

## Mobilitet og personbefordring i landdistrikter

-Hverdagslivets udfordringer og løsninger, der kan understøtte et moderne landdistriktsliv gennem samtænkning af forskellige former for samkørsel, kommunikationsteknologi, sociale medier og lokalsamfundspotentialer

Adjunkt, Civilingeniør Niels Agerholm og Lektor, arkitekt og landdistriktsforsker Jørgen Møller<sup>i</sup>  
Torkil Forman<sup>ii</sup>

### Abstract.

I dette paper fremlægges udvalgte resultater og såkaldte "Early Findings" fra et forsknings- og udviklingsprojekt, som er udført i perioden juni 2009 til juni 2010 i et samarbejde mellem medlemmer fra Trafikforskningsgruppen ved Aalborg Universitet og foreningen "Udvikling af Landboliv". Undersøgelseslokaliteten er Favrskov Kommunes landdistrikter, hvilket i vores terminologi betyder det åbne land og alle landsbysamfund med op til 1.000 indbyggere.

Projektet tager afsæt i, at den samfundsmæssige kontekst omkring det moderne liv på landet 2010 er, at hvis alle fordele ved at bo på landet skal indhøstes, så kræver det en mobilitet, der ligger langt over det niveau, som den eksisterende kollektive trafik (KT) kan tilbyde. Samtidig er vi vidne til en samfundsmæssig udvikling, hvor det moderne landdistriktsliv kræver en eller flere personbiler i husstanden. De samfundsmæssige konsekvenser af den totale mobilitet er, at **alle sektorer i samfundet og i landdistrikterne konkurrenceudsættes**, og at kun de bedste og stærkeste landsbyer, butikker og foreninger i længden vinder kampen om "markedsandele", udvikling og overlevelse.

Hovedresultaterne i projektet fra telefoninterviewundersøgelsen og de udførte fokusgruppeinterviews viser, at landdistriktsbeboerne i Favrskov i det store hele har de samme problemer og daglige udfordringer, som flere tidligere undersøgelser fra Danmark også viser, nemlig at den KT kun af et fåtal opfattes som et relevant og brugbart personbefordringsmiddel i relation til mobiliteten på **alle** hverdagslivets handlingsarenaer. Favrskovundersøgelsen viser, at personbilen er det vigtigste personbefordringsmiddel i det moderne landdistriktsliv i øjeblikket, men at betydelige grupper i landdistrikterne ikke får deres behov opfyldt i den nuværende situation.

Det nye i undersøgelsen er, at beboerne i Favrskovs landdistrikter i et betydeligt omfang kan forestille sig forskellige former for samkørsel, men at visse forudsætninger herfor skal være opfyldt.

En større og mere detaljeret hovedrapport forventes udgivet i løbet af efteråret 2010.

## 1 Baggrund og Formål.

### 1. 1. Projektets formål.

Formålet med projektet er at undersøge og analysere behovet for en bedre personbefordring i landdistrikterne. Det fundamentale spørgsmål og den største udfordring synes at være, hvorledes behovet for en smidig, fleksibel og økonomisk overkommelig personbefordring både for bruger, region og kommune fremover dækkes bedre end gennem de nuværende systemer og tilbud, som af borgerne og delvist af brugerne opleves som værende stift, dyrt, langsomt, ufleksibelt og dårligt dækkende. (FGI. I)<sup>iii</sup>

### 1.2. Personbefordring på landdistriktshverdagslivets handlingsarenaer og mobilitetens dobbeltsidige natur. 1950 – 2010.

Indledningsvis kan udviklingen fra 1950 til 2010 sammenfattes som en periode præget af voldsomme strukturelle ændringer. Disse grundlæggende strukturforandringer medfører en lang række vigtige

ændringer i hverdagslivets mange gøremål inden for børnepasning, uddannelse, indkøb og fritidsaktiviteter for børn og voksne, hvilket påvirker personbefordringen til, fra og på landet. Udviklingsretningen gennem to generationer viser et stadig stigende behov for at være mobil. Dette behov for at kunne flytte sig uden for mange hindringer i det geografiske rum forventer vi også vil være til stede i en årrække fremover, fordi samfundsudviklingen på en række områder går i retning af fysisk koncentration, centralisering og specialisering.

Det er derfor meningsfuldt at indramme den historiske beskrivelse i en generel forståelsesramme eller et kontekstuel paradigme, hvis hovedindhold er, at i løbet af to generationer udviklede landsbyer og landdistrikter sig fra at være indelukkede landbrugsproduktions- og landbosamfund til at være højmobile bosætningssamfund. En grundforudsætning for at kunne leve og bo på landet i dag og bruge alle de tilbud, der findes, for på alle måder at udleve et rigt og moderne landdistriktsliv med det bedste fra både landet og byen, og med fuld deltagelse på arbejdsmarkedet, i fritids- og kulturlivet og med opfyldelsen af behovene for offentlig og privat service af høj kvalitet er, at man er mobil i alle henseender og på alle hverdagens handlingsarenaer. De mennesker, der bruger alle de muligheder, som det højmobile samfund giver, er vinderne. Taberne er de mindre mobile, som typisk findes blandt samfundets svageste grupper, samt de ældre og børnene.

Om perioden fra omkring 1950 og frem til i dag kan det siges, at hvor landsbyen og de omkringliggende landdistrikter dengang stort set var næsten økonomisk og kulturelt selv bærende lokalsamfund, så kan livet på landet i dag kun fortolkes fuld ud under overskriften "Det højmobilitetsbaserede bosætnings- og pendlersamfund". Om udviklingsprocessen over to generationer, hvor landsbyen og landdistrikterne gik fra at være selv bærende, stationære produktionssamfund til at være højmobile reproduktionssamfund. (Møller, 2009), kan man sige, at "det lokale" eller lokalsamfundsbegrebet i dag dækker noget ganske andet end i 1950. I takt med den stadig stigende mobilitet, gik det lokale samfund mere eller mindre i opløsning, og landsbyerne og det åbne land er for de allerfleste i dag først og fremmest et sted, hvor de såkaldt reproduktive funktioner, der hører til familie – og fritidslivet, varetages. En af forudsætningen for opløsningen af det lokale samfund var og er det hastigt voksende ejerskab til personbefordringsmidler, og vel især bilejerskab, hvis historiske udvikling fremgår af tabel 1.

	Bil	Motorcykel	Knallert
1950	100.000	38.000	30.000
1960	400.000	118.000	370.000
1980	1.400.000	?	140.000
2001	1.800.000	78.000	67.000
2010	2.100.000	147.000	57.000

**Tabel 1. Antallet af individuelle personbefordringskøretøjer (Buchardt & Schønberg 2006, Danmark Statistik 2010).**

Den traditionelle, nære sammenhæng mellem hjem og arbejdsplads, som kendes i 1950ernes samfund både på landet og i byerne, opløses forbausende hurtigt, og gennemsnitsdanskere brugte i 1960 ca. 30 minutter til transport mellem hjem og bolig. I 1980 brugte man 60 minutter (Lind & Møller, 1996), og nyere tal viser, at danskernes pendling mellem hjem og arbejdsplads afstandsmæssigt vokser fra år til år. En af årsagerne til dette er udviklingen i danskernes bosætning, med meget spredt parcelhusbosætning, en betydelig bosætning i det åbne land af landboere uden relation til landbruget, og en samtidig vækst i antallet af arbejdspladser i de større bysamfund.

