

# VISIONER

- for den regionale og lokale kollektive trafik



**Visioner for den regionale og lokale kollektive trafik**  
Danske Regioner, KL, Trafikselskaberne i Danmark 2009

Layout: UHI, Danske Regioner  
Tryk: Danske Regioner

Oplag: 800

ISBN trykt 978-87-7723-620-4  
ISBN elektronisk 978-87-7723-621-1

## Indhold

Forord	s. 5
Sammenfatning: Den regionale og lokale kollektive trafik skal styrkes	s. 6
1. Fælles visioner for den kollektive trafik	s. 10
2. Trafikforliget giver en god start for udvikling af busser og lokalbaner – men vender ikke den negative spiral	s. 12
3. Bussernes og lokalbanernes rolle i den kollektive trafik: At sikre mobilitet og skabe sammenhæng	s. 13
4. Hvad skal til for at gøre busser og lokalbaner mere konkurrencedygtige?	s. 16
5. En mere miljø- og energivenlig transport	s. 29



## Forord

Vi – regionerne, kommunerne og trafikselskaberne - har udarbejdet dette oplæg om visioner for den kollektive trafik for at give et fælles bud på, hvad der skal til for at vi kan få flere passagerer i den kollektive trafik og for at sætte fokus på bussernes og lokalbanernes rolle i den samlede kollektive trafik. Vi har gjort dette i fællesskab, da samarbejde om mål og midler i den kollektive trafik er afgørende og skal sikre, at kunden bliver sat i centrum og der sikres et konkurrencedygtigt produkt. Det er vores mål, at den regionale og lokale kollektive trafik bidrager til at reducere trafikens miljø- og klimapåvirkning og dermed trængslen på vejene.

Regeringen har i udspillet "Bæredygtig transport - bedre infrastruktur" lagt op til, at den kollektive trafik skal løfte det meste af fremtidens vækst i trafikken. Det er en ambitiøs målsætning. Hvis den skal realiseres, kræver det, at der sker et hurtigt og effektivt løft for den kollektive trafik, og at kapaciteten udbygges ganske betydeligt. Den udbygning af togtrafikken, som trafikaftalen fra januar 2009 lægger op til, er nødvendig, men det vil tage endog meget lang tid, før udbygningen vil kunne bidrage til væsentlig større kapacitet i den kollektive trafik.

Hvis kurven skal knækkes, er det nødvendigt også at gøre noget på kort sigt. Vi peger på, at en udbygning af bustrafikken kan ske hurtigt og fleksibelt. Det er nødvendigt, hvis den kollektive trafik skal løfte hovedparten af fremtidens trafikvækst.

Folketinget har ved trafikforliget fra januar 2009 prioriteret midler til udvikling af den regionale og lokale busdrift. Det giver et bidrag til en nødvendig udvikling af busproduktet. Trafikselskaber, kommuner og regioner vil stå sammen om at sikre den bedst mulige anvendelse af puljerne for at kunne tilbyde det bedste produkt til kunderne. Puljerne sikrer imidlertid ikke penge til driften. Skal den kollektive trafik for alvor hænge sammen på tværs af transportformerne, er det nødvendigt, at staten går med ind i et samarbejde om at sikre en mere effektiv mobilitet.

Det er vores overordnede vision, at der kommer flere passagerer i den kollektive trafik. Vi ønsker at mindske trængsel samt transportens negative påvirkning af miljø og klima. Udbuddet af kollektiv trafik skal være hurtig, attraktiv og energieffektiv. Vi bakker herved op om regeringens vision om, at størstedelen af den fremtidige trafikvækst sker i den kollektive trafik.

