

Skriftlig redegørelse

Redegørelse om kollektiv trafik

Fremsat af transportministeren (Hans Christian Schmidt)

april 2010

Redegørelse om kollektiv trafik

Udgivet af: Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K

ISBN, netversion: 978-87-91013-01-0

Indhold

1.	Indledning.....	5
2.	Status for den kollektive trafik	7
2.1.	Passagerer.....	7
2.2.	Organisering af den kollektive trafik.....	8
2.3.	Priser og finansiering af den kollektive trafik	9
2.4.	Udbygning af infrastrukturen	12
2.4.1.	Jernbanen.....	12
2.4.2.	Busser	13
2.4.3.	Metro og letbane.....	13
3.	Udfordringer og visioner	15
3.1.	Et sammenhængende trafiksystem	15
3.2.	Bedre samarbejde på tværs	17
3.3.	Bedre trafikinformation.....	19
3.4.	Brugervenlige billettyper	20
3.5.	En miljøvenlig kollektiv trafik	21

1. Indledning

Bilister i hovedstadsområdet holder i kø i mere end 100.000 timer hver dag. Det koster isoleret set samfundet 6 mia. kr. om året.

Transportsektoren tegner sig for ca. 25 pct. af den samlede danske udledning af CO₂.

Hvis vi skal sikre en fortsat styrket mobilitet i de kommende år, er det - i lyset af disse udfordringer - helt nødvendigt, at vi har en velfungerende kollektiv trafik.

Den kollektive trafik skal løfte størstedelen af fremtidens vækst i trafikken. Det er det ambitiøse mål i aftalen om *En Grøn Transportpolitik*, som alle Folketingets partier, undtagen Enhedslisten, indgik 29. januar 2009.

Flere danskere skal finde det attraktivt at lade bilen stå og i stedet benytte den kollektive trafik. Derved reduceres trængslen på de danske veje, mobiliteten forøges, og transportens bidrag til CO₂-udledningen reduceres.

Allerede i dag er det hurtigere at rejse med kollektiv trafik end bil på en række strækninger. F.eks. tager turen i myldretiden fra Roskilde til Københavns Hovedbanegård 21 minutter i tog, men 43 minutter i bil. Samtidig udleder turen med tog kun 0,86 kg CO₂, mens turen med bil udleder 4,8 kg CO₂. Med bil koster turen 54 kr., mens turen med tog koster 41,50 kr. med klippekort og 26,50 kr. med månedskort (ved 20 dobbeltture).

Med aftalen om *En Grøn Transportpolitik* er der sat fokus på den kollektive trafik i en grad, der ikke er set tidligere. Ud af de i alt ca. 97 mia. kr. i infrastrukturfonden blev 60 pct. således besluttet anvendt til investeringer i den kollektive trafik. Disse store investeringer sikrer grundlaget for en varig styrkelse af den kollektive trafik.

Men investeringer alene er ikke tilstrækkeligt. Samspelet mellem aktørerne – kommuner, regioner, staten, trafikkselskaber, bus- og togoperatører mv. - og styringen i sektoren skal også fungere godt. De store investeringer stiller således nye krav til organiseringen af hele den kollektive transportsektor.

Transportministeriet er derfor i gang med at se på, hvordan jernbanen skal organiseres i fremtiden. Til efteråret præsenterer regeringen et udspil om jernbanens fremtid i forlængelse af debatoplægget *En jernbane i vækst*.

Tilsvarende er der brug for at se på, om den lokale kollektive trafik er organiseret og styret på en måde, der fremmer målet om at tiltrække flest mulige passagerer.

Det er vigtigt, at kunderne oplever et sammenhængende tilbud fra den kollektive trafik – hvad enten det drejer sig om trafikinformation, billettyper eller muligheden for smidigt at skifte mellem bus og tog osv. Virkeligheden er imidlertid ofte en anden.

Den lokale kollektive trafik fik en ny organisering med kommunalreformen, hvor der blev oprettet seks regionale trafikselskaber. Det har givet kommuner og regioner helt nye muligheder for at planlægge den kollektive trafik, men især i hovedstadsområdet er der tegn på, at finansieringsmodellen har nogle indbyggede problemer, som risikerer at blokere for en fortsat udvikling af den kollektive trafik. Dette spørgsmål indgår i den igangværende evaluering af lov om trafikselskaber, som forventes færdig i sommeren 2010.

2. Status for den kollektive trafik

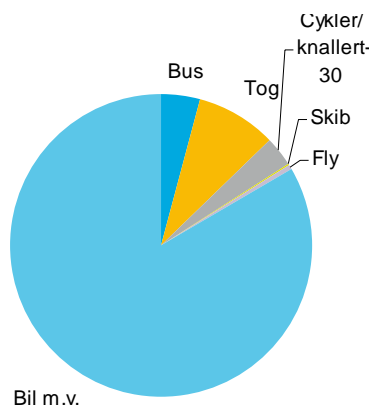
2.1. Passagerer

På landsplan foretages der godt 1 mio. rejser med kollektiv trafik hver dag, heraf ca. 50 pct. i byerne.

Den kollektive trafik udgjorde i 2008 ca. 13 pct. af det samlede persontransportarbejde, dvs. det samlede antal kilometer, som alle personer transporter sig om året. Dette fordeler sig, jf. figur 1, på 4 pct. med bus og 9 pct. med skinnébåren trafik. Cykler og knallerter stod for 3 pct. af transportarbejdet, mens fly- og skibstrafikken kun udgjorde henholdsvis 0,5 og 0,3 pct. af det samlede transportarbejde. Bilen er således den transportform, der har langt den største markedsandel. I 2008 blev 83 pct. af alle personkm kørt i bil.

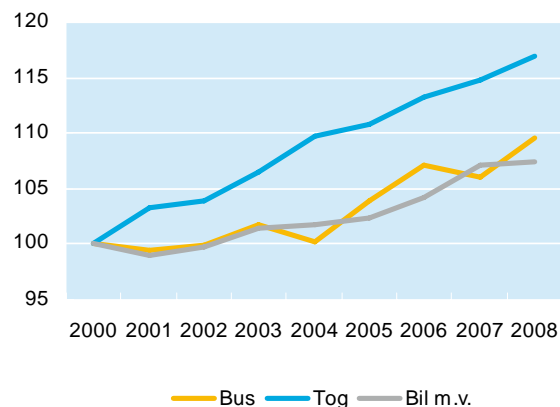
Det er vigtigt at være opmærksom på, at der skelnes mellem rejser og personkm. Personkm angiver således, hvor langt der rejses med de forskellige transportmidler, mens antallet af rejser er et billede af, hvor hyppigt de forskellige transportmidler anvendes.