## **Byplanlægningen og mobiliteten**

En afgørende faktor i historien om den hastigt voksende mobilitet som både en forudsætning for og en konsekvens af det moderne mobilitets- og velfærdssamfund er, at den blev understøttet af den funktionalistiske byplanlægning, som var den fremherskende byplanstrømning i efterkrigsperioden. Den funktionalistiske byplanlægning og den der til hørende trafik- og vejplanlægning spredte dagligdagens funktioner ud over store arealer og fordrer og skaber yderlige behov for mobilitet.<sup>iv</sup>

## **Udviklingen i den offentlige sektor, planlægningen og foreningslivet.**

I den offentlige sektor og primært den kommunale sektor starter der fra slutningen af 1960'erne og nogle år frem henover kommunalreformen i 1970 en voldsom ændring i den kommunale servicestruktur<sup>v</sup>, som fik betydelige konsekvenser for personbefordringen på landet. Vi tænker her på den voldsomme centralisering af folkeskolestrukturen, som både var et resultat af nødvendige folkeskolereformer, der bragte folkeskoleuddannelsen op på niveau med byernes skolesystem og kommunalreformen, der ændrede antallet af kommuner fra godt 1300 til 275. Små, utidssvarende folkeskoler blev nedlagt, og store centralskoler med moderne faciliteter blev opført over det ganske land. Det betød befordring af skolebørn, som man ikke tidligere havde kendt, men også at de kulturelle og foreningsmæssige strukturer kom under forandringens pres. Store skoledistrikter betyder, at børnene finder legekammerater, venner og kæresten i skoledistriktet og ikke blot i landsbyen. Her opstod den i dag på landet så kendte og udbredte "forældretaxakørsel" (Møller 2008a), hvor børnene forventer at være mobile døgnet og året rundt.

En afgørende faktor i opbygningen af det danske velfærdssamfund var også kvindernes indtog på arbejdsmarkedet. En af de nødvendige forudsætninger herfor var op- og udbygningen af pasningsmuligheder for førskolebørnene. Det foregik i starten mest gennem lokale dagplejemødre i lokalsamfundet, tæt på hjemmet og senere i forholdsvis centralt beliggende børnehaver, lokaliseret i de kommunale kommune- og lokalcentre. Det medførte kørsel med småbørn.

Den kommunale sektorplanlægning, som blev konstitueret op gennem 1970'erne betød sammen med fremvæksten af den obligatoriske kommuneplanlægning, at den fysiske planlægning i sig selv medførte en centralisering, gennem udpegning af centerbyer med planlagte områder til centerbyggeri og erhvervsudvikling, hvor nogle landsbyer blev siet fra som fremtidige lokaliteter med vækstmuligheder. Samtidig vanskeliggjorde planlovens bestemmelser om at forhindre erhvervsudvikling over et vist niveau i alle landsbyer en centralisering af erhvervsudviklingen i forskellige landsbytyper.

Lidt længere fremme mod vore dage er en af de vigtigste kulturelle - og foreningsmæssige bevægelser det fantastiske idrætshalbyggeri, hvor omkring 1.600 idrætshaller, bygget af frivillige skød op i landdistrikterne fra 1960 til 1985 (Møller 2008b). Ofte blev hallerne af funktionelle hensyn og optimal udnyttelse af både skole og foreningsliv samlokalisert med de nye centralskoler, og der blev herved skabt et net af lokale kultur- og idrætskraftcentre, hvortil både børn og voksne skal befordres. Da hallerne lever deres mest intense liv i vinterhalvåret, er gang og cykling dertil kun relevant for de nærmestboende, og sjældent for børnene.

I samme periode centraliseredes idrætsforeningslivet, idet små lokalforeninger lægges sammen til større foreninger, der dækker et par sogne. I løbet af en årrække resulterer det i nedlæggelse af de små, lokale idrætsanlæg rundt om i de små landsbyer, og man samler sig over tid om et anlæg, ofte samlokalisert ved skole og idrætshal. Centraliseringen betyder mere befordring, og fordi smalle kommuneveje, tung trafik og mangel på cykelstier udgør en uheldig cocktail for mindre børn, medfører det forældre - eller voksenpersonbilsbefordring, og de voksne kører dertil i egen bil.



## Landdistriktsdanmark i tal

Vi har ved flere lejligheder konstateret, at der er et stort ukendskab til de mest basale forhold og nominelle størrelser omkring befolkning og bosætning. Tabel 2 viser situationen i hovedtræk.

	1950	1982	2010
Befolkning i Danmark	4,28 mio.	4,92 mio.	5,47 mio.
Befolkning i det åbne land og i landsbyer	1,63 mio.	1,21 mio.	1,18 mio.
Befolkning i det åbne land	1,40 mio.	0,58 mio.	0,57 mio.
Andel der bor på landet	37,97 %	24,7 %	21,7 %
Befolkning i landsbyer mellem 250 og 999 indbyggere	0,23 mio.	0,64 mio.	0,61 mio.
Antal landsbyer	4.200 (skønnet)	4.008	3.803

**Tabel 2. Landsbyer og befolkning. 1950 – 2010. (Mogensen, 1979 samt Møller, Johansen & Staunstrup 2010).**

Danmarks befolkning er steget ganske betragteligt i perioden, og det mest markante fald i befolkningen på landet skete mellem 1950 og 1982. Antallet af mennesker, bosiddende i det åbne land og i landsbyer er i store træk uforandret siden 1981. Antallet af landsbyer og bosættelser på landet med et indbyggertal på mellem 25 og 999 er omkring 4.000.

Den endelige, funktionelle afkobling og det totale sammenbrud af den symbiotiske sammenhæng mellem landsby og landbrug fandt endegyldigt sted i tiåret op mod årtusindskiftet, og 6.000 års samliv er slut, bortset fra i de landsbyer, der er så små, at gårdene udgør over 90 % af bebyggelsen.<sup>vi</sup>

## Mod en afrunding.

I de senere år er der sket en række betydningsfulde ting inden for arbejdslivet, den kommunale sektor, og handels-, kultur- og fritidslivet. De vigtigste skal kort nævnes her.

I visse kredse på arbejdsmarkedet er der opstået en arbejdskultur, som er helt fremmed og måske uforståelig for folk, der altid har haft fast arbejdstid. En ny og i anderledes arbejdskultur skyller i denne periode ind over det danske arbejdsmarked. Arbejdsopgaver skal løses uden fast arbejdstid, idet arbejdet "tager den tid det tager". Hvis man bor på landet, og arbejder i byen, så kan den livsform næsten kun udledes på basis af privat personbilsbefordring. I fokusgruppeinterviewene blev det gang på gang pointeret, at arbejdstider med åben bagkant besværliggør eller umuliggør næsten alle former for brug af KT eller samkørsel, og det rækker lige fra arbejdspladskolleger over folk fra samme landsby til ægtefæller. Typiske vendinger i interviewene er, at " *min tid er ikke til at vente på nogen. Når jeg har fri, så vil jeg hjem, eller gøre hvad jeg har lyst til eller skal nå undervejs*" En anden respondent nævner, at: " *hvis jeg skal vente på min samlever i mere end fem minutter, så bliver jeg utålmodig og sur* ", og en tredje siger, " *at børnene skal jo hentes inden kl. 17*".