### **Carl Holst**

Formand for Danske Regioners Udvalg for Regional Udvikling

### **Jens Stenbæk**

Formand for Teknik og Miljø i KL

### **Thomas Kastrup-Larsen**

Formand for Trafikselskaberne i Danmark

# Sammenfatning: Den regionale og lokale kollektive trafik skal styrkes

## Visioner og målsætninger

Regioner, kommuner og trafikselskaber lægger alle stor vægt på at udvikle bustrafikken og tilbyde et attraktivt og konkurrencedygtigt produkt til kunderne. Alle tre parter er ansvarlige for udviklingen i bustrafikken og er med dette oplæg gået sammen om at beskrive de muligheder, der ligger i bustrafikken og lokalbanerne.

Oplægget beskriver de tre parters visioner og målsætninger for den kollektive trafik og de virkemidler, der kan anvendes til at udvikle sektoren og føre visionerne ud i livet.

Det er regioner, kommuner og trafikselskabers overordnede vision, at der kommer flere passagerer i den kollektive trafik, og at trafikens negative påvirkning af miljø og klima mindskes. Regioner, kommuner og trafikselskaber bakker herved op om regeringens vision om, at størstedelen af den fremtidige trafikvækst sker i den kollektive trafik.

Visionen udfyldes af en række delmål, der beskriver, hvordan visionen kan nås:

- Bedst mulige serviceniveau til flest mulige passagerer
- Bedre sammenhæng i den kollektive trafik
- Øget fremkommelighed og hastighed for busserne
- Bedre service og information til passagererne
- Den bedste service indenfor de økonomiske rammer
- Mere innovation og udvikling i sektoren
- Nedbringelse af trafikens miljø- og klimapåvirkninger og mindre trængsel på vejene.

Det er helt nødvendigt at få skabt en bedre sammenhæng mellem alle dele af den kollektive trafik. Her har regioner, kommuner, og trafikselskaber et ansvar, men staten har også et ansvar. Busserne er centrale for helheden i den kollektive trafik. Derfor skal også bustrafikken have et løft på linje med det, der er tilført togtrafikken. Kun på den måde bliver den kollektive trafik til gavn og glæde for hele Danmark.

## Baggrund: Busserne og lokalbanerne skal blive mere konkurrencedygtige og tiltrække flere passagerer.

Den regionale og lokale kollektive trafik benyttes af mange mennesker hverdag. 2/3 af passagerne i den kollektive transport kører med bus, og omkring 40 pct. af togpassagererne kørte i 2007 med bus til og/ eller fra toget. Langt færre – omkring 15 pct. – kører i bil til toget. Desuden har 44 pct. af de danske familier ikke bil og er derfor afhængig af den kollektive trafik. For endnu flere er busser og tog en forudsætning for at kunne komme hurtigt og let til arbejde og uddannelse. Den regionale og lokale kollektive trafik sikrer således store dele af befolkningens og arbejdsmarkedets mobilitet.

Den stigende velstand giver en række udfordringer for den kollektive trafik, da den medfører større bilejerskab og dermed mindre brug af tog og bus. Den kollektive trafik skal tage udfordringen op ved hele tiden at levere et bedre produkt, som er konkurrencedygtigt.

Den regionale og lokale kollektive trafiks konkurrenceevne skal derfor styrkes, så passagererne anser den kollektive trafik for at være tidsmæssig og økonomisk konkurrencedygtig. Det er nødvendigt for at beholde de eksisterende passagerer og for at kunne tiltrække nye.

Regeringen og forligspartierne har med trafikaftalen "En grøn transportpolitik" fra januar 2009 vist, at der er vilje til at satse på kollektiv transport. Der er i trafikaftalen afsat en række puljer for at tiltrække flere passagerer til busserne, forbedre bussernes fremkommelighed og en pulje bl.a. til at afprøve mere energivenlige busser. Regioner, kommuner og trafik-selskaber vil i fællesskab arbejde for, at disse midler kommer til at gøre så stor gavn som muligt. Det vil dog tage meget lang tid, før udbygningen vil kunne bidrage til, at trafikvæksten primært sker med kollektiv trafik. Hvis kurven skal knækkes, er det derfor nødvendigt også at gøre noget på kort sigt.

