



Afgivet til Folketinget den 25. marts 1999

# Trafikministerens redegørelse om den kollektive trafik

## 1 Indledning

Det er regeringens mål, at den kollektive trafik skal udvikles og forbedres, fordi den opfylder en række væsentlige samfundsmæssige funktioner. Den kollektive trafik har stor betydning i pendlingstrafikken og i trafikken i forbindelse med de større byer. Tilsvarende har den kollektive trafik en grundlæggende betydning for den del af befolkningen, der ikke har adgang til bil. Den kollektive trafik udgør således en offentlig velfærdsservice, som samfundet stiller til rådighed for borgerne på linie med andre offentlige ydelser. Endvidere er den kollektive trafiks bidrag til belastningen fra trafikken i form af ulykker, miljøbelastning og trængsel som hovedregel mindre end belastningen fra andre transportformer. Forbedring af den kollektive trafik vil derfor sikre, at den service, som borgerne tilbydes, forbedres, samtidig med at belastningen fra trafikken begrænses.

Denne redegørelse vil blive ledsaget af en udredning, der analyserer centrale problemstillinger i forbindelse med den kollektive trafiks muligheder. Udredningen indgår sammen med redegørelsen i den række af analyser, udvalgsarbejder mv., der i forlængelse af regeringsgrundlaget er igangsat med henblik på at foretage en omfattende udredning af den kollektive trafiks muligheder.

Udvikling og fornyelse af den kollektive trafik udgør en løbende proces. Den kollektive trafik skal hele tiden udvikles i takt med befolkningens transportbehov. Hvis den kollektive trafik ikke følger med udviklingen, risikerer den at tabe yderligere markedsandele.

Der er i disse år på mange forskellige områder fokus på behovet for fornyelse af den offentlige sektor, og

de overordnede mål og strategier, som ligger til grund for arbejdet med at forny den offentlige sektor, er også relevante for den kollektive trafik. Den stadige trafikvækst stiller nye udfordringer og betingelser, hvilket yderligere understreger behovet for en løbende udvikling og fornyelse.

I nærværende redegørelse fokuseres der først og fremmest på bus- og togtrafikken, som med hensyn til finansiering, regulering mv. adskiller sig fra andre kollektive transportformer: fly, færger og taxi.

For flytrafikken har der siden 1997 været fri adgang til erhvervsmæssig luftfart i Danmark. Som konsekvens heraf og som konsekvens af åbningen af den faste forbindelse over Storebælt sker der i disse år en række tilpasninger af indenrigsflytrafikken, ligesom der for lufthavnenes vedkommende gennemføres udbygning af Københavns og Billund lufthavne. Odense og Aalborg Lufthavne er blevet overført fra staten til kommunale fællesskaber. I Århus-området føres der for tiden en debat om lufthavnsforholdene.

For færgetrafikken er der sket en række markante ændringer af trafikken på Kattegat ved indførelse af højhastighedsfærger og omlægning af færgetrafikken, så den fremtidige personfærgetrafik koncentrerer sig mellem Odden på Sjælland og Ebeltoft/Århus i Jylland. Som følge af Øresundsforbindelsens etablering vil der også ske væsentlige tilpasninger af færgetrafikken mellem Sjælland og Skåne, ligesom færgetrafikken mellem Bornholm og København undergår ændringer.

Regeringen har fremsat forslag til lov om færgefart, som har til formål at skabe et moderne og tidssvarende lovgrundlag for de mange færgeruter, der sikrer transporten for øboerne og imellem landsdele, men

som ikke kan drives på almindelige kommerциelle vilkår.

For taxitrafikken er der igennem det seneste år tilvejebragt et fornyet lovgrundlag. Opgaven i de kommende år vil blandt andet bestå i at søge at udnytte taxi-trafikkens muligheder for at spille en større rolle i samspil med den kollektive trafik, især i forbindelse med udviklingen af den mere fleksible, brugertilpassede kollektive trafik.

Endelig bør det nævnes, at der er en spændende udvikling undervejs med nye initiativer vedrørende samkørsel i personbiler og udbredelse af delebilordninger. Disse initiativer kan på samme måde som den traditionelle kollektive trafik medvirke til begrænsning af miljøproblemerne.

## **2. Gennemførte initiativer til forbedring af den kollektive trafik**

Der er i de senere år gennemført en hel række initiativer, som bidrager positivt til udviklingen af den kollektive trafik, og som udgør en god platform for de kommende års arbejde. På nogle områder kan effekten af initiativerne allerede ses, mens der på andre områder først vil være en effekt på lidt længere sigt. I det følgende gennemgås de væsentligste initiativer.