Den seneste kommunalreform og den efterfølgende implementering med henblik på at opbygge en moderne, kommunal sektor medfører selvfølgelig (var man lige ved at sige) en centralisering af forskellige kommunale funktioner, hvilket medfører mere personbilspersonbefordring på landet. Centraliseringen af folkebiblioteksfilialerne og den annoncerede udvikling i folkeskolestrukturen, vil medføre en centralisering af både faglige og økonomiske grunde samt en betydelig mangel på elever i årene fremover i visse skoledistrikter.

Foreningslivet på landet er også underlagt et betydeligt udviklingspres, som kommer fra de nye måder danskerne i disse år dyrker motion på. Den lokale idrætsforening, der gennem generationer var det

sikre forankringspunkt for idræts - og motionsudøvelse for både børn og voksne, er sat under pres (Møller, 2010), og den næsten skæbneforudbestemte symbiose mellem lokalforening og lokalbefolkning findes ikke mere som det givne udgangspunkt. Folk, og det gælder både børn, unge og voksne, vælger det bedste fra alle hylder, og det betyder, at der er en pågående konkurrence om medlemmer mellem de kommercielle og de foreningsdrevne fitnesscentre, og der er konkurrence mellem foreninger om medlemmer, og på grund af den store mobilitet og folks større krav til lokaler og instruktører, hvor man vælger det bedste, og ikke nødvendigvis det lokale, vokser personbefordringen omkring idræt og fritid på landet. Vedrørende udbuddet af kulturelle tilbud, gælder der det forhold, at også her stiger personbefordringen, fordi folk som erstatning for eller som supplement til det helt lokale forsamlingshustilbud, nu kører til det vældige udbud af koncerter og teaterforestillinger, som de mange nybyggede provinsbykultur- og musikhuse overalt i landet tilbyder. KT kan sjældent bruges i disse sammenhænge, fordi det foregår om aftenen eller i weekender.

Når den nye helligdagslovgivning (Lukkeloven) slår helt igennem om et par år, vil resultatet med stor sikkerhed være endnu færre dagligvarebutikker på landet og i småbyerne, udkonkurreret af danskernes hang til at handle hvor udbuddet er bedst og billigst, hvilket ofte betyder i discountbutikker og storcentre, der er skudt op ved alle provinsbyer i hele landet, hvilket vil medføre mere personbilsbefordring. I begge FGI. blev det udtrykt ganske klart, at slatne grøntsager, mælk med udløbsdato i morgen og usikkerhed om man kan få det, man skal bruge, i en butik og med høje priser oven i, er de forhold, der tilsammen lukker butikker i det rurale Danmark.

En række kommunikationsteknologiske forhold kan i en vis, men sandsynligvis beskedent udstrækning modgå centralisering og det voksende behov for personbefordring. De skal blot nævnes distancearbejde, smartphones, nethandel, E-Boks, homebank, elektroniske skemaer og formularer til det offentlige system, men den grundlæggende og voksende mobilitetsudfordring, hvor folk flytter sig i tid og rum, vil efter vor mening bestå i lang tid fremover.

### **Mobilitetens dobbeltnatur.**

Valgfriheden til at vælge det optimale for det enkelte individ eller familie inden for indkøb, kultur og fritidsaktiviteter, muliggjort gennem den frihed, som bilen skaber i tid og rum, medfører på det samfundsmæssige plan en form for tvang eller indsnævrede muligheder for både de mobile og de immobile i samfundet.

For det første skaber den mobilitet, som medfører samfundsmæssig rigdom og frit valg på alle hylder, en form for lokalsamfundsmæssig fattigdom. Udbuddet af service og butikker bliver mindre og mindre, og diversiteten skrumper ind, idet kædebutikker og andre detailhandelsfunktioner over tid udnivellerer alle forskelle, og udbuddet bliver det samme overalt i landet.

For det andet skaber den voldsomme mobilitet og frihed for den enkelte en centralisering og koncentration i større enheder inden for dagliglivets handlingsarenaer, fordi alle de dårligst fungerende enheder lukkes og udkonkurreres. Man kan derfor sige, at den frie mobilitet skærper konkurrencen mellem udbydere inden for alle samfundets sektorer. Det være sig dagligvarebutikker, specialbutikker, folke- og privatskoler, efterskoler og gymnasier, håndværkere, services af alle slags, kulturelle tilbud, legekammerater, kærester, sociale netværk og foreningsliv. Alt konkurrenceudsættes, og er man ikke blandt de bedste og kan levere varen, så bliver man taber i den benhårde konkurrence om succes, omsætning og udvikling.

### 1.3 Danske erfaringer med KT og befordring i landdistrikter

I 1996 transporterede befolkningen i landdistrikterne sig omkring 15 pct. mere end resten af befolkningen gjorde. Rejsetiden afveg ikke fra den øvrige befolknings (ca. 1 time/dag). Det, der især kendetegnede befolkningen her, var, at det gennemsnitlige antal af ture var lavere end i alle andre områder, og at den gennemsnitlige turlængde var tilsvarende større. En meget lille andel af de udførte ture var på under 5 km. Endvidere havde en relativt større andel af landbefolkningen ikke daglige ture. Ca. 90 pct. af den tilbagelagte distance blev kørt i bil. Transporttiden til lokale indkøbsmuligheder var større for landboere end for byboere, mens den stort set var identisk for så vidt angår transport til regionscentre etc. Her afhang det ikke af urbaniseringsgraden, men af afstanden til regionscenteret. Pga. højere bilbrug og -ejerskab og ringere KT, var transportudgifterne 5-6.000 kr. større pr. person i landområderne end i byerne (Trafikministeriet 1997). I 1995 blev det konstateret, at KT reelt ikke havde betydning for den erhvervsaktive del af befolkningen i landområderne. KT (busser) brugtes mest af børn, unge og ikke-erhvervsaktive. Det blev estimeret, at en forbedret KT ville forøge brugen en del, men at det reelt ikke ville påvirke brugen af bil, fordi KT i forvejen har så lavt en anvendelsesgrad. Det konstateredes, at uanset, hvad der blev foretaget af forbedringer af KT (bus), ville det ikke forbedre transportmulighederne for landboere nævneværdigt, fordi den andel af befolkningen, der kan 'flyttes' til kollektiv transport i forvejen er meget lav<sup>vii</sup> (Transportrådet 1997).

I 2001 blev 2.500 børn (7-12 år), unge (16-20 år) og ældre (65-84 år), der boede på landet eller i landsbyer med mindre end 200 indbyggere interviewet omkring KT på landet. Ca. halvdelen benyttede KT i forbindelse med uddannelse. I fritiden anvendte børnene og de unge fortrinsvis andre transportformer, primært forældre kørsel. De fleste ældre på landet havde bil, som benyttedes til næsten alle rejseformål. En mindre gruppe af billøse ældre brugte for størstedelens vedkommende en gang imellem KT. For de billøse ældre er samkørsel af stor betydning. Størstedelen af dem mener ikke, at deres bosætning er betinget af at der eksisterer en kollektiv transport på landet. Baseret på undersøgelsen foreslås der blandt andet:

Forskellige former for praktisk understøtning af den samkørsel som allerede i vidt omfang praktiseres. Større adgang til, herunder juridisk legalisering af, at passagerer betaler for samkørsel.

