler, som blandt andet kan sikre, at det er muligt at medbringe cykler i busser og tog.
- Der bør skabes en fælles søgeplatform på internettet for transportinformation og rejseplan, som inkluderer alle former for transportmuligheder.
- Der bør investeres i udviklingen af organiseringsmodeller for fællesskabsdannende afsætning af varer og services til landbefolkningen.
- Bybefolkningen bør sikres bedre information om deres muligheder for at komme på landet med smarte fleksible transportmodeller.

## REFERENCER

Aguilera, Anne, Virginie Lethiais, and Alain Rallet. 2015. "Spatial Proximity and Intercompany Communication: Myths and Realities." *European Planning Studies* 23(4):798–810.

Anderson, W. A. "The Challenge of Tomorrow's Rural Life." *Rural Sociology* 11, no. 2 (6/1/46 1946): 120–27.

Banister, David, og Fiona Norton. «The role of the voluntary sector in the provision of rural services — the case of transport». *Journal of Rural Studies* 4, nr. 1 (1988): 57–71.

Bell, M. (1992) The fruit of difference: The rural-urban continuum as a system of identity. *Rural Sociological Society* 57(1): 65-82

Bell, Michael M., Sarah E. Lloyd, and Christine Vatovec. 2010. "Activating the Countryside: Rural Power, the Power of the Rural and the Making of Rural Politics." *Sociologia Ruralis* 50(3):205–24.

Bracey, Howard E. "Rural Settlement in Great Britain." *Sociologia Ruralis* 3 (January 1963): 69–77.

Bryden, J. and Hart, K. (2001): *Dynamics of Rural Areas (DORA). The international comparison. An EU Project involving Germany, Greece, Scotland, Sweden.* The Arkleton Centre for Rural Development Research, University of Aberdeen. URL:

Carson, Dean B., and Doris A. Carson. "Local Economies of Mobility in Sparsely Populated Areas: Cases from Australia's Spine." *Journal of Rural Studies* 36 (October 2014): 340–49.

Carter, J. and D. Hollinsworth. 2009. "Segregation and Protectionism: Institutionalised Views of Aboriginal Rurality." *Journal of Rural Studies* 25(4):414–24.

Cass, Noel, Elizabeth Shove, og John Urry. «Social Exclusion, Mobility and Access». *The Sociological Review* 53, nr. 3 (1. August 2005): 539–55.

Erickson, Lance D., Vaughn R. A. Call, and Ralph B. Brown. "SOS-Satisfied or Stuck, Why Older Rural Residents Stay Put: Aging in Place or Stuck in Place in Rural Utah." *Rural Sociology* 77, no. 3 (September 2012): 408–34.

Farrington, John and Conor Farrington. 2005. "Rural Accessibility, Social Inclusion and Social Justice: Towards Conceptualisation." *Journal of Transport Geography* 13(1):1–12.

- Farrington, John H. 2007. "The New Narrative of Accessibility: Its Potential Contribution to Discourses in (transport) Geography." *Journal of Transport Geography* 15(5):319–30.
- Fuguitt, Glenn V. "The City and Countryside." *Rural Sociology* 28, no. 3 (9/1/63 1963): 246–61.
- Gray, D., J. Farrington, J. Shaw, S. Martin, and D. Roberts. 2001. "Car Dependence in Rural Scotland: Transport Policy, Devolution and the Impact of the Fuel Duty Escalator." *Journal of Rural Studies* 17(1):113–25.
- Gray, David, Jon Shaw, and John Farrington. 2006. "Community Transport, Social Capital and Social Exclusion in Rural Areas." *Area* 38(1):89–98.
- Halfacree, K. H. 1993. "Locality and Social Representation: Space, Discourse and Alternative Definitions of the Rural." *Journal of Rural Studies* 9(1):23–37.
- Halfacree, K.H.(1993): Locality and social representation: Space, discourse and alternative definitions of the rural. *Journal of Rural Studies* vol. 9, no. 1. Pp. 23-37.
- Halfacree, Keith. "Rural Space: Constructing a Three-Fold Architecture." In *The Handbook of Rural Studies*, 44–62. 1 Oliver's Yard, 55 City Road, London EC1Y 1SP United Kingdom: SAGE Publications Ltd, 2006.
- Hidle, Knut, Winfried Ellingsen, and Jørn Cruickshank. 2010. "Political Conceptions of Second Home Mobility." *Sociologia Ruralis* 50(2):139–55.
- Hine, J. and M. Greco (2003) Scatters and clusters in time and space: implications for delivering integrated and inclusive transport. *Transport Policy* 10 (4) pp. 299–306
- Jetzkowitz, Jens, Jörg Schneider, og Stefan Brunzel. «Suburbanisation, Mobility and the 'Good Life in the Country': A Lifestyle Approach to the Sociology of Urban Sprawl in Germany». *Sociologia Ruralis* 47, nr. 2 (April 2007): 148–71.
- Johansen, P.H. and Chandler, T.L. (2014): *68 landsbyer 5 år efter*. CLF report series 30/14
- Johansen, P.H. and Thuesen, A.A. 2011. *Det der betyder noget for livet på landet...: - En undersøgelse af positiv landdistriktsudvikling i form af befolkningsfremgang i et landsogn i hver af de fem regioners yderområder*. CLF Report 6/11. University of Southern Denmark.
- Johansen, Pia Heike and Niels Christian Nielsen. 2012. "Bridging between the Regional Degree and the Community Approaches to rurality—A Suggestion for a Definition of Rurality for Everyday Use." *Land Use Policy* 29(4):781–88.