Der skabes gennem anlæg af nye *banestrækninger* grundlag for forbedring af jernbanetrafikkens konkurrenceevne over for andre transportmidler - primært fly og biler. Åbningen af den faste forbindelse over Storebælt har forøget antallet af togrejsende i østvesttrafikken med godt 50 pct., og har generelt medvirket til at give togtrafikken et løft. Togtrafikken har i dag en markedsandel på ca. 30 pct. i Øst-Vesttrafikken.

Stigningen skyldes bl.a. en overflytning af flypassagerer til tog. Set i lyset af at energiforbruget ved flytransport er godt 5 gange højere end energiforbruget ved togtransport, udgør togtrafikkens fremgang efter åbningen af den faste forbindelse over Storebælt et eksempel på, at fremme af togtrafik bidrager til at begrænse miljøbelastningen fra transportsektoren.

Det må forventes, at Øresundsforbindelsen, der åbnes om godt et års tid, tilsvarende vil forbedre konkurrenceevnen for jernbanetrafikken. Åbningen af jernba-

neforbindelsen til Kastrup i 1998, den igangværende etablering af dobbeltspor på S-banen til Frederiksund, samt beslutningen om etablering af en Ringbane i Hovedstadsområdet, udgør andre initiativer, som bidrager til at skabe bedre betingelser og nye forretningsmuligheder for jernbanetrafikken. Gennem beslutningen om køb af nyt S-togsmateriel samt togsæt til trafikering af Øresundsforbindelsen er der yderligere skabt grundlag for forbedring af den kollektive trafik i hovedstadsområdet. Sidst, men ikke mindst giver etableringen af Metroens 1. fase, der ventes åbnet i 2001, et kvalitativt løft til det kollektive trafiksystem i hovedstadsområdet.

Der er i 1997 og 1998 truffet beslutning om *ned sættelse af taksterne* i den kollektive trafik bl.a. med henblik på at forbedre konkurrenceevnen over for mere miljøbelastende transportformer. Takstnedsættelserne omfatter dels en generel nedsættelse af taksterne, dels en ændring af aldersgrænsen for betaling af fuld takst. Der er i 1997 og 1998 gennemført en udvidelse af børnerabatten fra det fyldte 12. til det fyldte 16. år, medens der i 1999 planlægges udvidelse af gratisgrænsen til det fyldte 10. år. De gennemførte takstændringer skal ses på baggrund af, at prisforholdet mellem biltrafik og individuel trafik gennem en årrække har udviklet sig til ugunst for den kollektive trafik. Takstnedsættelserne bidrager sammen med de afgiftsstigninger på benzin, som blev besluttet i forbindelse med Pinsepakken, til at ændre denne udvikling.

Der er siden starten af 90-erne gennemført en række forsøg med kollektiv trafik i *tyndtbefolkede områder*. Forsøgene viser, at det er muligt at forbedre den kollektive trafik i de tyndtbefolkede områder inden for de eksisterende økonomiske rammer gennem omstilling i retning af større fleksibilitet og øget kundeorientering. Der er afsat 90 mio. kr. i omstillingsstøtte over de næste fem år for at skabe grundlag for en generel forbedring af den kollektive trafik i de tyndtbefolkede områder. Den undersøgelse, som Trafikministeriet netop har offentliggjort om kollektiv trafik i de tyndtbefolkede områder, giver de overordnede rammer for initiativerne.

De 90 mio. kr. der er afsat til forbedring af den kollektive trafik i de tyndtbefolkede områder, udgør ét element i den aftale, der er indgået mellem regeringen, SF og Enhedslisten om udmøntning af de 200

mio. kr. pr. år, der er afsat til forbedring af den kollektive trafik. Ud over de allerede nævnte initiativer medfører aftalen, at der skabes grundlag for forbedring af togbetjeningen på strækningen Odense-Svendborg. Gennem opgradering af den tekniske standard på banen og indkøb af nyt materiel skabes der grundlag for reduktion af rejsetiden og en generel forbedring af serviceniveauet. Der er endvidere afsat midler til forbedring af den kollektive nærtrafik i Århus.