Lempelse af visiteringsreglerne til handicapordninger således at flere ældre får mulighed for at benytte dem. (Transportrådet 2002)

### 1.4 Udenlandske erfaringer.

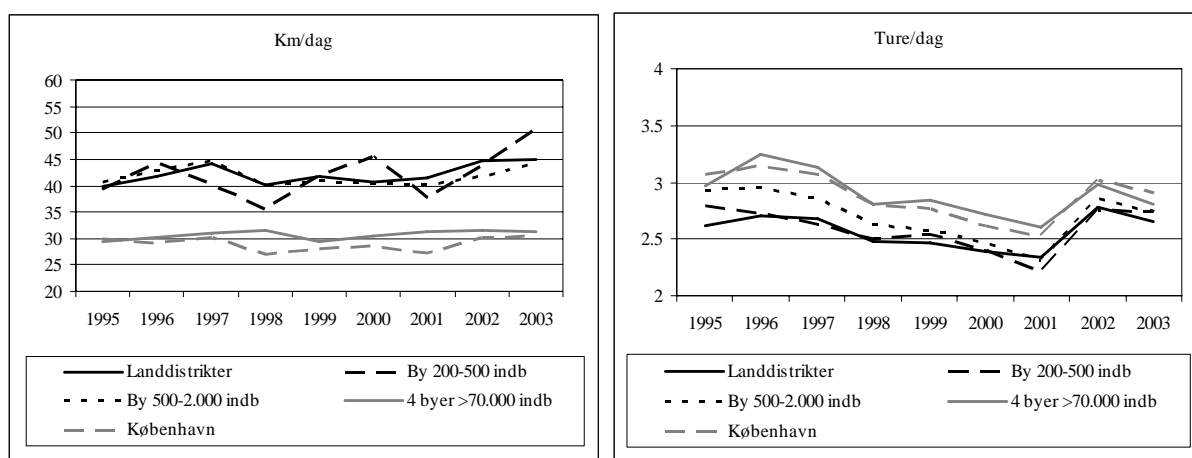
Der findes en righoldig forskningslitteratur om affolkningen i landdistrikter. Hovedparten drejer sig om beskrivelsen af afvandringen, og kun få beskæftiger sig med befordringen. En engelsk sammenfatning på undersøgelser om mobilitet og social kapital konkluderer, at personbilen er helt central for landbefolkningens befordringsbehov (Gray, Shaw & Farrington 2006). En amerikansk undersøgelse konkluderer, at kombinationen af flere ældre uden biladgang og centralisering af funktioner såsom butikker og offentlig service er den helt store udfordring for samfundet. Trods det, er det mindre end 2 % af de ældre, der bruger KT. Befordringen klares de fleste steder med frivillig hjælp fra medborgere, der transporterer de billøse til deres gøremål. Samme historie fortælles i begge FGI i Favrskovprojektet, hvor hjælpsomheden blandt ældre er et udtalt karakteristika. Ældre med bil kører for andre ældre, lige som voksne børn, bosat i nabolaget også i vid udstrækning træder til med befordring til indkøb, lægebesøg og andre nødvendige ting. Her nævnes også de sociale aspekter ved samkørsel mellem voksne børn og forældre, hvor et besøg i et storcenter ud over indkøb også bliver en social og oplevelsesmæssig begivenhed, hvor børnebørnene også kan være med.

Der peges ikke på særlige ordninger i den forbindelse, men at det arrangeres i privat regi via sociale netværk (Stromberg 2007). Baseret på den amerikanske pendant til de danske TU-data er

transportmønstrene i by- og landområder i USA undersøgt. Privatbilen er fuldstændig dominerende i begge lokaliteter. I landområder er 91 % af alle ture foretaget i bil, mens tallet for byområder er 86 %. Noget uventet viste det sig, at de fattige og gamle i landområderne er betydeligt mere mobile end deres modparter i byområder. Ligeledes afviger deres mobilitet mindre fra den gennemsnitlige mobilitet i landområder, end det er tilfældet i byområder (Pucher & Renne 2005).

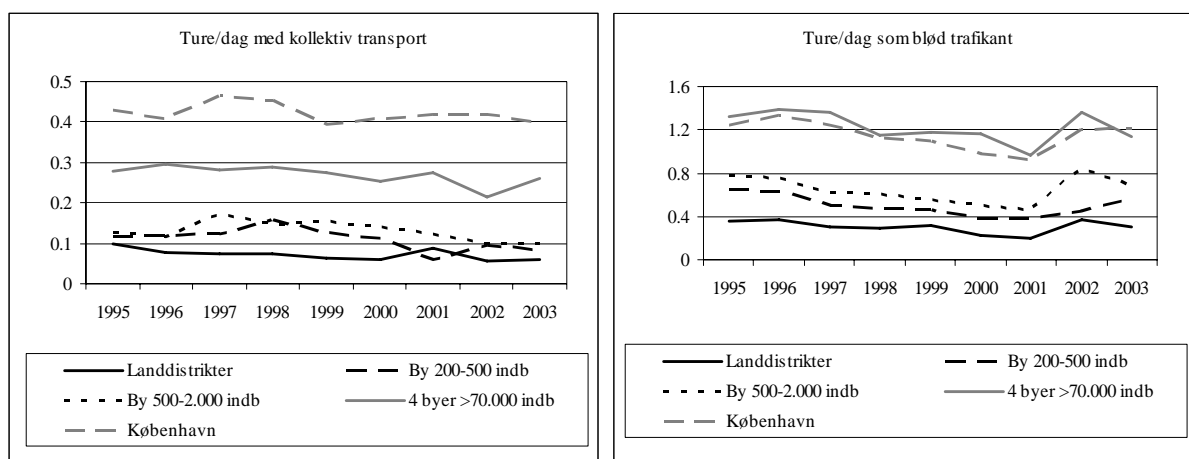
### 1.5 Generel udvikling i befordringen i Danmark

Personer med bopæl på landet transporterer sig markant længere end bybefolkningen gør. Det har været sådan i en årrække, men der er en tendens til, at forskellen i transportlængden vokser. Således transporterede en person på landet sig 46,6 km/dag i 2003 mod 39,9 km/dag i 1995. Udviklingen i befordringen i byen er anderledes moderat. Her er længden kun steget fra 29,6 til 31,0 km/dag i samme periode (Danmarks Transportforskning 2008). Se figur 1a.



**Figur 1a & 1b. Udviklingen af den daglige befordring ift. bystørrelse (til venstre distancen, til højre antal ture).**

Med hensyn til antallet af ture er situationen anderledes. Trods en længere daglig transport foretager befolkningen på landet ca. 10 % færre ture/dag end befolkningen i de største byer gør. Forskellen svinger fra år til år. Se figur 1b. Når der ses på brugen af andre transportmidler end personbilen, er forskellen endnu mere udbredt. Brugen af kollektiv transport er langt højere i de større bysamfund end den er på landet. Se figur 2.a. I gennemsnit blev kun 3-5 % af turene på landet foretaget med kollektiv transport mens tallet var 9 % i de store byer og 15 % i København. Med de seneste markante reduktioner i KT i de tyndt befolkede områder, er denne forskel blevet endnu større og KT eksisterer i praksis ikke længere mange områder (Østergaard 2010). Heller ikke befordring som blød trafikant (på cykel, knallert eller til fods) foregår så hyppigt på landet som i de større bysamfund. Se figur 2b.



Figur 2a & 2b. Udviklingen af antallet af ture med KT (til venstre) og ture som blød trafikant (til højre).