### **Virkemidler der kan anvendes til at gøre bus og lokalbanerne konkurrencedygtige og tiltrække flere passagerer**

Der er allerede nu mange initiativer i gang i alle trafikselskaberne for at effektivisere og fremme den kollektive trafik. Men der er på mange områder mulighed for at udvikle den kommunale og regionale bus- og togtrafik endnu mere. Udviklingen skal nås via en målrettet satsning på kvalitet, fremkommelighed, ITS (intelligente transportsystemer) og miljø. Inden for disse områder findes de væsentligste initiativer, som kan flytte kunder over i den kollektive trafik. Kommuner, regioner og trafikselskaber er enige om at udnytte de muligheder, der er for at levere et bedre og mere konkurrencedygtigt produkt til kunderne.

Skåne-regionen er lykkedes med at få den kollektive transport til at vokse kraftigt. Bustrafikken kommunalt og regionalt er steget 33 pct. fra 2000 til 2007, svarende til 4,2 pct. om året. Togtrafikken er steget endnu kraftigere, så den kollektive trafik i Skåne i alt er steget med 53 pct. svarende til 6,2 pct. om året. En del skyldes væksten i Øresundstogene. Bag dette imponerende resultat ligger en bevidst bus- og togstrategi for Skånetrafikken.

De svenske erfaringer viser bl.a. at:

- En samlet strategi, samlet planlægning samt fælles vilje og ansvar mellem trafikselskaber, region, kommuner og stat (vej og bane) er en forudsætning for passager-væksten. I Skåne har staten f.eks. bidraget med 50 pct. tilskud til vejplaner inkl. fremkommelighed og med 70 pct. tilskud til busser, der bruger biogas.
- Højere frekvens og hurtigere hastigheder ved busbaner og signalprioritering i bustrafikken kan øge antallet af buspassagerer
- Incitamentskontrakter kan bidrage til at øge antallet af buspassagerer.

**Forbedret fremkommelighed** er det mest nyttige tiltag til forbedring af den kollektive bustrafik. Det tiltrækker kunder, er godt for miljøet og reducerer driftsomkostningerne. Fremkommeligheden kan forbedres ved investeringer i strækningssombygninger, busbaner, signalanlæg og udstyr i bussen.

**Teletrafik (teletaxier/fleksture)** er et alternativ til den almindelige faste rutetrafik i tyndtbefolkede områder. Det er et tilbud om taxikørsel fra adresse til adresse til en reduceret betaling for brugeren, hvor der kan køres omvejskørsel for at hente eller aflevere andre passagerer på vejen.

**Udvidet anvendelse af ITS** kan styrke den kollektive trafik. En del busser er i dag udstyret, så de kan sende og modtage data. ITS giver mulighed for realtidsinformation til kunderne, både i bussen og ved stoppestedet/stationen, styring af signalanlæg, internet i bussen, aktiv trafikstyring og styring af korrespondancer til andre busser eller tog.

**Incitamentskontrakter** sikrer trafikselskaber og entreprenører fælles mål ved at give operatøren ekstra betaling for at skaffe flere passagerer og/eller højere kundetilfredshed. De har bidraget til flere passagerer både i København, Nordjylland og i Skåne.

**Marketing** bl.a. i form af erhvervskort og gratisdage, er et effektivt middel til at tiltrække nye kunder.

**Velfungerende trafikterminaler** byder på et nemt og bekvemt skift mellem tog og bus, og mellem individuel og kollektiv trafik. Terminalerne skal være trygge og attraktive steder at opholde sig, og gøre informationen om rejsen let tilgængelig.

**Trafikkens miljø- og klimapåvirkning** og trængslen på vejene **skal mindskes**. Den regionale og lokale kollektive trafik skal bidrage hertil. Det skal dels ske ved at levere et produkt, der får de rejsende til at skifte fra bil til bus og tog, og dels ved at den kollektive trafik selv bliver så miljøvenlig som mulig.