*Bus-togsamarbejdet*, der har skabt grundlag for det landsdækkende takst- og billetsamarbejde, som blev igangsat i efteråret 1997, har bidraget til at skabe større sammenhæng i den kollektive trafik. Takst- og billetsamarbejdet har sammen med udviklingen af et brugervenligt rejseplanlæggersystem på internettet gjort det lettere og mere enkelt for kunderne at bruge den kollektive trafik. Bus-togsamarbejdet, der ledes af DSB og Amtsrådsforeningen, udgør et godt eksempel på et visionært og konstruktivt samarbejde mellem repræsentanter for de forskellige myndigheder, der har ansvaret for den kollektive trafik.

Der er endvidere i de seneste år gennemført væsentlige ændringer af de *organisatoriske rammer* for togtrafikken med henblik på at skabe kundeorientering og effektivisering. Gennem adskillelse af DSB og Banestyrelsen i to selvstændige enheder er der skabt grundlag for en åben adgang til skinnenettet i overensstemmelse med EU's regler på området. Hertil kommer, at DSB er omdannet til en selvstændig offentlig virksomhed med S-tog i et særskilt A/S. Disse initiativer ventes at bidrage til en bedre togtrafik i de kommende år. Endvidere åbner den ændrede lovgivning op for nye finansieringsmodeller til investerings- tunge nyanskaffelser.

De nye rammer for togtrafikken betyder, at der er indgået kontrakt mellem staten og DSB om køb af trafik. Der er i kontrakterne, som er indgået om offentlig service passagertrafik, anført en række serviceparametre, som f.eks. handicapforanstaltninger, tryghedsskabende foranstaltninger, inddragelse af pendlerklubber i køreplanprocessen, cykelmedtageordninger mv., hvor DSB og DSB S-tog A/S forpligtes til at videreudvikle produkterne. Endvidere indgår udvikling af et system til måling af kundernes vurdering af DSB's transporttilbud i kontrakterne. Kontrakterne bidrager således til at sikre en trafikpolitisk styring af jernbanepassagertrafikken og dennes ud-

vikling med henblik på fortsat at udvikle produktet efter kundernes behov og ønsker.

På busområdet er der siden busdriften er bragt i udbud konstateret omfattende prisreduktioner og effektivisering af driften. En del af amternes samlede besparelse er blevet anvendt på områder uden for den kollektive trafik. Den resterende del af effektiviseringsgevinsten er kommet den kollektive trafik til gode i form af bedre og billigere trafik. De hidtidige erfaringer med udbud peger på, at der er behov for at sikre, at effektiviseringen ikke sker på bekostning af forringelse af serviceniveau og arbejdsmiljø. Resultatet af de seneste udbudsrunder indikerer, at prisfaldet næppe vil fortsætte i de kommende år, men finde sit leje på et højere niveau, stadig lavere end udgangspunktet.

Reguleringen af den kollektive fjerntrafik er underlagt andre vilkår end den regionale og lokale kollektive trafik. Med ny lovgivning vil fjernbussernes vilkår blive forandret gennem ny organisering. Regeringen ønsker desuden i en forsøgsperiode at undersøge konsekvenser af en udvidelse af adgangen til at udføre fjernbustrafik. Der foreslås derfor med det fremsatte lovforslag til ændring af busloven at drage erfaringer med at supplere fjerntrafikken med tog med et tilbud om fjernbusser. Der vil således inden for visse rammer blive åbnet mulighed for etablering af fjernbusruter over Storebælt.

De senere års udvikling inden for den regionale og lokale kollektive trafik, som varetages af amter og kommuner, viser, at den stigende statslige aktivitet inden for den kollektive trafik ikke modsvares af en stigning i den regionale og lokale aktivitet. Det afspejler sig også i finansieringen. Dette bør indgå i grundlaget for de videre overvejelser om, hvordan den kollektive trafik kan fremmes.

Det er regeringens overordnede vurdering, at de mange initiativer, der er gennemført i de seneste år, udgør væsentlige skridt i arbejdet for at udvikle og forny den kollektive trafik. Men det vurderes dog samtidig, at de gennemførte initiativer ikke i sig selv er tilstrækkelige til at fastholde og styrke den udvikling, som regeringen finder, der er behov for. I det følgende gennemgås de overordnede linier i den strategi, som regeringen finder bør lægges til grund for de

kommende års indsats i forhold til den kollektive trafik.

### **3. Mål og udfordringer for den kollektive trafik**

Den kollektive trafiks markedsandel i persontrafikken har været jævnt faldende gennem årene i takt med personbilens udbredelse. Den kollektive trafik har først og fremmest en væsentlig rolle i bolig-arbejdsstedstrafikken, hvor den står for ca. 20 pct. af transporten. Markedsandelen af fritidstrafikken er væsentligt lavere svarende til ca. 10 pct., hvilket bl.a. skyldes, at rejsemønstrene i fritidstrafikken i højere grad er spredt i tid og rum, således at de ofte er vanskelige at betjene med kollektiv trafik.