Figur 1 | Persontransportarbejdet fordelt på transportform, 2008



Kilde: Trafikstyrelsen

Figur 2 | Udvikling i persontransportarbejdet, 2000-2008 (indeks 2000=100), fordelt på transportform



Kilde: Trafikstyrelsen

Persontransporten har i en årrække været stigende, og det samlede persontransportarbejde på landjorden var i 2008 på 79,5 mia. personkilometer, svarende til at hver dansker tilbagelagde 41 km om dagen fordelt på i gennemsnit 3 ture.

Ser man på antal ture, foretages omkring 30 pct. af alle ture i forbindelse med arbejde eller uddannelse. I den daglige pendling foretages 5 pct. af turene med tog og metro som hovedtransportmiddel og 3 pct. med bus. For uddannelsesturenes vedkommende udgør turene med tog og metro 7 pct. og busturene hele 14 pct.

Som det ses af figur 2, er togets og metroens markedsandel øget markant siden år 2000, og der blev i 2008 kørt 17 pct. flere personkm på skinner end i

2000. I samme periode er antallet af personkm i bil steget med 7 pct. og i bus med 9 pct. Biltrafikken er stagneret siden 2007.

Antallet af passagerer i den kollektive trafik har været svagt stigende siden 2005, jf. tabel 1.

Tabel 1 | Antal påstigninger (i mio.)

	2005	2006	2007	2008
Fjern- og regionaltog	63	65	66	66
S-tog	90	90	89	91
Privatbaner	11	11	11	11
Metroen	36	37	39	47
Busserne	368	367	363	362

Kilde: Danmarks Statistik, Trafikstyrelsen og Metroselskabet

Af tabel 1 ses, at der er over dobbelt så mange påstigninger på årsbasis i busserne som i togene samlet set. I 2008 var der 362 mio. passagerer i busserne, mens der samlet var 168 mio. påstigninger i togene. Metroens passagerantal har været støt stigende siden åbningen af den første strækning i 2002, og i 2008 var der 47 mio. påstigninger i metroen.

Antallet af påstigninger i togene har været svagt stigende i perioden, mens antallet af påstigninger i busserne har været svagt faldende, hvilket bl.a. skyldes overflytning til metroen.

Tabel 2 | Mio. personkm

	2005	2006	2007	2008
Jernbanen	6.136	6.274	6.353	6.474
Busserne	2.927	2.985	3.009	3.059

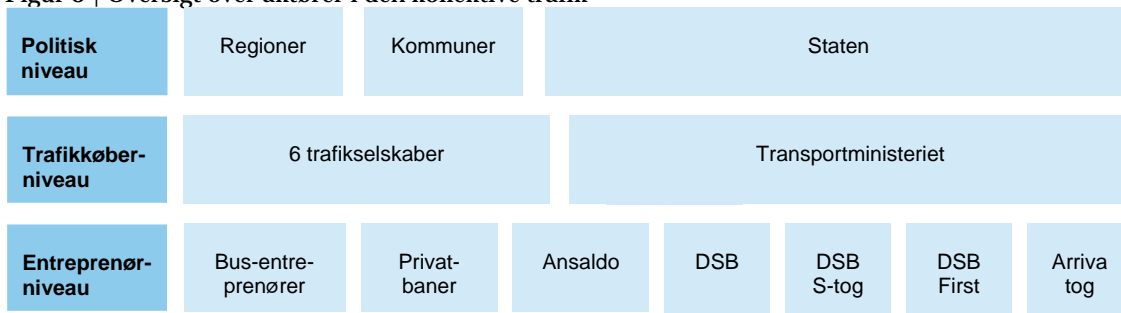
Kilde: Danmarks Statistik

Selv om der er dobbelt så mange påstigninger i busserne som i togene, er antallet af tilbagelagte personkilometer i togene mere end dobbelt så højt som i busserne, jf. tabel 2. Dette skyldes, at turen med bus ofte er forholdsvis kort, f.eks. til/fra stationen, mens turen med tog normalt er noget længere.

2.2. Organisering af den kollektive trafik

Figur 3 er en forsimplet oversigt over de forskellige aktører i den kollektive trafik. Staten driver størstedelen af jernbanenettet og køber ydelserne hos DSB, DSB S-tog, DSB First og Arriva. Regionerne og kommunerne bestiller ydelser på busområdet og privatbanerne fra trafikskaberne. Københavns og Frederiksberg Kommuner og staten ejer i fællesskab metroen, som til daglig drives af Ansaldo.

Figur 3 | Oversigt over aktører i den kollektive trafik



Der er således mange aktører, der hver dag yder en indsats for at få den kollektive trafik i hele landet til at fungere.

Billedet er særlig komplekst i hovedstadsområdet, hvor både trafiksselskabet Movia, Metroselskabet, DSB, DSB S-tog og Trafikstyrelsen har ansvar for tilrettelæggelsen af trafikken. De forskellige trafikøbere i den kollektive trafik i hovedstadsområdet har derfor siden 1. januar 2007 indgået i det såkaldte direktørsamarbejde med Trafikstyrelsen for bordenden. Trafikstyrelsen har ikke bemyndigelse til at bestemme over de øvrige aktører. Formålet med samarbejdet er at sikre bedre sammenhæng i den kollektive trafik i hovedstadsområdet. Det skal ske ved, at samarbejdets parter koordinerer deres indsats, især hvad angår kundeinformation, markedsføring, omstigningsforhold, deling af indtægter og køreplanlægning.

Der er kommet flere tiltag ud af samarbejdet, og kredsen har bl.a. fokus på køreplanlægning og trafikinformation. Som eksempel på tiltag kan nævnes den nye elektroniske billet, der indløses ved at sende en SMS, og som kan benyttes til tog, bus og metro i hovedstadsområdet. Andre steder i landet arbejdes der også med SMS-billetter.