Generelt foretages en langt større del af befordringen med personbil, når bopælen er på landet. På landet transporteres befolkningen i gennemsnit 40 % mere end i de store byer, og forskellen er voksende. Antallet af ture er ca. 10 % lavere end i byerne. KT har stort set ingen praktisk betydning, men også befordring som blød trafikant fylder markant mindre end i byerne. Alt andet lige betyder det, at befolkningen på landet har større udgifter til transport, men samtidigt ikke har mulighed for at deltage i ligeså mange aktiviteter som befolkningen i de større byer (Danmarks Transportforskning 2008, Østergaard 2010).

## 2. Problemformulering og arbejdshypoteser.

Igennem de sidste par generationer er mobiliteten i samfundet forøget voldsomt. En forøget mobilitet, som dels er en følge af en række strukturændringer i samfundet, men som også samtidig er med til at skabe samfundets materielle rigdom og den af de fleste stærkt ønskede fleksibilitet i hverdagslivet og dets mange gøremål. På samme tid har strukturændringerne medført markante udfordringer med hensyn til befordringen i de tyndt befolkede områder. Problemformuleringen lyder derfor således.

Hvordan klarer landdistriktsbefolkningen i Favrskov kommune mobilitetsudfordringen i 2010?

*Kan brug af elektroniske og sociale medier sammen med intelligente samkørselsordninger, og befordringer "on-demand" erstatte eller supplere den traditionelle, lokale KT?*

Følgende hypoteser har guidet arbejdet i forbindelse med at lave temaer og spørgsmål til spørgeskemaundersøgelsen:

- At landbefolkningen transporterer sig færre ture end befolkningen i større byer. Dermed kan der være tale om et uopfyldt befordringsbehov.
- At specielt befolkningsgrupper udenfor arbejdsmarkedet har et uopfyldt befordringsbehov.
- At KT som den er i dag ikke kan opfylde disse behov.
- At befolkningen (måske) ikke har kendskab til de muligheder, som findes i forbindelse med den kollektive befordring.
- At befolkningen trods manglende brug af kollektiv befordring finder, at det er vigtigt, at den bevares i området.
- At befolkningen er positiv over for nye IT-støttede befordringsmåder.

### 3. Metodevalg.

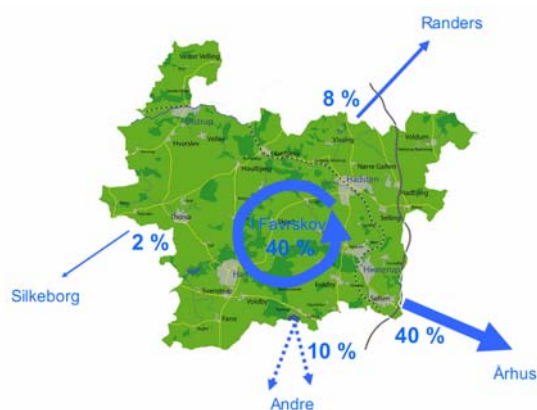
Projektet tog udgangspunkt i et litteraturstudie om befordring i landdistrikterne og de udfordringer der relaterer sig hertil. Dette blev suppleret med et ekspertseminar på Aalborg Universitet med udvalgte eksperter indenfor KT og personbefordring. Baseret på de indsamlede erfaringer blev der udarbejdet et spørgeskema og opstillet planer for fokusgruppeinterviews blandt beboere i landdistrikter. For at få flest mulige svar fra indbyggerne i det rurale Favrskov blev spørgeskemadata indsamlet via telefoninterviews. I alt 731 husstande blev kontaktet, mange tog ikke telefonen og 169 respondenter svarede på spørgeskemaet. Spørgeskemaerne blev besvaret i perioden fra februar til maj, 2010. Baseret på de første resultater fra spørgeskemaet blev fokusgruppeinterviewene rettet til og de blev afviklet i maj 2010. To fokusgruppeinterviews med i alt 13 borgere fra alle egne af Favrskov Kommune blev gennemført. Aldersmæssigt dækkede disse personer fra gymnasiealderen til pensionister over 80. I gruppen var også folk med familie med børn i forskellige aldre.

Selvom der brugtes telefon i forbindelse med spørgeskemaerne var det interviewernes klare opfattelse, at de ældste borgere med få ressourcer ofte afviste at være med i spørgeskemaet. For at dække denne skævhed samt for at supplere de resultater fra spørgeskemaundersøgelsen, der ikke kunne uddybes tilstrækkeligt anvendtes fokusgruppeinterviews. Det vurderes derfor, at resultaterne i denne undersøgelse er troværdige, om end der kan forekomme mindre procentuelle afvigelser fra de faktiske forhold. Sidstnævnte skyldes også, at antallet af spørgeskemaespondenter ikke var overvældende højt.

### 4. Centrale resultater fra Favrskovprojektet.

#### 4.1 Befordring blandt landboere i Favrskov Kommune

Personbilen er central i forhold til befordringen på landet, uanset om det drejer sig om befordring mellem hjem og arbejde eller i forbindelse med andre formål. Det afspejler sig i, at 98 % af respondenterne har såvel bil som kørekort i husstanden. 66 % af respondenterne arbejdede eller uddannede sig. De transporterede sig i gennemsnit ca. 38 km/dag mellem hjem og arbejde. Enkelte selvstændige erhvervsdrivende havde arbejdsplads på bopælen, og den største afstand mellem hjem og arbejde var 105 km. 40 % af respondenterne arbejdede i Favrskov, mens et ligeså stort antal arbejdede i Århus. Kun 8 % arbejdede i Randers, hvilket var mindre end forventet, når kommunens lokalisering og tilknytning til Randers inkluderes i overvejelserne. Se figur 3.



**Figur 3. Lokaliseringen af respondenternes arbejdsplads/uddannelsessted.**

Bilen er det altdominerende transportmiddel mellem hjem og arbejde. 82 % brugte kun bilen, mens kun 1 % alene anvendte KT. 2 % befordrede sig alene som blød trafikant og yderligere 1 % befordrede sig både vha. KT og som blød trafikant. De resterende 14 % brugte en blanding af flere

transportmidler, hvor personbilen også indgik. I øvrigt brugte i alt 7 % KT i forbindelse med befordringen mellem hjem og arbejde. Se tabel 3.

	Kun bil/MC	Kun KT	Kun som blød trafikant	Kun som KT og blød trafikant	Blandet
Transportmiddel(ler) mellem hjem og arbejde	82 %	1 %	2 %	1 %	14 %

**Tabel 3. Transportmiddel mellem hjem og arbejde. Det bemærkes, at respondenter, der har brugt mere end ét transportmiddel mellem hjem og arbejde kun tælles med én gang.**

15 % a respondenterne i arbejde/under uddannelse anvender samkørsel. Det er omtrent ligeligt fordelt om der køres sammen dagligt, flere gange pr. uge eller sjældnere. Ligeledes er fordelingen omtrent ligelig angående om man er chauffør dagligt, af og til eller aldrig. Kun et mindretal betaler for samkørslen, mens nogle skiftes til at køre i stedet for betaling. Der køres i gennemsnit 2,2 km omvejskørsel pr. tur i forbindelse med samkørslen <sup>viii</sup>.

KT bruges kun lidt og kendskab til den behovsstyrede KT i området (Midttur) er begrænset. Til gengæld vurderer en betydelig del af respondenterne, at de vil anvende Midttur i fremtiden. Se tabel 4.