Den kollektive trafik har endvidere en væsentlig rolle i transportbilledet i de større byer. I hovedstaden står den kollektive trafik for ca. 30 pct. af transporten, medens den i de større byer og hovedstadens forstæder står for ca. 18 - 20 pct. af transporten. I de tyndt-befolkede områder står den kollektive transport for ca. 10 pct. af den samlede transport.

Det må forventes, at den hidtidige stigning i antallet af personbiler fortsætter. I 1980 var der i Danmark 270 biler pr. 1.000 personer i Danmark, medens der i dag er ca. 350 biler pr. 1.000 personer. Det forventes, at der om 10 år vil være ca. 390 biler pr. 1.000 indbyggere.

På den ene side giver bilrådighed større mobilitet for den enkelte - en mobilitet, som er nødvendig for mange i dagens samfund, hvor erhvervsarbejde, familieliv og fritidsinteresser skal kombineres i en ofte presset hverdag. På den anden side kan det stigende antal biler samtidig i et vist omfang medvirke til at begrænse mobiliteten for andre, bl.a. gående, cyklister, børn og ældre, fordi det bliver sværere og mindre trygt at færdes i trafikken. En fortsat stor stigning i biltrafikken kan også gøre det vanskeligt at nå målsætningen om at begrænse transportsektorens CO<sub>2</sub>-udslip.

Stigende biltrafik kan også skabe øget trængsel på vejnettet. Dette udgør i dag et forholdsvis overskueligt problem i Danmark, men det må forventes, at trængslen i de kommende år vil blive øget i forbindelse med byernes trafik. Det forekommer ikke realistisk eller hensigtsmæssigt at løse trængselsproblemerne alene ved udbygning af vejnettet i byerne, og

der er derfor behov for, at den kollektive transport sammen med cyklen tager sin del af den forventede trafikstigning.

Det stigende antal biler vil være med til at ændre betingelserne for den kollektive trafik. På *den ene side* må det forventes, at efterspørgselen falder, fordi flere familier får en - eller flere - biler. På *den anden side* vil det stigende antal biler betyde, at den samfundsmæssige belastning fra trafikken på visse områder stiger, hvilket vil forøge behovet for, at den kollektive trafik tager sin del af trafikvæksten.

Den kollektive trafik skal tilpasses og udvikles i takt med disse betingelser. I denne proces skal kunderne være i centrum for indsatsen, for det er i sidste instans kundernes beslutning om at bruge - eller ikke bruge - den kollektive trafik, der viser, om det lykkes for den kollektive trafik at skabe succeshistorier.

Det er regeringens vurdering, at en styrkelse af den kollektive trafik i de kommende år skal tage udgangspunkt i følgende hovedopgaver:

- Den kollektive trafik skal - på linie med anden offentlig service - udvikles og forbedres for at sikre en effektiv ressourceudnyttelse samtidig med, at det tilbud, der gives borgerne, forbedres.
- Den kollektive trafik skal udvikles, så den i højere grad kan tage sin del af trafikvæksten og dermed bidrage til begrænsning af den samfundsmæssige belastning fra trafikken. Dette er først og fremmest relevant i forbindelse med trafikken mellem og i de større byer.

Det offentlige yder et betydeligt tilskud til den kollektive trafik. Det direkte tilskud, dvs. drifts- og anlægstilskud udgør ca. 5 mia. kr. pr. år. Herudover modtager den kollektive trafik en række andre direkte og indirekte tilskud, dels som kompensation for den generelle takstnedsættelse og udvidelse af børnerabat-ten som blev gennemført i 1997/98, og dels i forbindelse med de forskellige sociale rabatter, hvor staten gennem tilskud og køb af hel eller delvis fribefordring for særlige grupper subsidierer den kollektive trafik. Endelig er den kollektive trafik fritaget for en række afgifter, herunder moms.

Ansvar og dele af finansieringsbyrden for den kollektive trafik påhviler det offentlige, fordi sikring af et grundlæggende transporttilbud i vid udstrækning er en offentlig serviceopgave. Regeringen finder, at de overordnede rammer for den kollektive trafik, hvor ansvaret er delt mellem stat, amter og kommuner generelt udgør et godt fundament for udviklingen af den kollektive trafik.