- Kühn, Manfred. 2015. "Peripheralization: Theoretical Concepts Explaining Socio-Spatial Inequalities." *European Planning Studies* 23(2):367–78.
- Lively, C. E. 1936. "Population Mobility." *Rural Sociology* 1(1):40–53.
- Marsden, Terry. 2009. "Mobilities, Vulnerabilities and Sustainabilities: Exploring Pathways from Denial to Sustainable Rural Development." *Sociologia Ruralis* 49(2):113–31.
- Marshall, Douglas G. "The Education of Minnesota Farm Youth." *Rural Sociology* 15, no. 1 (3/1/50 1950): 65–67.
- Mason, John B. "Private and Public Costs of Isolated Settlement in the Cut-Over Area of Minnesota." *Rural Sociology* 5, no. 2 (June 1940): 206–21.
- Noack, Eva. 2011. "Are Rural Women Mobility Deprived? - A Case Study from Scotland." *Sociologia Ruralis* 51(1):79–97.
- Nutley, S. and C. Thomas. 1995. "Spatial Mobility and Social Change - the Mobile and the Immobile." *Sociologia Ruralis* 35(1):24–39.
- Nutley, Stephen D. «'Unconventional modes' of transport in rural Britain: Progress to 1985». *Journal of Rural Studies* 4, nr. 1 (1988): 73–86.
- Oliva, Jesús. 2010. "Rural Melting-Pots, Mobilities and Fragilities: Reflections on the Spanish Case." *Sociologia Ruralis* 50(3):277–95.
- Schönfelder, S. and K.W. Axhausen (2003) Activity spaces: measures of social exclusion? *Transport Policy* 10 (4) pp. 273–286
- Shergold, Ian and Graham Parkhurst. 2012. "Transport-Related Social Exclusion amongst Older People in Rural Southwest England and Wales." *Journal of Rural Studies* 28(4):412–21.
- Sherval, Meg. "Native Alaskan Engagement with Social Constructions of Rurality." *Journal of Rural Studies*, De-centring White Ruralities: Ethnicity and Indigeneity, 25, no. 4 (Oktober 2009): 425–34.
- Skrabanek, R. L. "The Effect of Commuting to School Upon the Performance of High-School Students." *Rural Sociology* 21, no. 2 (6/1/56 1956): 171–74.

Svendsen, G. L. H., Kjeldsen, C. & Noe, E. 2010: How do private entrepreneurs transform local social capital into economic capital?: Four cases from rural Denmark *Journal of Socio-Economics*. 39, 6, s. 631-644 14

Tarde, G. (2004) Hvad er et samfund? *Distinktion* 9: 9-27. Translated by Lars Thorup Larsen and Christian Borch from Tarde (2001) Qu'est-ce qu'une société? in *Les Lois de l'imitation* a revised version of the article first published in *Revue philosophique* XVIII 1884: 489-510

Tönnies, F. 1887: *Gemeinschaft und Gesellschaft*. Abhandlung des Communismus und des Socialismus als Empirischer Culturformen. Fues's Verlag. Leipzig

Wiborg, Agnete. «Place, Nature and Migration: Students' Attachment to Their Rural Home Places». *Sociologia Ruralis* 44, nr. 4 (1. Oktober 2004): 416–32.

Woods, Michael. 2009. "Rural Geography: Blurring Boundaries and Making Connections." *Progress in Human Geography* 33(6):849–58.

Young, Nathan. "Distance as a Hybrid Actor in Rural Economies." *Journal of Rural Studies* 22, no. 3 (July 2006): 253–66.

Young, Nathan. 2010. "Globalization from the Edge: A Framework for Understanding How Small and Medium-Sized Firms in the Periphery 'go Global.'" *Environment and Planning A* 42(4):838–55



## BILAG

### Bilag 1: Interviewguide

**Interview guide** - til brug ved interview af både tovholdere og brugere af udvalgte ordninger.

Projekt navn:

Navn på respondent:

Navn på organisatorisk tilknytning/lokalsamfundstilknytning:

Indledende tale:

Jeg hedder Eva/Helle og jeg ringer fra Syddansk Universitet og Center for Landdistriktsforskning. Vi er på centret ved at lave en undersøgelse for det tidligere Ministerium for By, Bolig og Landdistrikter. Undersøgelsen handler om den nære transport på landet. Vi har kortlagt i alt 180 projekter, der skal forbedre transportmulighederne i nærområderne på landet. Vi har derefter udvalgt 20 projekter til dybere undersøgelse og projektet xxxxx er et af disse 20.