	Ja	Nej
Havde kendskab til Midttur	24 %	76 %
Har brugt Midttur	1 %	99 %
Vil gerne anvende Midttur i fremtiden <sup>ix</sup>	40 %	60 %

**Tabel 4. Kendskab til og brugen af behovsstyret KT nu og i fremtiden.**

Der er spurgt til en række fritidsaktiviteter samt hvilke(n) transportmiddel(ler), der anvendes i den forbindelse, og bilen er det altdominerende transportmiddel. To ting skal bemærkes i den forbindelse. Halvdelen anvender bilen i forbindelse med ture i naturen, hvilket skyldes, at de bor midt ude i den. Endvidere er brugen af bil i forbindelse med restaurantbesøg og lignende mere udbredt end til alle andre formål, hvilket er tankevækkende i forhold til eventuel spirituskørsel. Se tabel 5.

	Indkøb	Befordring af børn	Læge/tandlæge	Familiebesøg	Vennebesøg	Sport/fritid	Kultur	Natur	Restaurant, biograf osv.
Bil	90 %	87 %	88 %	95 %	89 %	85 %	90 %	50 %	95 %

**Tabel 5. Brugen af personbilen som transportmiddel til fritidsformål. Det bemærkes at der ikke skelnes mellem at bruge bilen alene, eller om der også er anvendt andre befordringsmidler.**

Fra FGI ved vi, at for så vidt angår de befordringsformål, som vedrører fritidsaktiviteter, så ligger de praktiske besværligheder ved at anvende KT i, at både rejsetidspunkt, destination samt tidspunkt på døgnet og ugen ikke er afstemte, og ofte kan man ikke komme hjem igen, fordi et arrangement slutter sent. Dette gælder for landdistriktsbefolkningen i alle aldersgrupper.

Der er ingen systematisk sammenhæng mellem lokalsamfundets størrelse og brugen af bil i forbindelse med befordringen mellem hjem og arbejde. Andelen ligger højt men svinger noget. Anderledes ser det ud mht. brugen af KT og befordring som blød trafikant. Her ses en sammenhæng mellem bystørrelse og andelen af befordringen. Jo større bysamfund des mere befordring med KT eller som blød trafikant x . Det bemærkes, at øget brug af førnævnte befordringsmidler ikke medfører

lavere andel, der bruger personbilen i forbindelse med befordringen mellem hjem og arbejde, men derimod, at der er flere muligheder for befordring med stigende størrelse på bysamfundet. Se tabel 6.

	Land	<200 indb.	200-500 indb.	500-1000 indb.
Personbil	88 %	78 %	86 %	92 %
KT eller blød trafikant	10 %	11 %	14 %	19 %

**Tabel 6. Andelen af respondenter, der bruger forskellige befordringsmidler i forhold til lokalsamfundets størrelse.**

Generelt kører færre ture på landet end i byen, antageligt fordi en del af de aktiviteter som borgerne gerne vil deltage i er for besværlige eller for dyre at befordre sig til og fra. Andelen af familier, der har måttet fravælge aktiviteter fordi transporten ikke kunne hænge sammen fremgår af tabel 7. 10 % har måttet sige nej til arbejdsrelaterede aktiviteter, 12 % har fravalgt private aktiviteter og 15 % har fravalgt aktiviteter for deres børn. Der er altså en hel del aktiviteter, der ikke kan lade sig gøre, når man bor på landet, og 2 % har måttet lade et barn flytte hjemmefra tidligere end planlagt, fordi befordringen ikke kunne hænge sammen. Dermed har befordringsudfordringerne på landet direkte skubbet til affolkningen i enkelte tilfælde.

	Ja	Nej	Ved ikke
Arbejde	10 %	84 %	6 %
Fritid	12 %	87 %	1 %
Fritid for børn	15 %	83 %	2 %

**Tabel 7. Andelen af respondenter fordelt efter om de har måttet fravælge aktiviteter pga. af befordringsudfordringer.**

Samlet set viser både spørgeskemaundersøgelsen og fokusgruppeinterviewene, at bilen er altafgørende i forbindelse med befordringen i landdistrikter, og at KT i realiteten betyder meget lidt. Endvidere blev det fundet, at en del aktiviteter ikke blev foretaget fordi befordringen var for vanskelig og at vanskelighederne i den forbindelse i få tilfælde havde medført at børn måtte flytte tidligere hjemmefra end planlagt af samme grund. Midttur var kun kendt af ca. hver fjerde respondent, stort set ikke brugt, men en betydelig andel ønskede at anvende Midttur i fremtiden.

## 4.2 Fremtiden, Intelligent samkørsel på landet?

Busselskabet Midttur kan formodentlig kun dække en mindre del af befordringsbehovet blandt dem der ikke har bil, og samtidig forventes det, at den traditionelle KT reduceres eller forsvinder helt i landområderne om få år, så der vil blive brug for nye løsninger, hvis mobiliteten blandt borgere uden egen bil skal fastholdes. Disse udfordringer skal antagelig løses i privat regi, men med en eller anden støtte fra myndighederne. Respondenterne er derfor blevet stillet en række spørgsmål om deres brug af moderne kommunikationsmidler, samt hvilke barrierer de ser i forhold til nye befordringssystemer, som for eksempel intelligent samkørsel.

Internettet anvendes af en meget stor del af befolkningen (92 %). Brugen af mobiltelefon er endda endnu mere udbredt (96 %), mens 81 % sender og modtager SMS. Således har en betydelig andel af respondenterne en teknologiforståelse, der må antages at være tilstrækkelig i forhold til at anvende eventuelle intelligente systemer.

Mens kun 15 % anvendte samkørsel i dag, vil 68 % gerne samkøre i fremtiden. Kun 9 % ville være chauffør hver dag, mens andre 11 % kun ville køre med. Den helt store barriere mod mere bredt fungerende samkørselsordninger er manglende kendskab til dem der samkøres med. Kun 15 % fandt

denne viden unødvendig, og kendskab til medkørendes navn eller billede ændrede kun lidt på dette billede<sup>xi</sup>. Se tabel 8.

	Kollegaer	Naboer	Venner	Kendskab	Have billede	Kende navn	Ingen krav
Ønske om forhåndskendskab ved evt. samkørselsordning (flere)	10 %	23 %	22 %	25 %	2 %	2 %	15 %

**Tabel 8. Respondenternes ønske om forhåndskendskab til medkørende i forbindelse med samkørsel.**

Endvidere ville 42 % have mulighed for at fravælge personer i forbindelse med samkørsel. Af grunde til at fravælge personer i forbindelse med samkørsel var den vigtigste personlig kemi og sociale relationer (24 %). Næstvigtigst var ukendskab til personer, der ønskede at køre med (18 %). Igen fremgår det, at kendskab eller mangel på samme til dem, man skal køre sammen med er centrale aspekter omkring samkørsel. Også dårlige evner som chauffør, truende adfærd og dårlig soignering var betydende grunde for at fravælge bestemte personer. (henholdsvis 17, 12 og 11 %).

Respondenterne blev spurgt om deres holdning til intelligent samkørsel<sup>xii</sup>. Her var svarene mere negative end omkring samkørsel i almindelighed. På baggrund af granskning af data og svar antages det, at det skyldes, at en del af respondenterne ikke har kunnet gennemskue ideen med intelligent samkørsel, hvorfor de har været forbeholdne. Af årsager til ikke at ville deltage er den vigtigste manglende fleksibilitet pga. afhængighed af andre og at det er nødvendigt at planlægge. Også utryghed samt at det vil for kompliceret/tidskrævende er centrale årsager til, at man ikke ønsker at deltage i intelligent samkørsel. Respondenterne ville have besked om eventuelle ture i relativ god tid. Flertallet ville have besked mindst et døgn inden brug. Mange havde ikke taget stilling til, hvad betalingen for at deltage i intelligent samkørsel skulle være, men blandt dem der havde, mente flest at 1 kr./km var passende.