#### **4. Strategi**

Den kollektive trafik skal tilpasses efter borgernes behov, og der skal i den sammenhæng være opmærksomhed på, at borgernes behov i højere grad end tidligere er individuelle. Den service, der tilbydes, skal ikke bestemmes af "systemernes" behov eller ønsker. Den skal derimod målrettes mod de behov, som borgerne har. Det betyder, at dialog med borgerne bliver et centralt element i arbejdet med at udvikle og modernisere serviceydelserne. I den kollektive trafik er der påbegyndt en udvikling, hvor der i højere grad fokuseres på kundernes behov, bl.a. gennem ændring af rammerne for de tidligere statsvirksomheder. Regeringen finder, at den udvikling der er påbegyndt i den kollektive trafik skal fortsættes og forstærkes i de kommende år. Kunden skal være i centrum - både i planlægningen og udførelsen af den kollektive trafik, og det er derfor nødvendigt at overveje, om der gøres nok for at fokusere på kunderne.

Behovet og potentialet for kollektiv trafik er ikke det samme i de tyndtbefolkede områder og i de store byer, og derfor skal den service, der tilbydes, tilpasses efterspørgsels struktur og omfang. Initiativerne til forbedring af den kollektive trafik skal være målrettede og fokuserede i forhold til de funktioner, som den kollektive trafik varetager i forskellige områder.

Det er ikke realistisk af forvente, at den kollektive trafik kan overtage markedsandele fra privatbilen i de tyndtbefolkede områder, hvor den spredte bosætning gør det vanskeligt og omkostningskrævende at etablere et dækkende traditionelt kollektivt trafikudbud. Selv om den kollektive trafik ikke kan konkurrere med privatbilen i de tyndtbefolkede områder, kan og bør den udgøre et godt supplement til privatbilen, ikke mindst af hensyn til dem, der ikke har adgang til bil i det daglige. I rapporten om kollektiv trafik i tyndtbefolkede områder peges der på, hvordan den kollektive trafik kan tilrettelægges, således at der in-

den for de eksisterende økonomiske rammer kan gives et bedre og mere fleksibelt tilbud til kunderne i de tyndtbefolkede områder, samtidig med at miljøbelastningen begrænses.

I udviklingen af den kollektive trafik i og mellem byerne er der behov for at fokusere på andre elementer. Fordi trafikens samfundsmæssige belastning først og fremmest udgør et problem i forbindelse med byerne, bør initiativer, der fokuserer på at forøge den kollektive trafiks markedsandel, som hovedregel være rettet mod byerne. Samtidig er det primært i forbindelse med byerne, at der er kundegrundlag for et højt serviceniveau i den kollektive trafik, og hvor den kan udgøre et attraktivt alternativ til privatbilen. Tilsvarende er det først og fremmest i forbindelse med byernes trafik, at der er miljøfordele forbundet med kollektiv trafik, fordi det store kundegrundlag giver mulighed for høj kapacitetsudnyttelse. På denne baggrund er det regeringens vurdering, at de kommende års initiativer, der sigter mod at overflytte transport til kollektiv trafik, bør fokusere på trafikken i forbindelse med de større byer.

Regeringen har i efteråret 1998 gennem udsendelse af et debatoplæg inviteret til en bred debat blandt befolkningen, politikere, myndigheder og organisationer om den kollektive trafik. Den aktive og brede deltagelse i debatten viser, at der er stor interesse for den kollektive trafiks muligheder og betingelser. Den offentlige debat har været præget af mange konstruktive bidrag, som indgår i grundlaget for regeringens strategi for den kollektive trafik i de kommende år.

#### ***Den kollektive trafik skal være hurtigere og mere præcis***

- Forsinkelser spilder tid, og udgør derfor et økonomisk tab for samfundet. For den enkelte er forsinkelser en kilde til irritation. Kunderne har krav på, at den vare som de betaler for - transport på en given strækning på et givet tidspunkt - leveres som lovet. Regeringen finder, at bedre regularitet er et væsentligt element i udviklingen af den kollektive trafik. Der skal derfor stilles krav til den kollektive trafik, men det skal samtidig sikres, at den kollektive trafik fortsat har de tilstrækkelige forudsætninger for at forbedre regulariteten, herunder tilstrækkelig kapacitet og vedligeholdelsesstandard samt driftssikkert materiel. Med de nye

kontraktformer på jernbaneområdet er der allerede etableret et grundlag for forbedring, fordi forsinkerelser får økonomiske konsekvenser for DSB. Kontraktinstrumentet vil blive udviklet i de kommende år. Der vil således blive arbejdet på at udvikle en incitamentsstruktur og et bonussystem rettet mod parametre som regularitet, kundetilfredshed og producerede personkilometre. På busområdet er der tilsvarende i et vist omfang draget erfaringer med incitamentskontrakter. Regeringen vil følge udviklingen med henblik på at vurdere om de initiativer, der allerede er taget, er tilstrækkelige.