Jeg vil spørge, om du vil deltage i et interview om dette projekt? Interviewet tager 15-20 minutter.

Herefter vil jeg spørge, om det er i orden, at jeg optager vores samtale?

I forlængelse af undersøgelsen udarbejder vi en rapport om SMART transport på landet. Må vi citere dig i rapporten og bruge dit navn?

Ønsker du at se eventuelle citater, inden vi sætter dem i rapporten?

Ønsker du en kopi af rapporten sendt til din e-mail?

Tovholder/udvikler	Kommentarer	Bruger	Kommentarer
Vil du beskrive din rolle i projektet?		Kan du beskrive dit kendskab til projektet/transportmåden	
Hvad er status på projektet?		Vil du fortælle mig, hvad er din familiestatus	
Hvilke erfaringer har du fra udvikling af idéen?		Når du eller andre i husstanden gør brug af transport hvor skal I typisk du/I hen?	
		Hvilken type aktiviteter skal I typisk anvende transport til?	
Hvilke udfordringer/barrierer har du mødt i forhold til det her konkrete projekt?		Hvor mange i husstanden kan klare transporten selv?	
På hvilke områder har projektet været en succes?		Hvordan er dine/jeres mulighederne generelt for transport i hverdagen?	
Hvilke muligheder ser du for videre udvikling?		Hvilke erfaringer har du/I med det her konkrete tiltag?	
Vi kunne også tænke os at tale med brugere af projektet. Kan du pege på 2 brugere af projektet – Først en ældrebruger og derefter en børnefamilie		Hvilke udfordringer/barrierer har du mødt i forhold til det her konkrete tiltag?	
Vi vil d. 10.12 afholde en workshop om videreudvikling af SMART transport på landet. Workshopen holdes i Kolding. Har du lyst til at deltage i en sådan workshop?		På hvilke områder har projektet været en succes?	
Hvis ja – må jeg få din mail adresse, så jeg kan sende en invitation?		På hvilke måder løste det et transportproblem du/ I ville have løst?	
		Hvilke muligheder ser du for videre udvikling?	
		Oplever du at der er behov for flere transport initiativer i dit område?	
		Vi vil d. 10.12 afholde en workshop om videreudvikling af SMART transport på landet. Workshopen holdes i Kolding. Har du lyst til at deltage i en sådan workshop?	
		Hvis ja – må jeg få din mail adresse, så jeg kan sende en invitation?	

## Bilag 2: Invitation sendt til tovholdere, brugere og studerende

### Invitation til workshop om SMART-transport

Center for Landdistriktsforskning ved SDU er gang med en undersøgelse om *Den Nære Infrastruktur på Landet*. Vi undersøger fleksible løsninger på transportbehovet i landdistrikterne, med henblik på at udvikle et idékatalog til brug for landdistriktskommuner og andre initiativtagere og interessenter.

**Der er stort behov for nytænkning og innovative løsninger og vi vil derfor gerne invitere dig til en 1-dags workshop!** Målet med workshoppen er, at studerende inden for forskellige faggrupper sammen med lokale initiativtagere og brugere i landdistrikterne udvikler modeller for SMART-transport.

Vi har indsamlet information om 173 projekter og forsøgsordninger, som kommer med hver deres bud på nye transportformer. Vi har indsamlet kvalitativ viden om 20 af disse. På workshoppen vil erfaringer fra forsøgsordningerne blive præsenteret. På workshoppen arbejder vi i fire grupper:

- 1) Kobling og indtænkning af det åbne land og landskabskvaliteter i den nære transport
- 2) "Center – Periferi"-transport
- 3) Netværkstransport (transport internt mellem landsbyer)
- 4) Mobile handlemuligheder (hvordan varer og ydelser kommer frem til kunden)

**Vi håber, at du har lyst til at byde ind med fagligt funderede og nytænkende modeller, og derved vil være med til at løse nogle aktuelle problemstillinger i landdistrikterne.**

#### Tilmelding

Tilmeldingen skal sendes til sekretær Bente Nielsen [bn@sam.sdu.dk](mailto:bn@sam.sdu.dk), senest d. 1.12.2015. Tilmelding sker efter først til mølle princippet med maks. fire studerende fra hver faggruppe og max. 20 lokale brugere. Undersøgelsen laves for det tidligere Ministerium for By, Bolig og Landdistrikter. Ønsker I yderligere information er I velkomne til at kontakte projektleder Pia Heike Johansen på [piaj@sam.sdu.dk](mailto:piaj@sam.sdu.dk).