2.3. Priser og finansiering af den kollektive trafik

Finansieringen af den kollektive trafik er nogenlunde ligeligt fordelt mellem passagerindtægter og offentlige driftstilskud. I 2008 udgjorde passagerindtægterne lidt under halvdelen (49 pct.), mens offentlige driftstilskud udgjorde lidt over halvdelen (51 pct.).

Trafiksselskaberne finansieres af kommuner og regioner i fællesskab. Kommunerne bidrager med størstedelen af det offentlige tilskud. Trafiksselskaberne organiserer busdriften samt driften af lokalbanerne.

Prisen på den kollektive trafik er medvirkende til, i hvor høj grad den opfattes som attraktiv. For at sikre en rolig prisudvikling i den kollektive trafik blev der med virkning fra 2008 indført et loft for stigningen i trafiksselskabernes takster, det såkaldte takstloft, som beror på en politisk aftale mellem regeringen, Dansk Folkeparti og Det Radikale Venstre. Takstloftet indebærer, at der årligt fastsættes et loft, som den gennemsnitlige takststigning ikke må overskride i de enkelte trafiksselskaber og i den statslige togtrafik. Takstloftet udelukker således ikke, at nogle billettyper stiger mere end det fastsatte loft, når bare taksterne i gennemsnit ikke stiger mere end fastlagt. Loftet er baseret på den forventede pris- og lønudvikling for trafiksselskaberne.



Figur 4 viser, at takststigningerne i den kollektive trafik i perioden 2000-2004 var relativt høje med stigninger på mellem 4,8 pct. og 9,3 pct. I perioden 2005-2009 lå stigningerne på ca. 3 pct. p.a. For 2010 er takststigningsloftet på 4,8 pct.

Fra 1. januar 2010 er takststigningsloftet gjort mere fleksibelt, idet det er blevet muligt for trafikkselskaberne at indføre en takststigning over to år inden for takstloftet.

Af en analyse af prisen på kollektiv transport i nordvesteuropæiske hovedstæder, som DSB fik udarbejdet i 2009, fremgår det, at selv om København er en dyr by, hvad angår kontantbilletter, så er hovedstaden samtidig en af de billigere byer i Nordvesteuropa, hvad angår prisen på klippe- og periodekort.

Med korrektion for købekraft og timeløn har COWI sammenlignet København med de skandinaviske hovedstæder Stockholm og Oslo samt med Wien og de nordvesteuropæiske hovedstæder Stockholm, Oslo, Helsingfors, Berlin, Bruxelles, Amsterdam og London. Tages der udgangspunkt i prisen pr. kilometer, er der særlig grund til at fremhæve følgende konklusioner fra COWI's sammenligning:

- For periodekort er København den billigste hovedstad i Skandinavien, idet København ligger 21 pct. under gennemsnittet. For de nævnte nordvesteuropæiske hovedstæder er København 19 pct. billigere end gennemsnittet og er samlet set den tredjebilligste hovedstad.
- For klippekort er København ligeledes den billigste hovedstad i Skandinavien og ligger også her 21 pct. lavere end gennemsnittet. Sammenlignet med gennemsnittet af de nordvesteuropæiske hovedstæder er København 4 pct. billigere.
- For kontantbilletter er prisen pr. kilometer i København 5 pct. højere end gennemsnittet i Skandinavien og 26 pct. højere end gennemsnittet af de nordvesteuropæiske hovedstæder.

8 pct. af rejserne i hovedstadsområdet foretages på kontantbillet. Hvis fordelingen i hovedstadsområdet mellem kontantbilletter, klippekort og periodkort overføres til de anførte nordeuropæiske hovedstæder, ligger prisen samlet set ca. 10 pct. lavere i København end i gennemsnittet af de andre byer.

Gratis kollektiv transport nævnes ofte som en måde at få flere passagerer i den kollektive trafik. I en rapport, som Teknologirådet udarbejdede i 2006, blev det konkluderet, at brugen af de kollektive transportmidler ville stige med 75 pct., hvis de blev gratis. Men en relativt stor del af de nye rejsende ville være personer, der ellers ville gå eller cykle. Kun hver femte af de nye passagerer ville være en tidligere bilist, der foretrak kollektive transport, fordi den var blevet gratis. Det ville følgelig kun nedbringe biltrafikken med 3-4 procent.

En fjernelse af taksterne vil medføre, at selskaberne årligt mister 6 mia. kr. i billetindtægter, som skal erstattes af et tilsvarende øget tilskud, hvis servicen ikke skal forringes. Det vil også blive nødvendigt at øge kapaciteten i den kollektive trafik ved indsættelse af flere tog, busser o. lign., hvilket vil medføre yderligere udgifter for selskaberne.

Regularitet og pålidelighed

Regularitet og pålidelighed i den kollektive trafik er helt afgørende for, at bus, tog og metro opleves som en attraktiv transportmulighed.

Tabel 3 | Rettidighed for skinnébåren kollektiv trafik

Pct.	2005	2006	2007	2008	2009
Fjern- og regionaltog	87,2	83,5	89,6	91,8	88,8
S-tog	88,7	89,2	91,7	94,3	95,7
Metro	97,4	98,3	98,4	98,5	98,6

Anm.: Eftersom der ikke er nogen køreplan for metroen, måles rettidigheden anderledes, og tallene for metroen kan derfor ikke sammenlignes direkte med tallene for S-, fjern- og regionaltog. Et tog anses af DSB for rettidigt, når det er ankommet til en station med 0-5.59 min. forsinkelse. Et S-tog er anses af DSB for rettidigt, når det er ankommet til en station med 0-2.29 min. forsinkelse.

Kilde: DSB og Metroselskabet

Som det ses af tabel 3, er rettidigheden for den skinnébårne kollektive trafik efter en periode med utilfredsstillende regularitet som følge af banenettets nedslidning nu blevet forbedret. For fjern- og regionaltog ligger rettidigheden dog fortsat lavere i 2009 end kontrakternes krav om mindst 90,6 pct. rettidige ankomster. Aftalen om genopretning af Banedanmarks infrastruktur – som blev indgået i 2006 – afsatte i alt 4,7 mia. kr. til at genoprette jernbanenettet.