- Rejsetiden med den kollektive trafik skal reduceres - det skal være hurtigere at bruge den kollektive trafik. Højere rejsehastighed kan bl.a. tilvejebringes ved at skabe bedre sammenhæng og koordination mellem forskellige dele af den kollektive trafik. Skifte- og ventetider opleves generende for kunderne, og medvirker til at forøge den samlede rejsetid, når der bruges flere forskellige kollektive transportmidler. For jernbanen gælder det, at rejsetiden kan også begrænses ved at give mulighed for gennem bedre materiel eller infrastruktur at køre med højere hastighed. I byerne udgør den øvrige trafik en begrænsende faktor for bussernes hastighed. Den kollektive trafik bør fremmes ved i højere grad at give busserne prioritet i trafikken gennem anlæg af busbaner, signalprioritering mv. Regeringen har i regeringsgrundlaget tilkendegivet, at der vil blive tilvejebragt lovgivningsmæssig mulighed for, at kommuner kan foretage trafikreguleringer. Den mulighed vil også kunne bruges til fordel for den kollektive trafik.

#### ***Den kollektive trafik skal udgøre et sammenhængende transportnet***

- En tur med bil går fra dør til dør - en tur med kollektiv transport går fra station til station eller fra stoppested til stoppested. I mange situationer består en kollektiv rejse i realiteten ikke blot af én, men af flere forskellige små ture, der skal planlægges og koordineres. Skiftet mellem transportformer tager tid og kræver planlægning. Skifte- og ventetider er med til at besværliggøre brugen af den kollektive trafik, og større sammenhæng og bedre koordination udgør en afgørende forudsætning for at gøre den kollektive trafik mere attrak-

tiv. Der er behov for at forbedre sammenhængen *både* mellem individuel trafik og kollektiv trafik og mellem forskellige dele af den kollektive trafik. I de større byer bør der gøres væsentligt mere for at bilisterne kan benytte kollektiv trafik i forbindelse med det overordnede vejnet. Endvidere bør mulighederne for i højere grad at inddrage taxi i den kollektive trafik, vurderes nærmere. Bedre sammenhæng med individuel trafik kræver bl.a. at der er sikre og tilgængelige parkeringspladser for cykler og biler i forbindelse med stationer og stoppesteder.

Bus-togsamarbejdet udgør et godt grundlag for i de kommende år at arbejde videre med bedre sammenhæng i den kollektive trafik. Der er behov for at etablere sammenhæng på mange forskellige områder, og der skal derfor arbejdes videre med initiativerne i relation til information, takst- betalings-systemer, teknologi, markedsføring mv.

- Den kollektive trafiks terminaler har gennem mange år været et forsømt område. Komfortable, trygge og overskuelige terminaler er med til at gøre den kollektive trafik mere attraktiv, og fremmer mulighederne for at udvikle et sammenhængende transportnet. Behovet for forbedring af terminalerne omfatter således dels terminalernes indretning og udstyr, dels adgangsforhold og cykel- og bilparkeringspladser i forbindelse med terminalerne. Forbedring af terminalerne udgør en vigtig forudsætning for at skabe en bedre sammenhæng mellem kollektiv trafik og individuel trafik.

#### ***Kundernes behov skal være i centrum i den kollektive trafik***

- Udviklingen af den kollektive trafik skal orienteres mod kundernes behov. Det betyder bl.a. at planlægningen skal tage udgangspunkt i den rejsendes ønsker og behov, og der skal lægges vægt på at etablere en dækkende og pålidelig information om den kollektive trafik. Den kollektive trafiks succes skal måles, på at kunderne benytter den. Det betyder også, at dialogen med kunderne har meget stor betydning for den kollektive trafik. DSB og en række trafikselskaber har allerede på forskellig vis skabt grundlag for en løbende dialog med kunderne. Disse initiativer bør udbygges og målrettes i de kommende år, idet effektiv mar-

kedstilpasning og forbedring af kvaliteten forudsætter et godt kendskab til nuværende og potentielle kunders ønsker og behov.