Workshoppen holdes på SDU campus Kolding d. 10.12.2015 kl. 10-15.30 i mødelokale 31.40.

**Der vil være forplejning, udgifter til transport refunderes (offentlig transport, standard, eller kørsel i egen bil) og særlig innovative SMART modeller belønnes med en mindre gave.**

## Bilag 3: Program for workshop

### PROGRAM

Workshop om SMART-transport på landet | SDU, Kolding | Lokale 314p

**KL. 10.00 | Velkommen**

Rundstykker og præsentation af dagens program

**KL. 10.10 | Inddeling i arbejdsgrupper**

Introduktion til hinanden, samt klarlæggelse af udfordringer

**KL. 10.40 | Præsentation af data fra undersøgelse om SMART-transport,  
af Pia Heike Johansen**

**KL. 11.10 | Præsentation af deltageres projekter**

**KL. 12.00 | Frokost**

**KL. 12.30 | Oplæg om temaer og problematikker i de udvalgte projekter**

**KL. 12.40 | Arbejdsgrupper og løsningsmodeller**

Fordeling i arbejdsgrupper hvor der skal arbejdes med løsningsmodeller på baggrund af de fundne problemstillinger. Hver gruppe skal herefter fremlægge løsningsforslag med en kort præsentation

**KL. 14.00 | Præsentation og diskussion af løsningsforslag**

**KL. 15.00 | Kaffe og kage**

Og uddeling af præmier

**KL. 15.30 | Farvel og tak for i dag**

## Bilag 4: Inspirationsoplæg i PowerPoint fra den afholdte workshop

### Workshop om SMART-transport i landdistrikterne

Pia Heike Johansen  
Center for Landdistriktsforskning

Center for Landdistriktsforskning

SYDDANSKUNIVERSITET.DK

### Projektets problemstilling og formål

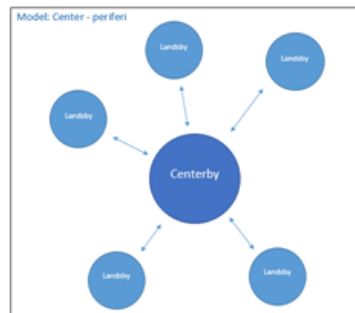
#### Lokal infrastruktur

- Vigtigt parameter for at skabe bosætning
- Fastholde tilflyttede borgere på landet
- Sikrer de bløde trafikanter
- Kollektivt transportnet der sikrer børn, unge og gamle adgang til services og aktiviteter

Center for Landdistriktsforskning

SYDDANSKUNIVERSITET.DK

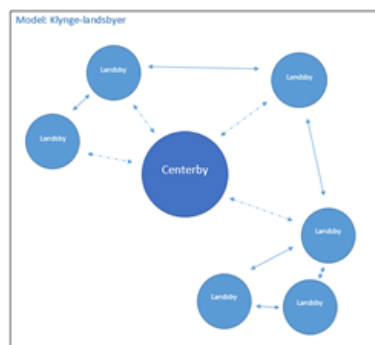
## Center-periferi



Center for Landdistriktsforskning

3 SYDDANSKUNIVERSITET.DK

## Klynge-landsbyer



Center for Landdistriktsforskning

4 SYDDANSKUNIVERSITET.DK



## Projektets metode

- Kortlægning
- Interview
- workshop



Center for Landdistriktsforskning

5 SYDDANSKUNIVERSITET.DK

## Resultater af kortlægning



Center for Landdistriktsforskning

6 SYDDANSKUNIVERSITET.DK



Center for Landdistriktsforskning

7

SYDDANSKUNIVERSITET.DK

## Fleksibel offentlig trafik

Supplerer rutedrift med behovsdrevne ordninger:

- Flextur/Teletaxi/Telebus/Flexlinie/Teletaxa
- Regionerne har 9 forskellige modeller
- Prisen varierer kommunerne imellem
- ordninger indebærer ofte, at man skal bestille minimum to timer før afhentning.

Center for Landdistriktsforskning

8

SYDDANSKUNIVERSITET.DK

## Fleksibel trafik med personbiler

- Forsøg og ordninger med udgangspunkt i befordring af personer og varer udenfor den offentlige transport med personbiler, minibusser og varevogne.

Dette kommer til udtryk som:

- delebiler
- transport af dagligvarer
- Fælles busser
- Samkørsel

Center for Landdistriktsforskning

9

SYDDANSKUNIVERSITET.DK

## Stisystemer

- To etablerede ordninger for re-etablering eller ny etablering af mindre forbindelsesscier. Trampestier og Kløverstier.
- Begge involverer samarbejde med landmænd og lodsejere.
- Der er omkring 100 finansierede projekter til etablering af stier og forbindelser.
- En stor del af projekterne kombinerer et ønske om bedre forbindelser mellem lokalsamfund og bedre adgang til naturen.
- En del af projekterne fokuserer på motion og sundhed.