Bussernes rettidighed opgøres ikke systematisk. I hovedstadsområdet opgør Movia rettidigheden for de 20 mest benyttede buslinjer. Disse buslinjer havde for hele 2008 en gennemsnitlig rettidighed på 78 pct. defineret som afgang fra stoppestedet mindre end 2 minutter efter det tidspunkt, der er fastsat i køreplanen. 12 pct. af afgangene skete mellem 2 og 4 minutter efter planlagt tidspunkt, mens 10 pct. var mere end 4 minutter forsinkede.

Bussernes evne til at overholde køreplanen varierer med en række ydre faktorer, hvoraf trængslen på vejene har den største betydning. Rettidigheden er størst i juli måned, hvor biltætheden er lavest. En anden ydre faktor er vintervejr med sne, hvor rettidigheden også sættes under pres. Blandt andet på grund af fremkommelighedsproblemerne er cyklismen meget udbredt i hovedstadsområdet. I det indre København vil man ofte komme hurtigere frem på cykel end på anden vis.

I hovedstadsområdet er der særlige udfordringer med rettidigheden pga. fremkommelighedsproblemer for trafikken generelt. Man har derfor haft succes med oprettelsen af højfrekvente busser – de såkaldte A-busser - der ikke kører efter en fast køreplan, men med så hyppige afgang, at kunden ikke behøver bekymre sig om afgangstiderne. 5A, som er Nordeuropas mest benyttede buslinje, havde i 2008 en rettidighed på 83 pct. Rettidigheden på 5A indikerer, at kunderne i 83 pct. af tilfældene oplevede, at bussen ankom eller afgik inden for et interval på +2 og -3 minutter i forhold til den offentliggjorte køreplan på det enkelte stoppested.

2.4. Udbygning af infrastrukturen

2.4.1. Jernbanen

Jernbanen udgør grundstammen i den kollektive trafik og med de store investeringer, der i disse år foretages, vil jernbanen i fremtiden kunne løfte en betydelig stigning i den kollektive trafik.

I fremtiden skal der være en væsentligt lavere rejsetid mellem de store byer. Regeringen og forligspartierne har lanceret en vision for en timemodel, der skal gøre det muligt at have en rejsetid på 1 time på strækningerne København-Odense, Odense-Århus og Århus-Aalborg. I et længere tidsperspektiv søges modellen udbredt til flere byer. En timemodel vil i kraft af infrastrukturforbedringerne ikke alene komme rejsende mellem de store byer til gode.

I aftalen om *En Grøn Transportpolitik* fra 2009 indgår en række infrastrukturforbedringer på jernbaneområdet.

Med den nye bane fra København til Ringsted vil der for første gang i næsten 100 år åbne en egentlig ny dobbeltsporet hovedstrækning. Den nye bane vil være med til at udvide kapaciteten på det danske banenet ganske betragteligt og giver således det nødvendige grundlag for yderligere vækst både i landsdelstrafikken, pendlertrafikken og banegodstrafikken.

Der etableres endvidere et nyt, moderne signalsystem på Banedanmarks net. Det nye signalsystem skal sikre en effektiv og pålidelig jernbanedrift fremover og er en forudsætning for realisering af timemodellen. Udskiftningen af signalsystemet på S- og fjernbanen forventes afsluttet i henholdsvis 2020 og 2021. Regulariteten på fjernbanen vil være forbedret, når signalsystemet er fuldt ibrugtaget, idet signalfejl forventes reduceret med ca. 80 pct.

Nordvestbanen, som er den eneste af de store togpendlerkorridorer til hovedstadsområdet, der ikke har dobbeltspor på hele strækningen, udvides

med et ekstra spor mellem Lejre og Vipperød. En udbygning af Nordvestbanen vil således give bedre vilkår for de mange pendlere og dermed tiltrække flere passagerer.

I Sønderjylland anlægges dobbeltspor på strækningen mellem Vojens og Vamdrup. Strækningen er vigtig for såvel banegodstrafikken som for passagertogbetjeningen af Sønderjylland, der får et kvalitetsløft, når banen kan ibrugtages i 2015.

I hovedstadsområdet er der igangsat et analysearbejde med henblik på at identificere relevante behov for at udvide banedækningen. Analysearbejdet indledes med en forundersøgelse, som skal vurdere mulighederne for at øge kapaciteten på S-banen og kortlægge og vurdere nye skinnebaserede løsninger. Samtidig undersøges mulighederne for automatisk S-togs-drift, som på sigt rummer muligheder for at udvide og forbedre trafikken på den bestående S-baneinfrastruktur.

2.4.2. Busser

I aftalen om *En Grøn Transportpolitik* er der afsat en række puljer for at tiltrække flere passagerer til busserne og forbedre bussernes fremkommelighed. I alt har regeringen og forligspartierne afsat 1,3 mia. kr. til uddeling over en årrække. Pengene kan søges til projekter, der forbedrer bussernes fremkommelighed, giver en generel forbedring af tilbuddet til passagererne og øger bussernes samspil med den øvrige kollektive trafik.

Indtil videre er der givet tilskud til bl.a. et forbedret informationsniveau til passagerer mange steder i landet, f.eks. via sms eller informationsstandere, udbygning og udvikling af stoppesteder, terminaler og stationer samt etablering af busbaner og ombygning af kryds, så bussernes fremkommelighed forbedres. Alt sammen initiativer, der skal gøre det mere attraktivt at tage bussen.

2.4.3. Metro og letbane

Internationale erfaringer viser, at den lokale kollektive trafik styrkes, hvis den kommer på skinner. Skinnebårne løsninger er imidlertid meget dyre at etablere. I byer og andre tætbefolkede områder kan det dog vise sig fornuftigt at etablere metro eller letbaner.

Erfaringer fra letbaneprojekter i de senere år i hele Europa viser, at der kan ske stigninger på mellem 25 pct. og 40 pct. i antallet af rejsende med kollektiv trafik, når traditionel busdrift erstattes af skinnebåren trafik.

Der er allerede iværksat følgende:

- I 2002 åbnede første etape af den københavnske metro. Den er siden blevet udbygget, så man blandt andet nu kan komme nemt og hurtigt fra lufthavnen til centrum af København.
- Metroens nye Cityring, der åbner i 2018 vil give en helt ny struktur for den kollektive trafik i hovedstaden. Med Cityringen vil 85 pct. af boli-

gerne og arbejdspladserne i det centrale København og Frederiksberg være stationsnært placeret.