- Det skal være trygt at anvende den kollektive trafik. Til trods for at det faktiske antal hændelser er meget begrænset, føler mange sig i dag utrygge ved at benytte den kollektive trafik - især om aftenen. For S-togstrafikken er der taget konkrete initiativer, som er blevet godt modtaget af kunderne. Initiativerne omfatter bl.a. tilstedeværelse af personale om aftenen og fokus på tryghedsskabende indretning af tog og terminaler. Det bør undersøges, hvordan erfaringerne med de gennemførte initiativer kan anvendes generelt i den kollektive trafik.

#### ***Den kollektive trafiks bidrag til miljøbelastningen skal reduceres***

- Transport med bus og tog er allerede i dag i de fleste tilfælde mindre miljøbelastende end andre transportformer, herunder først og fremmest fly og biler. Det skal sikres, at miljøfordelene bevares og udvikles. Det kan bl.a. gøres ved at sikre en bedre kapacitetsudnyttelse i kollektiv trafik - jo flere passagerer der er i de kollektive trafikmidler, jo mindre bliver miljøbelastningen pr. transporteret person. Den kollektive trafik skal derfor gennem tilpasning af den udbudte kapacitet og gennem tiltrækning af flere passagerer tilstræbe en forbedret kapacitetsudnyttelse.

Det skal i forbindelse med investeringer, køb og drift af materiel samt tilrettelæggelse af trafikken sikres, at den kollektive trafik udføres så miljøvenligt som muligt. På togområdet er der f.eks. gennem kravspecifikationer i forbindelse med indkøb af nye S-tog til hovedstadsområdet sikret store miljøforbedringer i form af mindre støjbelastning og energiforbrug. I hovedstadsområdet har HT ved at betale en merpris for mindre miljøbelastende teknologi skabt grundlag for et stort antal gasbusser i København.

Staten har endvidere gennem flere år bidraget til initiativer, der medvirker til begrænsning af miljøbelastningen i den regionale og lokale kollektive trafik. Med det af skatteministeren fremsatte lovforslag vil der blive skabt grundlag for anvendelse

af svovlfattig diesel, hvilket i sig selv begrænser miljøbelastningen og samtidig muliggør anvendelse af efterbehandlingsudstyr, herunder partikelfiltre. Trafikministeriet vil gennem et større demonstrationsprojekt sørge for, at der bliver indhøstet erfaringer med brug af partikelfiltre og deres effekter i forhold til miljøbelastningen, driftstabilitet, økonomi mv.

Regeringen finder, at den nuværende afgiftsstruktur i den kollektive trafik ikke i tilstrækkelig grad giver incitament til at begrænse miljøbelastningen. Når udvalgsarbejdet vedrørende afgifter på kollektiv trafik efter den igangværende høring afsluttes, vil regeringen tage nærmere stilling til muligheden for at lægge energifgifter på kollektiv trafik. Det vil blive forudsat, at provenuet for afgifterne tilbageføres til den kollektive trafik.

#### ***Den kollektive trafik skal fortsat effektiviseres***

- Det direkte driftstilskud til den kollektive trafik udgør under 1 pct. af de samlede offentlige udgifter. Siden 1993 er tilskuddet til den kollektive busstrafik faldet. I samme periode er de samlede offentlige driftsudgifter steget med ca. 6 pct. Der har især været tale om et fald i tilskuddet til den kollektive trafik uden for de store byer. Uden for hovedstadsområdet, Odense og Århus er tilskuddet til den regionale busstrafik faldet med ca. 20 pct. fra 1991 til 1997. Tilsvarende er omkostningerne i den kollektive busstrafik faldet, samtidig med at passagerernes andel af de samlede omkostninger er steget. Tilskuddet til togdriften har været svagt stigende, men er faldet i 1997, hvilket bl.a. skal ses i sammenhæng med stigende passagerindtægter i 1997.
- I den samme periode har persontransportarbejdet udført af den kollektive trafik i store træk været uændret samtidig med at omkostningerne er reduceret. De senere års udvikling i den kollektive trafik har således været karakteriseret ved effektivisering, idet det har været muligt at fastholde produktionen samtidig med at omkostningerne er reduceret.
- På den baggrund bør det vurderes hvordan denne udvikling kan fortsætte. Det forekommer ikke sandsynligt, at den hidtidige udvikling på busom-

rådet, hvor bustimeprisen til stadighed er faldet, vil fortsætte. Der må derfor skabes andre effektiviserings- og omprioriteringsmuligheder med henblik på at effektivisere den kollektive trafik og herunder at give økonomiske muligheder for en øget satsning på den kollektive trafiks stærke sider.