Center for Landdistriktsforskning

10

SYDDANSKUNIVERSITET.DK

## Cykler til transport

- Fire landdistriktskommuner har initiativer med el-dele cykler.
- Modellerne varierer, men det centrale er at cyklerne anvendes i forbindelse med pendling.
- El cykler lånes gratis.
- Forbedret muligheder for cykelparkering ved busstopsteder på landet.
- Bedre muligheder for at medtage cykler i bussen.
- Cykelkort og cykelrute vejvisning – også rettet til turister.
- 21 forsøgsprojekter hvor cyklen er det centrale transportmiddel



Center for Landdistriktsforskning

SYDDANSKUNIVERSITET.DK

## Forsøgsprojekter

- Landsbypedeller kører skoleelever i minibusser – gode erfaringer pga. øget fleksibilitet.
- Shuttlebus mellem landsbyer, hvor voksne medlemmer af shuttlebus foreningen forpligter sig til at køre et antal ture om året.
- Intelligent samkørsel – et internetbaseret system til at organisere samkørsel lokalt.
- Gratis landsby minibus – baseret på forældre kørsel
- Foreningsbus – tre foreninger er gået sammen om at hente og bringe medlemmer til foreningsaktiviteter.

Center for Landdistriktsforskning

SYDDANSKUNIVERSITET.DK

## Antal projekter

•	Fleksibel Offentlig Transport	16
•	Fleksibel trafik med personbiler	20
•	Forsøgsprojekter	8
•	Cykler til transport	35
•	Stisystemer	94



Center for Landdistriktsforskning

13

SYDDANSKUNIVERSITET.DK

## 20 udvalgte projekter

- Landsbyruter i Faxe Kommune
- Samspil mellem by og landdistrikt – Hjørring Kommune
- Borgerbiler i Hedensted Kommune
- Delebiler på Samsø
- Møltrup Rullende Købmand
- Landsbyedeller tager sig af kørsel – Varde Kommune
- Ghøl Shuttlebus
- Intelligent Samkørsel – Voldum Lokalråd
- Gratis minibus til landsby - Sønderborg
- Foreningsbus i Haderslev

Center for Landdistriktsforskning

14

SYDDANSKUNIVERSITET.DK

- Cykellandsbyen Trustrup-Lyngby – Norddjurs Kommune
- Cykelholdere på udvalgte busruter – Sønderborg Kommune
- Solenergi i pedalerne – Mors
- Spor i Landskabet – Landsdækkende
- Favrskovruten – sammenhængende stinet
- Sansesti i Rold Skov - Himmerland
- Tuse lokalsti – Holbæk Kommune
- Stisystem – Nyborg
- Cykelfærgen Møn
- Ærø El-færgе

## Formål med workshoppен

- Hvordan skaber vi bæredygtig kollektiv transport på landet
- Tværfagligt samarbejde
- Kreative og brugervenlige infrastruktur
  
- Nytænkende forslag til brugervenlige modeller der kan forbedre den nære infrastruktur på landet



## Temaer i de udvalgte projekter

- **Mobilitet-** "Det er en succes i forhold til at lokalbefolkningen har fået et rekreativt område, som er afmærket og som bliver holdt mere hyppigt end det blev før. Og samtidig har det givet en cykelvej til skolen ... de børn der cykler til skole har fået en mulighed for at kunne transportere sig selv, hvilket de ikke kunne før"  
**Hanne Ytting, -Tovholder og bruger af Spor I Landskabet**
- **Samarbejde** – "Brugsudvalget siger det er en fordel for dem, da det giver mere handel til dem de dage vi holder der. Så kommer folk og køber godt kød hos os, og så går de ind og handler resten i Brugsen. Det er win-win."  
**Johannes Jørgensen, Projektleder, Møltrup Rullende Købmand**
- **Formidling** – "Noget af det der skal til er markedsføring, markedsføring og markedsføring. Og så tager det tid, fordi man jo har begrænsede midler til markedsføring, altså at få de gode oplevelser spredt"  
**Niels Pedersen, Kommunal Tovholder, Solenergi I Pedalerne**