- I Århus er en VVM-undersøgelse blevet igangsat i 2008 med henblik på at få afdækket potentialet for en letbane, som knytter Odderbanen og Grenåbanen sammen via en ny banestrækning over Skejby. Staten har afsat 500 mio. kr. som bidrag til etape 1.
- En undersøgelse af mulighederne i Ring 3 i hovedstadsområdet skal være med til at afgøre, hvorvidt en letbane eller en højklasset bus er den bedste kollektive trafikløsning. Staten har afsat op til 1,5 mia. kr. til at styrke den kollektive trafik i Ring 3.
- Der er endvidere afsat 4 mio. kr. til en VVM-analyse, der skal undersøge mulighederne for at etablere en letbane i Odense.

3. Udfordringer og visioner

3.1. Et sammenhængende trafiksystem

Brugerne skal opleve den kollektive trafik som et sammenhængende, koordineret tilbud. Det er en central forudsætning for at tiltrække flere passagerer og beholde de nuværende.

Trafikinformationen fungerer bedst, når den er ensartet og sammenhængende på tværs af bus, tog og metro. Serviceniveau og køreplaner skal være afstemt, så det bliver lettere at skifte fra et transportmiddel til et andet. Og de enkelte transportformer skal alene konkurrere i det omfang, det styrker det samlede tilbud om kollektiv trafik.

Mange passagerer bruger bus til og fra toget, og mange passagerer i hovedstadsområdet skifter mellem tog, bus og metro. Det understreger vigtigheden af at se det kollektive trafiksystem som en helhed. Transportministeriet har sammen med Københavns og Frederiksberg Kommuner analyseret samspillet mellem de kollektive transportformer i hovedstaden med særlig fokus på bus og metro. Beregninger, der blev gennemført i forbindelse med projektet, indikerer, at antallet af rejsende kan øges med ca. 2 mio. pr. år ved forbedring af samspillet mellem de kollektive transportformer.

Transportministeriet deltager sammen med Københavns og Frederiksberg Kommuner, trafikselskabet Movia, DSB og Metroselskabet i projektet Bynet 2018. Projektets overordnede formål er at øge antallet af passagerer i den kollektive trafik ved at sikre en mere sammenhængende bus- og banebetjening. Særligt ved åbningen af metroens nye Cityring i 2018 vil der være behov for en større omlægning af busbetjeningen i hovedstadsområdet.

I forbindelse med kommunalreformen blev der med lov om trafikselskaber oprettet seks regionale trafikselskaber med henblik på at skabe bedre rammebetingelser og en mere sammenhængende kollektiv trafik:

- Trafikselskabet [Movia](#) dækker Region Sjælland og Region Hovedstaden, ekskl. Bornholms Regionskommune. Movia står for omkring halvdelen af den samlede bustrafik i Danmark.
- Bornholms trafikselskab er [BAT](#).
- [Nordjyllands Trafikselskab](#) dækker Region Nordjylland.
- [Midttrafik](#) dækker Region Midtjylland.
- I Region Syddanmark er der to trafikselskaber; FynBus, som står for al kørsel på Fyn, og Sydtrafik, som står for al kørsel i den øvrige del af Region Syddanmark.

Grundtanken bag konstruktionen er, at beslutninger om, hvor og hvornår bussen skal køre, træffes lokalt og tæt på borgeren.

Beslutningskompetencen er lagt ud til kommuner og regioner, der i samarbejde med trafikelskaberne har ansvaret for at tilrettelægge busdriften. Det er således kommuner og regioner, der bestiller og finansierer busdriften. Regionen finansierer de regionale ruter. De kommunale ruter finansieres af kommunerne i fællesskab efter en fordelingsnøgle baseret på antallet af køreplantimer. Dvs. at hvis en bus kører igennem mere end en kommune, skal de kommuner, bussen kører igennem, dele finansieringen forholdsmæssigt.

Intentionen med den nye organisering er, at kommuner og regioner skal få bedre muligheder for at indrette den kollektive trafik, så den passer til de lokale behov. Kommuner og regioner har endvidere fået bedre muligheder for at foretage en sammenhængende mobilitetsplanlægning, hvor kollektiv trafik tænkes sammen med by- og erhvervsudvikling.

De regionale trafikelskaber har fungeret i tre år, og der er behov for at vurdere, hvilke elementer i modellen der fungerer godt, og hvilke der fungerer mindre godt. På den baggrund er der derfor igangsat den førmtalte evaluering af lov om trafikelskaber, der skal klarlægge, om der er behov for at justere de lovgivningsmæssige rammer.

Uden for hovedstadsområdet er der især udfordringer knyttet til ansvarsfordelingen mellem kommuner og regioner. Her er kommunerne geografisk store, og de fleste buslinjer kører derfor kun inden for kommunen. Den kollektive trafik mellem kommunerne løftes i høj grad af jernbanen og regionale buslinjer. Der kan dog være et behov for at justere de lovgivningsmæssige rammer, så det gøres klarere, hvilke buslinjer som kommuner hhv. regioner er ansvarlige for.

I hovedstadsområdet er der eksempler på, at lovgivningen ikke fungerer efter hensigten, hvor buslinjer passerer gennem flere kommuner, hvilket er tilfældet for de fleste buslinjer.

Et eksempel i hovedstadsområdet er linje 382E, der kører mellem Hillerød St. og Rungsted St. Bussen kører igennem tre kommuner: Hillerød, Fredensborg og Hørsholm. I Fredensborg kommune har linjen ingen stoppesteder, men indtil nu har kommunen bidraget finansielt til linjen. Dette er kommunen ikke interesseret i at fortsætte med. Hvis det nuværende serviceniveau på linje 382E fortsat skal opretholdes, skal Fredensborg Kommunes andel af finansieringen deles mellem Hillerød og Hørsholm Kommuner, men det er de to andre kommuner ikke indstillet på. Resultatet er en dårligere busservice for borgerne i Hillerød og Hørsholm Kommuner.