Blandt respondenterne er der sig en tendens til, at jo ældre respondenterne er, jo mindre ønsker de at bruge intelligent samkørsel<sup>xiii</sup>. Se tabel 9. Dette er også fundet i forbindelse med fokusgruppe-interviewene, hvor der fra ældre, uuddannede landboere spores en vis teknologifremmedhed og skepsis mod den nye teknologi, hvorimod de yngre deltagere i interviewene kunne se de teknologiske muligheder og fordele, så der er helt sikkert et generationsproblem gemt i denne problemstilling.

	20-29 årige	30-39 årige	40-49 årige	50-59 årige	60-69 årige	>=70 årige	I alt
Vil gerne bruge Intelligent samkørsel	40 %	41 %	49 %	34 %	33 %	15 %	38 %

**Tabel 9. Sammenhæng mellem respondenternes alder og deres holdning til intelligent samkørsel.**

Respondenternes svar viser, at brugen af Internet og mobiltelefoni er meget udbredt, og selvom de ældste af respondenterne er mere forbeholdne overfor intelligent samkørsel vurderes befolkningen ikke at ville have problemer med at anvende disse kommunikationsmidler i forbindelse med samkørsel. En langt større udfordring er at lave et system, der håndterer forbeholdene mod at transportere sig sammen med personer, man ikke kender i forvejen.

## 5. Sammenfatning og konklusion.

Samfundets udvikling over de sidste to generationer har ændret grundlæggende på befordringsbehovet for de 1,2 millioner danskere, der bor i det rurale Danmark. Livet i landdistrikternes landsbyer og i det åbne land er gået fra at være organiseret i et økonomisk og kulturelt selv bærende produktionssamfund til i dag at være byafhængige, højmobile reproduktionssamfund, hvor personbilen spiller en altafgørende rolle for opfyldelsen af drømmen om det gode liv med det bedste fra byen og landet.

Kun befolkningsgrupper, som ikke selv kan transportere sig, anvender KT. For ældre borgere gælder det, at de i mange tilfælde anvender privat samkørsel via deres netværk. Landbefolkningen i Danmark transporterer sig markant længere end bybefolkningen - en forskel der er blevet større over tid. Omvendt foretager befolkningen på landet i gennemsnit 10 % færre ture end bybefolkningen pr. dag. Brugen af KT på landet er lav, ca. 3-5 % af turene. Ovenstående resultater stammer fra undersøgelser, der ligger år tilbage. Derfor er landbefolkningen i Favrskov Kommune blevet spurgt om deres daglige transportmiddelvalg og holdninger til andre befordringsmuligheder end de traditionelle.

KT bruges kun af ganske få borgere i landområderne, og privatbilen er altafgørende til personbefordringen. 82 % af borgerne i arbejde/under uddannelse anvender kun personbilen i forbindelse med transporten mellem hjem og arbejde. Kun 7 % anvender KT af og til i den forbindelse og 1 % anvender KT som eneste transportmiddel. Kun 24 % kendte til den behovsstyrede KT i området, 1 % havde brugt, men 40 % af borgerne regnede med, at de ville anvende den behovsstyrede KT i fremtiden. Også i forhold til befordringen i forbindelse med fritidsformål er bilen altafgørende. Med undtagelse af i forbindelse med ture i naturen står personbilen for mindst 85 % af befordringen. Når der ses på lokalsamfundets størrelse og valget af befordringsmidler mellem hjem og arbejde er der ikke en klar sammenhæng mellem urbaniseringsgraden og andelen af transporten, der er foretaget med personbil. Det er der, når det drejer sig om at anvende KT eller at være blød trafikant, hvor en større andel anvender disse muligheder i større landsbysamfund. Det betyder ikke, at befolkningen bruger KT væsentligt mere, men at der er flere valgmuligheder med stigende urbaniseringsgrad.

De forventede, fremtidige reduktioner og omstruktureringer af KT i landområderne vil antageligt medføre, at der bliver større behov for andre måder at løse mobilitetsudfordringen på, og her vil samkørsel være en relevant mulighed i fremtiden. Endvidere har den teknologiske udviklingen indenfor IT-området medført, at der kan laves mere fleksible og intelligente samkørselsordninger, end der er set tidligere. Derfor er borgerne i Favrskov spurgt om deres brug af moderne kommunikationsmidler og holdning til samkørsel. Den altovervejende del af befolkningen bruger mobiltelefon og Internet, og det bør derfor kun i mindre grad ses som en barriere mod intelligent samkørsel. 68 % vil gerne deltage i samkørsel, men den helt store barriere mod et sådant system er et eventuelt manglende kendskab til dem der skal køres sammen med. De ældste borgere var mest forbeholdne overfor ideen om intelligent samkørsel.

## 6 Perspektivering.

Der er for os ingen tvivl om, at løsningen på mobilitetsudfordringen i landdistrikterne i fremtiden vil være et mix af indsatser på forskellige niveauer. Vi forestiller os, at tre niveauer kan strukturere debatten og de nødvendige forsøg. Overordnet må de primære forandringsagenter være regionen, kommunen, den enkelte landsby og udbyderne af persontransportløsninger.

### **Teknologi**

Niveauet for de teknologiske løsninger, hvor alle de hastigt fremvoksende muligheder for bestilling og betaling af kørsel via avanceret mobiltelefoni og internetbårne, sociale medier bør afprøves. Den

teknologiske udvikling foregår med stormskridt, og vores undersøgelse viser, at kun ganske få grupper i landdistriktssamfundet ikke forventes at kunne deltage på den scene i øjeblikket.

### Lokalsamfundsniveauet

Med udgangspunkt i allerede eksisterende eller genopbygget social kapital skaber det enkelte lokalsamfund eller flere sammen (netværkslandsbyen), deres egne løsninger både gennem brug af intelligent kommunikationsteknologi og fastere strukturer for samkørsel. Vi ser oplagte muligheder for landsbynetværksløsninger, hvor en række (mindre), KT-løse landsbyer på pendlerruter mod de store byer eller mellem kommunens hovedbyer, koordinere og systemsætter deres intelligente samkørsel.

En anden spændende løsningsmodel er den såkaldte Landsbypedelordning lanceret af Landdistrikternes Fællesråd. En sådan kompleks løsning kan yde positive bidrag til mange aspekter i en landsbys trivsel og udvikling. (se <http://ldf.landdistrikterne.dk/wp-content/uploads/2009/03/landsbypedel-projektbeskrivelse.pdf>)

### Den kommunale planlægning

I kommuneplanens strategidel, hovedstruktur, samt rammedel og lokalplanlægning bør kommunen arbejde med et klart profileret bymønster, der er bæredygtigt også på længere sigt, både økonomisk, fagligt og strukturelt. Det betyder stop for udlæg af byggegrunde *alle mulige steder* og en centralisering af byudviklingen i centre, hvor der er, eller bliver alle moderne faciliteter inden for butiksforsyning, kultur og fritid, almennyttigt boligbyggeri og KT til de større centre uden for kommunen og mellem betydende landsby- og bysamfund internt i kommunen.