Center for Landdistriktsforskning

17

SYDDANSKUNIVERSITET.DK

- **Jura** – "Vi må naturligvis ikke gøre noget der er direkte ulovligt, men vi bliver også nødt til at gøre noget der ikke er – altså bevæger sig på grænsen af – ja, vi skal ud og provokere lovgivningen."  
**Connie Skovbjerg, Landdistriktskoordinator, Gratis minibus til Landsbyer**
- **Social retfærdighed** – "Kommunen er bred og flad, og den kollektive trafik er indrettet efter de store byer, der var ikke noget på tværs mellem de mindre byer, det var borgerbilerne et forsøg på at råde bod på"  
**Lars Oksbjerg, Kørselskoordinator, Hedensted Kommune**
- **Visioner** – "Og så vil vi have at det er fuldstændigt grønt. Så strømmen kommer fra vindmøllerne, begynder man at bruge strømmen fra kraftværkerne, så har man jo også et CO2 udslip, hvor man kan sige, ved at bruge vindmøllerne så er man nede på det det koster at lave vindmøllen og vedligeholde den."  
**Roar Falkenberg, Værftsdirektør, Ærø El-færge**

Center for Landdistriktsforskning

18

SYDDANSKUNIVERSITET.DK

## Temaer i de udvalgte projekter

### Møde med bureaukrati og jura

*"Jamen, det er kun op af bakke! Lige så snart man begynder at røre ved noget der har med transport at gøre, så er der så mange regler at du ikke drømmer om det... Der er ikke den regel som ikke er på det område."*

Connie Skovbjerg, landdistriktskoordinator i Sønderborg Kommune om "Gratis minibus Landsby"

### Lokal tilknytning, "Ønsker for mit hjem og de gode historier", PR og formidling

*"Og for mig er det også sådan i forhold til bosætning og i forhold til at tiltrække folk, så er det egentlig ikke sådan vigtigt at det var en bus der blev fyldt op, men mere at det var en mulighed og et tilbud der var der, altså så man kunne sige 'Jamen, Gjal hænger altså sammen med offentlig transport'."*

Martin Nissen, lokal ankermand og initiativtager på projektet "Gjal Shuttlebus"

Center for Landdistriktsforskning

19

SYDDANSKUNIVERSITET.DK

## Temaer i de udvalgte projekter

### Samarbejde - multilateralitet vs. kommunal borgerinddragelse

*"Det har været rigtig godt, man får belyst mange vinkler, når man sidder med forskellige indfaldsvinkler, hvor du har nogen der er helt rene teoretikere og andre der er rent praktikere, og så er der os der er midt i mellem. Det syntes jeg har været rigtig godt. Der er i hvert fald kommet nogle hjørner frem, som man ikke villet have tænkt på ellers."*

Roar Falkenberg, værftsdirektør om "Æro Elfærge"

*"Men det er bare noget andet om det er en kommune der kommer og spørger en lodsejer om de må lave en eller anden vej ind i gennem noget, end hvis det er de lokalt forankrede folk der kommer og spørger. På en eller anden måde gør det en forskel"*

Kirsten Bøgh Andersen, bestyrelsesformand i Falsters Hjerter om "Spør i Landskabet – Falsters Hjerter"

Center for Landdistriktsforskning

20

SYDDANSKUNIVERSITET.DK

## Temaer i de udvalgte projekter

### Transportprojektet som oplomstrings- og samlingspunkt

*"Det tiltrækker en masse andet fordi der kommer så mange mennesker som der gør deroppe, så flytter vi efter det, fordi der hvor folk er, det er der hvor man slår sin bod op, og sådan har det altid været tilbage fra de gamle kilder og kildemarkederne"*

Søren Risborg, naturvejleder i Rebild kommune om "Sansesti i Rold Skov"

### Forventningsafstemning med brugere og visioner for fremtiden og næste generation

*"Og vi har haft en workshop med en ti-stykker fra hver landsby, og så er de så blevet spurgt, hvad er deres nuværende behov, og hvad har de af forventninger fremadrettet, og hele tiden har vi i baghovedet at det drejer sig om at gå fra to biler til én bil, for vi ved godt at ingen af os har lyst til at undvære vores biler, men det vil faktisk betyde en del både for økonomien og for miljøbelastningen bare at kunne nøjes med én. Og der er mange der har mere end én bil skulle jeg hilse og sige"*

i Connie Skovbjerg, landdistriktskoordinator i Sønderborg Kommune om "Gratis minibus Landsby"

Center for Landdistriktsforskning

21

SYDDANSKUNIVERSITET.DK

## Workshop grupper

Center for Landdistriktsforskning

22

SYDDANSKUNIVERSITET.DK

## BILAG 5

### Oversigt med titel og lokalitet af LAG støttede transportinitiativer

#### FLEKSIBLE TRANSPORTINITIATIVER

##### *Bornholm*

Elbil til alle / bæredygtig infrastruktur skaber vækst  
Samkørsel - Større mobilitet og mere bæredygtig transport  
Bornholm Bright Green Transport - Et koncept og forretningsgrundlag  
Bornholm Bright Green Transport - Implementering 2010  
Samkørsel - Større mobilitet og mere bæredygtig transport  
Grøn hverdagstransport på Bornholm

##### *Favrskov*

Intelligent Samkørsel som en mulig løsning på landdistrikternes personbefordringsudfordring