Et andet eksempel er linje 200S. I 2008 foreslog Hvidovre Kommune at forlænge denne rute til Avedøre Holme. Samtidig med forlængelsen af denne rute skulle tre andre ruter omlægges. Tilsammen var 8 kommuner involveret i finansieringen af buslinjerne. Omlægningen ville betyde, at nogle kommuner skulle betale mere, andre mindre. Resultat ville give en bedre busservice i området. Diskussionen om omlægningen tog 2 år.

Ovenstående illustrerer, at finansieringsmodellen for hovedstadsområdets trafikelskab – Movia – ikke understøtter hensigtsmæssige ændringer, der modsvarer de trafikale behov. Omlægninger af den eksisterende busbetje-

ning til gavn for kunderne er næsten umulige at gennemføre, fordi de kræver koordination mellem et større antal kommuner.

Der er således i Movia 45 kommuner, som er ansvarlige for at finansiere busdriften – og et meget stort antal af buslinjerne omfatter to eller flere kommuner. Alene Københavns Kommune samfinansierer buslinjer med 31 andre kommuner. Hver enkelt ændring af en tværkommunal buslinje (f.eks. ruteføring, antallet af stoppesteder, frekvens mv.) skal aftales mellem de relevante kommuner – en proces, som sædvanligvis tager minimum 6 måneder.

Konsekvensen er en fastlåsning af systemet, og der er stort set ikke sket ændringer i den kollektive bustrafik i hovedstadsområdet siden reformens ikrafttræden i 2007.

En rapport udarbejdet af konsulentfirmaet BSL for Transportministeriet i forbindelse med evaluering af lov om trafikselskaber peger bl.a. på følgende muligheder for at forbedre beslutningsstrukturen i hovedstadsområdet:

- Mere rimelige og gennemsigtige principper for underskudsdekningen, bl.a. at kommuner ikke skal bidrage med finansiering, hvis bussen ikke stopper i kommunen
- Etablering af 7-10 kommunale fællesskaber, hvor kompetencen til f.eks. at stemme og bestille trafikken delegeres til fællesskaberne for at skabe en hurtigere beslutningsproces
- En klar definition af, hvilke linjer der er regionale, og hvilke der er lokale

Det indgår i den kommende evaluering af lov om trafikselskaber, hvordan finansieringsmodellen for Movia kan justeres. En ny model bør være fair, transparent og enkel samt sikre, at det er muligt hurtigere at gennemføre ændringer af ruterne til gavn for kunderne.

Der er en særlig udfordring for den kollektive trafik i landområderne. Det er både dyrt og ikke særlig miljøvenligt at opretholde en regelmæssig busdrift i områder, hvor der kun er få passagerer. I en række trafikselskaber er der fokus på den såkaldte flextrafik eller telebusser, der er en mellemting mellem en bus og en taxi. Disse ordninger sikrer et tilbud om kollektiv trafik til borgerne i tyndt befolkede områder, eller på tidspunkter hvor det ikke er muligt at benytte den almindelige, køreplanlagte busbetjening.

3.2. Bedre samarbejde på tværs

Det er afgørende for den kollektive trafik, at de forskellige aktører understøtter hinanden i bestræbelserne på at levere et attraktivt og sammenhængende tilbud til kunderne. Der er imidlertid en række eksempler på, at nogle aktører i stedet har valgt at "gå solo".

DSB S-tog har i 2010 gjort det gratis at køre med S-toget den første søndag i måneden. Kunderne skal dog stadig betale, hvis de skifter til bus, regional-tog eller metro undervejs på turen. Tilsvarende har DSB S-tog gjort det gra-

tis at tage cyklen med. Dette er svært at gennemskue for kunderne, der risikerer at få en bøde i f.eks. metroen, hvis de har misforstået tilbuddet.

Et tredje eksempel er S-ferie, en billet til S-toget, som købes med en sms og gælder for hele familien i en begrænset periode. På annoncen ses både DSB's og DSB S-togs logo, men først når kunden *har* købt sin billet, får vedkommende at vide, at den kun gælder til S-togene og ikke til fjern- og regionaltogene.

Også Movias loyalitetsprogram "MitMovia" sender et signal om, at Movia ikke tænker samspillet mellem aktørerne ind. Her kan kunden abonnere på ændringer i bussens køreplan, men får ikke besked om øvrige ændringer på ruten. Ligeledes har DSB S-tog sit eget konkurrerende loyalitetsprogram "S-more".

Markedsføringen sker således i regi af de enkelte selskaber, hvor der fokuseres på at fremme eget produkt, frem for at selskaberne går sammen om fælles kampagner eller produkter, der fremmer helheden.

I hovedstadsområdet har pensionister mulighed for at købe særlige periodekort, der er billigere end almindelige periodekort. Kortet må dog ikke benyttes i myldretiden, men hos DSB, Metro og Movia tolkes myldretiden forskelligt. Kunden må derfor gerne køre i bus om eftermiddagen, men ikke skifte til toget.

Der findes heller ingen fælles kundeservice udover den internetbaserede rejseplanen.dk. Kunden kan derfor risikere at skulle ringe flere forskellige steder for at få oplysninger om den samme rejse. Ligeledes opsætter nogle aktører kun trafik kort, der viser deres eget transportmiddel.

Sammenhængen i den kollektive trafik i hovedstadsområdet bør derfor styrkes, så der kan tiltrækkes flere passagerer. Dette vil være til gavn for alle aktører. Det kræver koordination, kundeorientering og fælles mål.

En helt ny billet, der blev lanceret af aktørerne i foråret 2010, opfylder disse betingelser. SMS-billetten "Rejs efter 19 for en 20'er" gælder i tidsrummet 19-06 og kan bruges i både S-tog, regionaltog, bus, metro, lokalbane.

Innovation og nye tiltag er selvfølgelig nødvendige. Innovation er vigtig for, at kunderne fortsat finder den kollektive trafik attraktiv. Men det er problematisk, hvis der er tale om tiltag, som undergraver samarbejdet og samspillet mellem transportformerne.

I hovedstadsområdet er der endvidere ikke, som det kendes fra flere europæiske storbyer, f.eks. Oslo, Frankfurt og Zürich, en paraplyorganisation, der bl.a. koordinerer og planlægger det samlede udbud af kollektiv trafik og sikrer en sammenhængende trafikinformation. Der er alene det såkaldte direktørsamarbejde.