## 5. Initiativer

Regeringen vil i en række initiativer udmønte den strategi, som er beskrevet i det foregående. På mange områder er der allerede i de forgangne år taget væsentlige skridt, som på kort og længere sigt underbygger strategien for udvikling af den kollektive trafik. Opgaven bliver derfor først og fremmest at følge udviklingen med henblik på at sikre, at de gennemførte forbedringer i form af investeringer, ændring af de organisatoriske rammer, mv. bidrager til den nødvendige forbedring af kvaliteten. Vi skal have udnyttet de store investeringer, der allerede er gennemført, og de store tilskud, der allerede gives, på den mest optimale måde. De ressourcer, der anvendes, skal omsættes til bedre kollektiv trafik til gavn for kunderne.

1. Den nuværende arbejdsdeling med hensyn til privatbaner og sidebaner vurderes p.t. af et udvalg nedsat under Trafikministeriet. Problemstillingen er også rejst i forbindelse med Opgavekommissionens arbejde. Den nuværende arbejdsdeling betyder, at ansvaret for den regionale og lokale kollektive trafik i vid udstrækning ligger hos de myndigheder, der er tættest på borgerne - og dermed på kunderne i den kollektive trafik, medens staten har ansvaret for den landsdækkende jernbanetrafik. Det igangværende udvalgsarbejde vil pege på, om der er behov for justeringer på baneområdet.
2. De senere års udvikling viser, at der kan være behov for en tættere og mere formaliseret dialog mellem det statslige niveau og amter og kommuner om rammerne og målene for den kollektive trafik. Regeringen vil undersøge, hvordan en sådan dialog kan udvikles med henblik på at etablere et samarbejde, der kan bidrage positivt til udvikling af kvaliteten i den regionale og lokale kollektive trafik. En sådan dialog kan bl.a. tage afsæt i en klarere statslig sektorfunktion, som bidrager til udviklingen af den kollektive trafik mht. bl.a. tek-

nologi, information, begrænsning af miljøbelastningen mv.

3. Regeringen vil, når høringen vedrørende rapporten om energiafgifter på den kollektive trafik er afsluttet, foretage en vurdering af afgiftsstrukturen i den kollektive trafik med henblik på bl.a. at vurdere, om der bør indføres energiafgifter i den kollektive trafik, således at miljøbelastningen begrænses. Og i givet fald efter hvilken model, provenuet kan tilbageføres til den kollektive trafik.
4. Der er behov for at rette særlig opmærksomhed mod arbejdsmiljøet i transportsektoren, på grund af den karakter, som arbejdsopgaver i dele af sektoren har. Regeringen vil tage skridt til at sikre, at der i arbejdets tilrettelæggelse i den kollektive trafik tages højde for de arbejdsmiljømæssige forhold.
5. Der er i regi af bus-tog-samarbejdet skabt et godt grundlag for koordinering af bus- og togtrafik og for at skabe større sammenhæng i den kollektive trafik. Dette arbejde udgør en central forudsætning for kvalitetsudvikling i den kollektive trafik, og Trafikministeriet vil derfor fortsat støtte initiativerne.
6. Flere passagerer i den kollektive trafik betyder, at infrastruktur og materiel i stigende grad belastes. Således vil et øget transportbehov til og fra København i de kommende år stille yderligere krav, hvis det kollektive trafikssystem skal bidrage til løsningen af problemerne. Trafikministeriet har i medfør af projekteringsloven for opgradering af banestrækningen København - Ringsted fra maj 1997 foretaget undersøgelser af forskellige alternative linjeføringer. Der er på denne baggrund foretaget et fravalg af linjeføringer. Der arbejdes herefter videre indenfor rammerne af den såkaldte "udbygningsløsning".

Der vil i forbindelse med de kommende rammeaftaleforhandlinger blive foretaget en overordnet prioritering af investeringer på jernbaneområdet, hvor opgradering af banestrækningen København-Ringsted vil indgå sammen med andre projekter.

7. Udvikling af den kollektive trafik kræver, at der etableres langsigtede og stabile rammer. Regerin-



gen vil derfor i løbet af 1999 tage initiativ til politiske forhandlinger om de fremtidige rammer på baneområdet, herunder privatbanerne. Der bør i disse rammer skabes grundlag for en løbende udvikling af kvaliteten i togtrafikken, hvilket bl.a. kræver, at der er tilstrækkelige ressourcer til anskaffelse og vedligeholdelse af materiel, og at der etableres en overordnet ramme for prioritering af investeringerne på jernbaneområdet.