#### CYKEL TRANSPORTINITIATIVER

##### *Faxe*

Nye cykel- og vandrekort i Faxe kommune

##### *Guldborgsund*

Cykeludlejning i Gedser - Robin Hood Modellen

##### *Halsnæs*

Lånecykler Halsnæs

##### *Hostebro*

Udvikling af cykelturismen i Limfjordsområdet  
Gå, cykel og ridestier i Ejsing/Egebjerg og omegn

##### *Jammerbugt Vesthimmerland*

Udvikling af cykelturismen i Limfjordsområdet

##### *Kerteminde*

Cykel og vandreguide på Nordøstfyn

##### *Lemvig*

Udvikling af cykelturismen i Limfjordsområdet  
Cykel- og natursti mellem Ramme og Lomborg

##### *Lolland*

"150 nye regulære arbejdspladser ved udvikling af cykelturismen i Syddanmark"

##### *Læsø Ærø Samsø*

Cykelcaféen Ærø  
Oplevelsecenter for cyklister

*Nyborg*

Cykel- og vandreguide på Nordøstfyn

*Randers*

Cykel- og gangbro over Nørreå

*Ringkøbing-Skjern*

Natur- og cykelsti mellem Spjald og Videbæk

Baggers Dæmning, Etablering af gang- og cykelsti/bro.

Natur- og cykelsti mellem Videbæk og Spjald

*Skive*

Udvikling af cykelturismen i Limfjordsområdet

*Småøernes Aktionsgruppe*

Cykelturisme på Femø

*Struer*

Udvikling af cykelturismen i Limfjordsområdet

*Svendborg*

Sydfynske cykelture for alle - korte, lange, udfordrende, sjove og lærende

*Thy Mors*

"Med solenergi i pedalerne - Morsø rundt på el-cykel"

Udvikling af cykelturismen i Limfjordsområdet

Servicefaciliteter til el-cykler

*Tønder*

Etablering af Mountainbikebane på Rømø

*Vejen*

Støttepunkt for skatere og cykelsport ved Vejen Idrætscenter

*Vejle*

Udvikling af oplevelsespakker til cykelturister i Vejle Kommune

*Viborg*

Byparken i Mammen By fase 2 - Bålhytte og overnatning i Mammen Bypark for cykelturister

Udvikling af cykelturismen i Limfjordsområdet

Shelters til kanosejlere og cyklister ved Karup Å

*Vordingborg*

Færgen Møn - en historisk sejrende cykelsti mellem Møn og Sjælland

**STI TRANSPORTINITIATIVER**

*Assens*

Elektronisk natursti

*Billund*

Stien på heden anno 2009  
Omme Å stien

*Brønderslev*

Eventyrstien

*Djursland*

Genetablering af kirkestien mellem Kolind Kirke og Landsbyen Bugtrup  
Natursti gennem Kolind  
Banestien Allingåbro - Ryomgård

*Esbjerg*

Guldageringen - sammenhængende gå- og løbesti med pladser til fællesophold og rekreative anlæg  
Projekt Stisystem Vøgas-Lund  
Kongeåstien

*Favrskov*

Favrskovruten - et sammenhængende stinet i Favrskov kommune

*Faxe*

Madpakkehus og Naturstier ved Faxe Kalkbrud  
Trampesti på Brinkholm

*Fåborg Midtyn*

Stier omkring Ryslinge  
Stier i Brobyværkområdet  
Stibro ved ågenslyngning i Nr. Broby  
1 km. inspirationssti til friluftaktiviteter  
Den røde tråd- en sanse- og aktivitetssti  
Øhavsstien - Pitstop bjergturen

*Haderslev*

Æ Kleinbahn bro og stiprojekt  
Borgerplads Bæk og anskaffelse af klipper til sti-genopretning og renovering

*Halsnæs*

Sundhedsspor og hjertesti i Ullerup Skov ved Hundested

*Hedensted*

Oplevelse og motion: Kløverstierne i Hornsyld og Bråskov  
Stier og formidling i Uldum Kær  
Nyt liv i uldum kær, stier og formidling  
Kyststien Snaptun - Juelsminde  
Natursti i Korning - for motion og oplevelse

*Herning*

Dalgasstien langs Rind å i Arnborg by



Rekreativt sti- og motionsområde i Sinding  
Skovstien & Mosestien v. stakroge/sandet

#### *Himmerland*

Sti gennem Egelund  
"Den store Verden" - en sansesti i Rold Skov

#### *Holstebro*

Etablering af sti og teltplads i området omkring "AKELAhytten" i Idom  
Gå, cykel og ridestier i Ejsing/Egebjerg og omegn

#### *Horsensegnens lokale aktionsgruppe*

Opgradering af opholdsområdet ved Yding Skovhøje af af stien hertil  
Stier og friluftsfaciliteter omkring Bygholm Enge