Transportministeriet vil tage initiativ til en dialog med aktørerne i hovedstadsområdet for at drøfte, hvordan organiseringen forbedres. Målet er, at kunderne oplever den kollektive trafik som et samlet, attraktivt alternativ.

På den københavnske vestegn er 7 kommuner gået sammen i et formaliseret samarbejde om at etablere en fælles bestillerfunktion for kollektiv trafik på tværs af kommunerne. I en analyse, som samarbejdet har fået foretaget, står det klart, at de fleste buslinjer og rejser overskrider mindst én kommunegrænse, og at der derfor er et stort behov for fremtidig koordinering mellem kommunerne for at tilgodese borgernes behov for et sammenhængende busnet. Der er derfor etableret et trafikforum, der fungerer som bindeled mellem den fælles bestillerfunktion og de syv kommuners tekniske forvaltninger og politiske system. Erfaringerne fra Vestegnssamarbejdet og udlandet tyder på, at det kan være til gavn for både kommunerne og kunderne, hvis flere kommuner i hovedstadsområdet samarbejder om tilrettelæggelsen af den lokale kollektive trafik.

3.3. Bedre trafikinformation

Korrekt, opdateret og regelmæssig information er for mange kunder afgørende for, om oplevelsen med den kollektive trafik er god. God trafikinformation gør det nemmere for kunden at skifte mellem bus, tog og metro og er dermed med til at gøre den kollektive trafik mere attraktiv. Derfor er bedre information på tværs af transportformerne vigtig, og der skal ses på, hvordan informationerne på tværs af de forskellige transportformer styrkes, så man f.eks. allerede i toget kan få at vide, hvis metroen ikke kører, eller bussen er forsinket.

Rejseplanen.dk giver mulighed for at planlægge en sammenhængende rejse fra A til B med kollektiv transport på tværs af transportformerne - dvs. med bus, tog og metro - alt efter hvad der er mest effektivt. Denne hjemmeside leverer hver måned 9 mio. rejseplaner til danskerne.

Trafikselskaberne og jernbanevirksomhederne investerer i disse år i forbedringer af passagerinformationssystemerne ikke mindst i form af bedre realtidinformation, dvs. information om hvornår toget eller bussen rent faktisk forventes at afgå fra henholdsvis stationen og stoppestedet. Der er mange steder, navnlig i hovedstadsområdet, allerede etableret realtidinformation ved busstoppestederne, så passagererne kan følge med i, hvor mange minutter der er til næste bus. Der er fra passagerpuljen, der blev afsat ved aftalen fra januar 2009 om *En Grøn Transportpolitik*, givet tilskud til at udstyre yderligere stoppesteder med realtidinformation. På jernbanen arbejder Bannedanmark sammen med DSB på at sikre, at der ud fra af fælles datagrundlag udsendes ensartet trafikinformation til passagererne.

En vision for den videre udvikling af trafikinformationssystemerne er at skabe mulighed for realtid-information på tværs af bus, tog og metro, således at man f.eks. i S-toget på en skærm eller via mobilt internet kan se, hvilke muligheder der er for at komme videre med kollektiv transport ved næste station, og hvornår næste tog, bus eller metro afgår. Eller tilsvarende at man allerede i bussen kan se, om regionaltoget afgår rettidigt. Dette vil kunne give en bedre service for passagererne på tværs af transportformerne, men forudsætter, at de eksisterende systemer integreres og udbygges inden for rammerne af et fælles datagrundlag. Det vil være op til trafikselskaberne og jernbanevirksomhederne at tage initiativ til en sådan udvikling, men der vil kunne søges medfinansiering fra passagerpuljen hertil.

3.4. Brugervenlige billettyper

Rejsekortet er tænkt som endnu et skridt på vejen til at gøre den kollektive trafik mere attraktiv for kunden. Rejsekortet er en fortsættelse af det nuværende billetsamarbejde mellem operatørerne og skal være med til at sikre, at kunden oplever rejsen som et hele. Med rejsekortet behøver kunden ikke bekymre sig om forskellige takst- og billetsystemer, men skal blot huske at tjekke ind og ud ved rejsens begyndelse og afslutning samt ved omstigninger.

Ansvar for etablering og drift af rejsekortsystemet er placeret i Rejsekort A/S. Selskabet er ejet af DSB, Metroselskabet, Movia, Nordjyllands Trafikselskab, Midttrafik og Sydtrafik, der alle har indskudt aktiekapital og stillet lånekapital til rådighed for Rejsekort A/S.

Rejsekortet har været i pilotdrift mellem Holbæk og Tåstrup siden februar 2009. Antallet af pilotkunder har rundet 1.300. Der er foretaget mere end 50.000 rejser med rejsekort og udstedt over 250.000 enkeltbilletter på rejsekortudstyr i busser. Også på Lollandsbanen samt på strækningen mellem Nykøbing og Næstved bliver der nu kørt forsøg med rejsekortet.

Der vil være forskellige rabatoptjeningsmuligheder på korttyperne. Trafikselskaberne får en vigtig opgave med at vejlede kunderne i, hvilke produkter der er mest fordelagtige i forhold til den enkeltes rejsemønster. Det er derudover vigtigt, at kunderne er trygge ved, at rejsekortet altid sikrer dem den billigst mulige pris.

Efter indførelsen af rejsekortet vil det fortsat være muligt at købe enkeltbilletter, der gælder til hele rejsen. Enkeltbilletter vil dog altid være dyrere end en rejse på rejsekortet. Når rejsekortet erstatter de nuværende rabatter på 10-turs klippekort og periodekort, kan det ikke undgås, at nogle vil opleve prisstigninger, mens andre får prisfald. Taksterne i rejsekortet skal fastsættes med udgangspunkt i, at den gennemsnitlige billetpris er den samme som i dag. Takstfastsættelsen i rejsekortet skal således ske inden for rammerne i takstloftet.

Selskaberne bag rejsekortet har aftalt at tilbyde kunderne et fastprisprodukt. Fastprisproduktet vil henvende sig til rejsende med et højt forbrug af kollektiv transport, og som ønsker at kende deres rejseudgift på forhånd. De nærmere detaljer omkring fastprisproduktet er ikke fastlagt endnu, men fastprisproduktet vil sandsynligvis være et oplagt valg for de brugere, der rejser flere gange dagligt med den kollektive trafik og bruger periodekort i dag.