## **Oversigt over vigtige faktorer, der påvirker efterspørgslen efter kollektiv trafik**

### **Rammebetingelser:**

- Befolkningens demografiske udvikling
- Velstandsstigning
- Prisudvikling på alternative transportmuligheder
- Den fysiske lokalisering og kommune- og lokalplaner
- Udvikling i biltrafik og miljøkrav til biltrafikken
- Udvikling i den statslige jernbane og metro, stationer og skiftemuligheder

### **Prisudvikling i den kollektive trafik:**

- Prisudvikling
- Billet- og zonesystemer

### **Samlet rejsetid:**

- Køretid, gangtid og ventetid
- Skiftetid/korrespondance
- Regularitet og pålidelighed
- Frekvens

### **Komfort og sikkerhed:**

- Læskærme og bænke ved stoppesteder
- Køremåde
- Vedligehold og rengøring
- Siddepladser
- Tryghed
- Handicapvenlighed
- Chaufførers adfærd

### **Information:**

- Køreplan
- Realinformation ved stoppested, i bus/tog og ved skift
- Prisinformation
- Marketing
- Viden hos chauffør

### **Miljø:**

- Klimapåvirkning
- Lokal luftforurening
- Støj
- Trafiksikkerhed

# 1. Fælles visioner for den regionale og lokale kollektive trafik

## Vision

Regioner, kommuner og trafikselskaber lægger alle stor vægt på at udvikle bustrafikken og tilbyde et attraktivt og konkurrencedygtigt produkt til kunderne. Alle tre parter er ansvarlige for udviklingen i bustrafikken. Regioner og kommuner er ejere af trafikselskaberne og bestillere af kollektiv bustrafik. Ligeledes gælder det for regionerne også lokalbanetrafik. Trafikselskaberne planlægger og forvalter den daglige drift af busser og lokalbaner. Regioner, kommuner og trafikselskaber er derfor, med dette oplæg, gået sammen om at beskrive de muligheder, der ligger i bustrafikken og lokalbanerne.

Oplægget beskriver, den retning, de tre parter ønsker, den kollektive trafik skal tage i fremtiden, og skitserer nogle af de muligheder, der er for at udvikle sektoren og føre visionerne ud i livet.

Regioner, kommuner og trafikselskaber er enige om, at den kollektive trafik skal udvikles og gøres mere konkurrencedygtig, og har følgende overordnede vision for de kommende års indsats.

**Kollektiv trafik**  
flere passagerer  
mindre trængsel  
bedre miljø

Regioner, kommuner og trafikselskabers vision:

Det er regioner, kommuner og trafikselskabers overordnede vision, at der kommer flere passagerer i den kollektive trafik, og mindske trafikens negative påvirkning af miljø og klima. Kunden skal sættes i centrum, så der tiltrækkes flere passagerer. Regioner, kommuner og trafikselskaber bakker herved op om regeringens vision om, at størstedelen af den fremtidige trafikvækst sker i den kollektive trafik.

## Målsætninger

For at visionen kan opfyldes må det sættes ind på en lang række områder. Parterne er enige om at opstille følgende syv delmål, der er nødvendige indsatsområder, hvis visionerne skal indfries:

- **Bedst mulige serviceniveau til flest mulige passagerer**  
Den bedste måde at få flere kunder på er ved at give dem bedre service, og der er mange års erfaringer med hvilke tiltag, der virker. Derfor skal kunderne og hans/hendes behov sættes i centrum i indsatsen for at øge kvaliteten i den kollektive bus- og lokalbanetrafik. Det skal bl.a. ske ved flere direkte ruter, øget fremkommelighed for busserne og ved at øge kundeinformationerne.
- **Bedre sammenhæng i den kollektive trafik**  
Der skal sikres bedre sammenhæng mellem de lokale og gennemgående ruter og forbedret sammenhæng mellem tog og bus, både mht. køreplaner og fysiske skiftemuligheder – f.eks. skift mellem tog, bus, bil og cykel ved terminaler, knudepunkter og ved nye Park and Ride anlæg. Den statslige, den regionale og den kommunale planlægning skal derfor koordineres bedre.
- **Øget fremkommelighed og hastighed for busserne**  
Busserne skal komme hurtigere frem. Derved øges bustrafikkens konkurrenceevne overfor bilen. Det skal ske ved flere busbaner, signalprioritering og flere direkte busser.
- **Bedre service og information til passagerne**  
Høj service og pålidelige og rettidige informationer vægtes højt af passagererne. Der skal derfor arbejdes for, at passagerinformationen forbedres ved øget realtidsinformation i busserne, ved stoppestederne og via mobiltelefon. Der skal desuden lægges større vægt på at udnytte mulighederne i passagerbaserede incitamentsaftaler med operatørerne, så operatørernes og chaufførernes incitament til forbedret service øges.
- **Den bedste service indenfor de økonomiske rammer**  
Ved øget opmærksomhed på mulighederne for at effektivisere driften og øge indtjeningen, og ved at give plads til innovation skal det sikres, at der leveres den bedste service indenfor de midler regionerne og kommunerne har til rådighed for den kollektive trafik. Erfaringerne fra de sidste 20 års udlicitering af bustrafikken er en stor succes, idet den har sikret etablering af et effektivt og stabilt marked med reel konkurrence og høj kvalitet. Trafikselskaberne vil derfor fortsat have fokus på den forretningsmæssige udvikling, på egne kompetencer og på udvikling af samarbejde og kontraktformer med operatørerne
- **Mere innovation og udvikling i sektoren**  
Den kollektive bus- og lokalbanetrafik spiller en vigtig rolle for mange mennesker og for samfundet som helhed. Der sker i Danmark og internationalt en stor udvikling i sektoren. Der skal skabes de bedst mulige betingelser for innovation og udviklingen af sektoren.
- **Nedbringelse af trafikens miljø- og klimapåvirkning og mindre trængsel på vejene**  
Den kollektive bus- og lokalbanetrafik skal udvikles til at være så konkurrencedygtig, at den kan bidrage til at løse trængslen på vejene og dermed trafikens negative miljø- og klimapåvirkning. Desuden skal den internationale teknologiudvikling implementeres og den mest miljø- og energivenlige teknologi anvendes.

## 2. Trafikforliget giver en god start for udvikling af busser og lokalbaner - men vender ikke den negative spiral

Den kollektive trafik skal løfte det meste af fremtidens vækst i trafikken. Så ambitiøs er målsætningen i Regeringens udspil "Bæredygtig transport - bedre infrastruktur". Hvis den skal realiseres, kræver det, at der sker et hurtigt og effektivt løft af den kollektive trafik, og at kapaciteten udbygges ganske betydeligt. Den udbygning af togtrafikken, som trafikaftalen fra januar 2009 lægger op til, er nødvendig. Det vil dog tage meget lang tid, før udbygningen vil kunne bidrage til, at trafikvæksten primært sker med kollektiv trafik. Hvis kurven skal knækkes, er det derfor nødvendigt også at gøre noget på kort sigt.

Ved at satse på udbygning af bustrafikken er det muligt hurtigt at opnå den nødvendige forbedring af den kollektive trafik og udvidelse af kapaciteten, der vil sikre, at den kollektive trafik kan løfte hovedparten af fremtidens trafikvækst.

Regeringen og forligspartierne har med trafikaftalen "En grøn transportpolitik" fra januar 2009 anerkendt nødvendigheden af at satse på kollektiv transport og vist, at der er vilje til at satse på området. Der er i trafikaftalen afsat en række puljer for at tiltrække flere passagerer til busserne, forbedre bussernes fremkommelighed og en pulje bl.a. til at afprøve mere energivenlige busser. Regioner, kommuner og trafikselskaber vil i fællesskab arbejde for, at disse midler kommer til at gøre så stor gavn som muligt.