#### *Ikast Brande*

Natursti mellem Bording Kirkeby og Bording Stationsby  
Sti- og naturprojekt Uhre Kær - ad Gl. Kærvej mellem Uhre og Kærby  
Naturstier i det åbne landskab

#### *Jammerbugt Vesthimmerland*

Sti-info og nye aktiviteter på Louns halvø  
Oasen - rekreativt grønt område til fremme af kulturmiljøet, friluftaktiviteter, stisystemer samt alternativt parkeringsplads  
Et torvemiljø i Rarum bymidte med stiforbindelse til Vilsted Sø-området

#### *Langeland*

Motions- og bevægelsessti

#### *Lemvig*

Natursti Bonnet  
Cykel- og natursti mellem Ramme og Lomborg

#### *Middelfart*

Motions- og oplevelsessti i Brenderup

#### *Midt Nord*

Vokslev Kultur- og Natursti

#### *Nordvestsjælland*

Hagested-Gislinge Digesti  
"Kløverstier i Kalundborg Kommune"  
Kultur-natur vandresti på Kløverstien ved Vallekilde  
Tuse lokalsti. Sti til sikring af bløde trafikanter mellem Butterup og Tuse.  
Tuelsø Sø, søsti. Et partnerskabsprojekt om renovering af søsti omkring Tuel Sø, hvor partnerne forstærker natur- og kulturmiljøet omkring Sorø.  
Hagested Engsti. Bro over Landkanalen  
Tarzanstien

#### *Nyborg*

"Der er så dejligt ude på landet". Stiprojekt med have  
"Der er så dejligt ude på landet". Stiprojekt med have, anden del

#### *Odder*

Kyststien ved Hov

#### *Ringkøbing-Skjern*

"Natursti No-Ringkøbing ad gl. jernbanestrækning (Ørnhøj banen)"  
Natur- og cykelsti mellem Spjald og Videbæk  
Stisystemer i FASTER Sogn  
Bagger Dæmning, Etablering af gang- og cykelsti/bro  
Natur- og cykelsti mellem Videbæk og Spjald  
Stisystem syd og øst for Hee By, samt langs Hover Å  
Natursti via den gamle bane ved Spjald

#### *Ringsted*

Oplevelsessti Roskildevej til Vrangskov  
Nærkreativ sti mellem Vigersted og kværkeby  
Ringsted Ådalssti

#### *Skive*

Attraktivitet og turisme i Selde - stier og friluftsfaciliteter  
Natursti i Ørslevkloster skov  
Stier i oplandet til Lihme 1. etape  
Kultur, Natur og Motions stinet i og omkring Lem  
Etablering af vandrestier og friluftsfaciliteter i Jensen & Sørensens Plantage

#### *Stevns*

Kirkestien 2 - Forbedring af rekreative faciliteter  
Kirkestien mellem Strøby og St. Tårnby

#### *Sønderborg*

Forbedring af Sandvig bedestrand, Stevning stien og Stevningnor området  
Ridesti med sanseoplevelser ved Broagerlands Rideskole  
Reetablering af trappe til stranden - Als-stiens forbindelsesled

#### *Tønder*

Æ-kleinbahn, søer og stier mellem Rangstrup, Galsted og Strandelhjørn  
Stier i Ballum  
Vandre- og videnssti i Rejsby mose

#### *Varde*

Idræts- Natur/ kultursti Tistrup- Assenbæk fase 1  
Vandrestier Natur -kuntur Tistrup- Hodde Fase 3  
"Løbe- og vandrestier i og omkring Årre"  
Etablering af sti - så stisystemet vil hænge sammen hele vejen til "Isbjerg"  
Natur, kultur og motionsstier i Starup Sogn  
Naturlegepark, Shelters og fugletårn med vandresti ved Filsøhuset

*Vejen*

Hjertestier i Præsteskov

Motions- og oplevelsesstier rundt om Lindknud

Udvikling af Holsted "Lystanlæg" med skov, stier m.m.

Genopretning af mindehøj, samt etablering af vandrestier ved Kongeåen i Foldingbro

Stier i Hovborg

Veerst bypark og naturstier

*Vejle*

Aktivitets- og oplevelsesstier og -plads - Vandel By

Nyt sammenhængende oplevelsesrigt stisystem gennem unikke naturområder i øvre Grejs Ådal

Stier og andre rekreative faciliteter ved Omme Ådal mellem Farre og Filskov

Etablering og færdiggørelse af stier i Thyregod by

*Vendsyssel*

Legeplads - samlingssted og naturstier - Fællesskab og livskvalitet for generationer - fremtidens Gærum

*Viborg*

Kortklippede græsstier i vandløbsbræmmer i Nørreådal

Etablering af faciliteter på Himmerlandsstien på strækningen mellem Hvam og Løgstrup [x2]

*Aabenraa*

Stien over sandfaldet