Rejsekortprojektet er forsinket. I den oprindelige tidsplan var forventningen, at rejsekortet ville blive udrullet i 2008 og 2009. Leverandøren har imidlertid ikke kunnet overholde den kontraktligt fastsatte tidsplan, som derfor er blevet revideret. Forsinkelsen betyder, at leverandøren skal betale bod til Rejsekort A/S. Selskaberne har prioriteret at anvende boden til forskellige tilkøb som eksempelvis ovennævnte fastprisprodukt, der ikke var en del af den oprindelige kontrakt.

Rejsekortet forventes udrullet i hele landet senest i 2012, men endnu har ikke alle trafikselskaber tilsluttet sig. Både BAT, Fynbus og Midttrafik (med undtagelse af dele af det gamle Vejle amt) er således endnu ikke med i projektet. Regeringen har det mål, at rejsekortet skal være landsdækkende i 2012, men det kræver, at de resterende trafikselskaber snart tilslutter sig. Regeringen vil derfor følge udviklingen i projektet nøje.

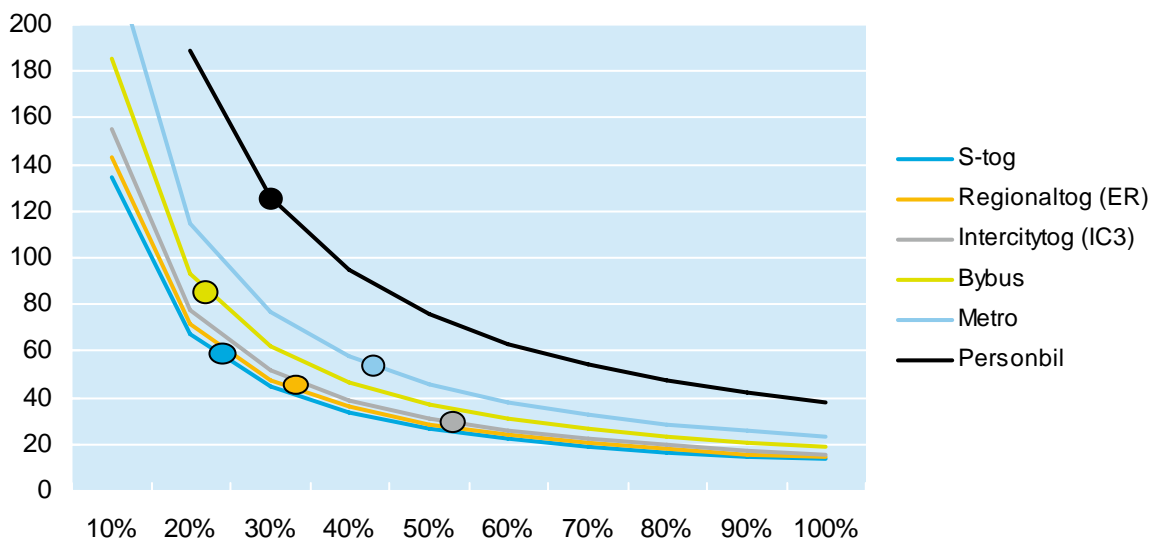
3.5. En miljøvenlig kollektiv trafik

Den kollektive trafik skal til stadighed blive mere miljøvenlig, hvis den skal bevare sit forspring i forhold til personbilerne. F.eks. udleder et regionaltog, der kun er 1/3 fyldt, omtrent lige så meget CO₂ pr. personkilometer som en fyldt personbil.

Belægningsgraden af transportmidlet har således stor betydning for udledningen af CO₂ per person. Hvis en bus er fyldt op, vil CO₂-udledningerne målt pr. personkilometer være meget lav, og bussen vil være en meget miljøvenlig transportform.

Figur 5 viser, hvor meget CO₂ der udledes i forhold til antallet af passagerer (belægningsgraden) for de enkelte transportformer. Den enkleste måde at gøre den kollektive trafik mere miljøvenlig er at øge den gennemsnitlige belægningsgrad.

Figur 5 | CO₂-udledning (gram CO₂ pr personkilometer) i forhold til belægningsgrad



Anm.: X-aksen viser belægningsgraden, mens Y-aksen viser gram CO₂ per personkm. Prikkerne angiver den gennemsnitlige belægningsgrad – og dermed den gennemsnitlige CO₂-udledning.

Note: En belægningsgrad på 20% i en personbil svarer til, at der sidder 1 person i bilen, da der kan sidde 5 personer i en bil.

Kilde: TEMA 2010

Der er allerede en del initiativer i gang for at sikre et øget fokus på miljøet i den kollektive trafik.

I 2010-2011 gennemføres en analyse af, om jernbanen skal elektrificeres. Målet er, at jernbanen på sigt skal gøres uafhængig af fossile brændstoffer.

Rundt omkring i landet er der endvidere på busområdet igangsat en række forsøg og initiativer til fremme af busser, som udleder mindre end lovgivningen kræver, letvægtsbusser eller anden teknologi, som forurener mindre. F.eks. har Movia og Citytrafik indgået et samarbejde med Volvo om at indsætte tre hybridbusser i driften sidst på året. Hybridbusser er kendetegnet ved, at dieselmotoren får hjælp af en elmotor. Det betyder, at der spares betydelige mængder brændstof og dermed udledes færre skadelige stoffer som fx CO₂ og partikler. Et andet eksempel er, at der under Trafikstyrelsen (tidligere Færdselsstyrelsen) er afsat 60 mio. kr. til test af biodiesel, herunder også test i busser. Projektet afsluttes i slutningen af 2010.

I aftalen om *En Grøn Transportpolitik* er der afsat en pulje på 200 millioner kroner, som skal anvendes til forskellige tiltag til fremme af en bæredygtig transportsektor i årene 2010-2013. Midlerne kan bl.a. bruges til:

- Energieffektive busser i offentlig bustrafik og busser på alternative drivmidler
- Partnerskaber med erhvervsvirksomheder og kommuner om transportplaner og systemløsninger

Hermed slutter redegørelsen

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K

Telefon 33 92 33 55
Telefax 33 12 38 93
trm@trm.dk
www.trm.dk