Tag tyren ved hornene en gang for alle, og lad os se det i øjnene. Kollektiv trafik i store busser uden for de større landsbyer, har ingen fremtidig gang på jorden, fordi disse systemer er for dyre, for dårlige og ikke lever op til moderne landdistriktsbeboeres behov og forventninger. Det er dog tankevækkende, at mange samkørselsordninger og forsøg på at forbedre befordringsmulighederne i landdistrikterne alle kun har haft en kortere opblomstring og en hurtig uddøen. Udfordringen er derfor hvordan man får et levedygtigt system op at stå i det rurale Danmark. Der er derfor et udtalt behov for en fordomsfri debat og nogle storskalaforsøg med nye, intelligentere systemer og løsninger. Vi håber, at dette projekt kan være et lille skridt på vejen.

## 7. Tak til

Projektet ønsker at takke Velfærdsministeriet via Landdistriktpuljen for 2009 samt Ministeriet for fødevarer, landbrug og fiskeri via 'Attraktive levevilkår i landdistrikterne' for økonomisk støtte til projektet. Endvidere skal der lyde en særlig tak til LAG Favrskov, herunder specielt Merethe Juul Thysen for samarbejdet omkring de administrative dele af projektet.

## 8. Referencer

Buchardt, J. & Schønberg, M. (2006). *Lige ud af landevejen. Med hestevogn og bil på amternes veje 1868 – 2006*. Syddansk Universitetsforlag. Odense.

Castel, M. (2004). *An Introduction to the Information Age in The Information Society Reader*. Webster, F.; Blom, R.; Karvonen, E.; Melin, H.; Nordenstreng, K.; Puoskari, E. Editors. London & New York: Routledge, 2004.

Danmarks Statistik (2010), [Online]. <http://www.statistikbanken.dk/statbank5a/default.asp?w=1280>. [02-03-2010]

Danmarks Transportforskning (2008), 27-06-2008-last update, *Transportvaneundersøgelsen* [Homepage of DTU Transport], [Online]. <http://www.dtu.dk/centre/modelcenter/TU.aspx> [02-03-2009].

Gray, D.; Shaw, J.; Farrington, J. (2006). *Community transport, social capital and social exclusion in rural area*. Area, vol. 38, no. 1, pp. 89-98.

Lind, O. & Møller, J. (1996) *Bag hækken. Det danske parcelhus i lyst og nød*. Arkitektens Forlag, København.

Lohmann, A.H. & Møller, J. (2009) *Landsbyerne er truet af samfundet*. Tidsskriftet Byplannyt. 7 Årgang. Juni 2009.

Mogensen, G.V.; Mørkeberg, H.; Sundbo, J. (1978). *Småbyer i landdistrikter*. Socialforskningsinstituttet, Publikation 86. Teknisk Forlag, København.

Møller, J. (2008a) *Livet på landet*. Tidsskriftet Vedvarende Energi & Miljø. April 2008.

Møller, J. (2008b). *Ingen landsby kan det hele*. Tidsskriftet Byplannyt. 6 årgang. November 2008.

Møller, J. (2009). *Mellem udvikling og afvikling. En minianalyse af de danske landdistrikter og landsbyer*. Tidsskriftet Plan. Universitetsforlaget. Oslo.

Møller, J. (2010). *Landsbyforeningsliv og den lokale forankring - holder den?*. Tidsskriftet kultur & Fritid, Århus.

Møller, J.; Johansen, H. H. W, Staunstrup, J. (2010). *Villages and Hamlets in Denmark- A spatial challenge in the making*. Konferenceartikel. Nordic Rural Futures, Pressures and possibilities. Tamsvik, Sverige, Maj 2010.

Pucher, J. & Renne, J.L. (2005). *Rural mobility and mode choice: Evidence from the 2001 National Household Travel Survey*. Transportation, vol. 32, no. 2, pp. 165-186.

Stromberg, M. (2007). *Growing Old in a Car-centric World - Americans love their automobiles. What does that mean for an aging nation?*. American Planning Association, Washington.

Trafikministeriet (1997). *Trafikken på landet og til de små øer*, Trafikministeriet, København.

Transportrådet (1997). *Transport i landområder - effekter af trafikpolitiske tiltag*. Transportrådet, København.

Transportrådet (2002). *Kollektiv transport på landet - børn, unge og ældres perspektiv*. Transportrådet, København.

Østergaard, N. (2010). *Busserne forsvinder fra Udkantsdanmark*. Ingeniøren, København.

---

<sup>i</sup> Trafikforskningsgruppen, Aalborg Universitet.

<sup>ii</sup> Foreningen ”Udvikling af Landboliv”.

<sup>iii</sup> De to fokusgruppeinterview benævnes FGI I og FGI II. Nummer I blev afholdt på Lokalhistorisk Arkiv i Hvorslev 20.05.2010 og nummer II samme sted 27.05.2010.

<sup>iv</sup> Forskellige, behjertede forsøg på Stationsnær byudvikling, udbygning af metro og letbanesystemer m.v. er forsøg på at modgå denne opsplittning. Samtidig vokser alle danske byer med personbilsbaserede storcentre med voldsomme volumener både i salgsareal og parkeringsareal. F.eks. IKEA, Bauhaus og andre betydende kædeforretninger samt multicentre som for eksempel Randers Storcenter og City Syd i Aalborg.

<sup>v</sup> Her skal nævnes at Amtskommunerne udbyggede en lang række gymnasier i en række mindre og mellemstore bysamfund. Det gav startskuddet til en af de store udfordringer i dagens KT i det rurale Danmark, nemlig befordring af gymnasieleverne, der er bosiddende på landet.

<sup>vi</sup> Castells begreb ”Space of Flows” (Castell, 2004) dækker meget godt, at alle de stofmæssige strømme i forbindelse med landbrugsdrift går uden om landsbyen og direkte til byerne og verdensmarkedet. Hvorvidt hans ”Space of Place” betragtninger kan bruges om landbruget og det folkelige liv på landet bør tages op til grundig drøftelse ved en anden lejlighed.

<sup>vii</sup> Det blev ikke undersøgt, hvordan eventuelle fleksible busordninger som telebusser kan ændre transportbehovet.

<sup>viii</sup> Det bemærkes, at der her er tale om et meget lavt antal respondenter, hvorfor resultaterne skal tages med forbehold.

<sup>ix</sup> En mindre del af respondenterne svarede ikke på dette spørgsmål. Hvis alle respondenter var medtaget, ville ja-andelen være på 35 %.

<sup>x</sup> Denne sammenhæng findes generelt i mindre danske lokalsamfund (Danmarks Transportforskning 2008).

<sup>xi</sup> Det bemærkes, at respondenterne har kunnet markere flere ønsker om forhåndskendskab, hvorfor andelen der ikke har nogen krav om forhåndskendskab er lidt større end den i tabellen opgivne andel.

<sup>xii</sup> Med intelligent samkørsel menes et system, der via mobiltelefon og/eller Internet kan skabe kontakt mellem deltagere der ønsker at køre med og deltagere, som har planer om at foretager en tur som chauffør. Systemet er tænkt til at fungere i realtid eller næsten realtid.

<sup>xiii</sup> Det bemærkes at på grund af eventuelle misforståelser i forbindelse med de stillede spørgsmål, er holdningen til intelligent samkørsel mere positiv end det fremgår af tabellen.