Det er bl.a. i det lys, at dette oplæg skal ses: Hvilke muligheder ser regioner, kommuner og trafikselskaber der er, for at bus- og lokalbanetrafikken effektivt kan bidrage til, at den fremtidige vækst i trafikken sker i den kollektive trafik?

Midlerne i trafikaftalens puljer bidrager positivt til denne udvikling, men det er klart, at de ikke kan stå alene. For det første kræver flere af puljerne medfinansiering. For det andet kan initiativerne i puljerne forventes at bidrage til et serviceløft – men ikke stort nok til at sikre, at trafikvæksten sker med kollektiv i stedet for privat transport.

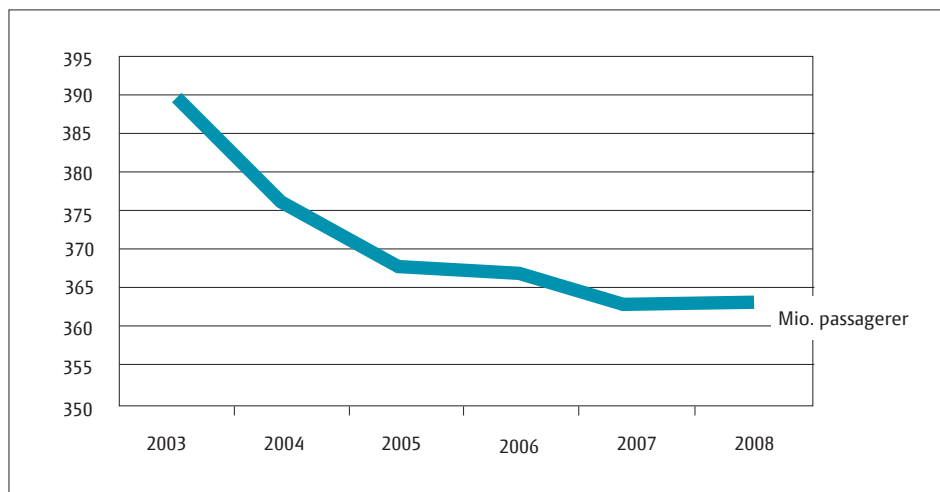
I det følgende beskrives kort den kollektive bustrafiks rolle i forhold til de øvrige transportformer, herunder skitseres den negative spiral, som bustrafikken har været i gennem en længere årrække. Dette danner udgangspunkt for konstatering af, hvilke faktorer det er særligt vigtigt at være opmærksom på, og hvilke tiltag, der er nødvendige, hvis den negative spiral skal vendes og busdriften for alvor gøres konkurrencedygtig og miljøvenlig.



### 3. Bussernes og lokalbanernes rolle i den kollektive trafik: At sikre mobilitet og sammenhæng

Den kollektive bustrafik har i en længere årrække oplevet en negativ spiral med faldende passagertal, jf. figur 1. Antallet af påstigere er faldet med 7 pct. fra 2003 til 2008. Der er derfor behov for en aktiv indsats for at vende udviklingen.

**Figur 1** Passagerudvikling (mio. påstigere)



**Kilder:** Transportministeriet (Status for den kollektive bustrafik, 2009); Trafikselskaberne i Danmark (Regnskab 2008 samt korrigerede påtigningstal for 2007 for FynBus)

De senere års passagertilbagegang for busserne er dog tilsyneladende stabiliseret, og der er nu fremgang i passagertallet at spore. Der ses f.eks. en reel stigning i passagertallet på nogle ruter bl.a. i A-busnettet hos Movia (trafikselskabet på Sjælland) og i X-busnettet i Jylland.

Ved at forøge bustrafikkens konkurrenceevne vil det være muligt at overflytte rejsende fra bil til den kollektive transport. Men det kræver, at passagererne anser den kollektive trafik for at være tidsmæssig og økonomisk konkurrencedygtig. Hvis den kollektive trafik er langsom, med lav frekvens og med store forsinkelser, vil det være vanskeligt at lokke bilisterne.

#### **Busserne transporterer flere passagerer end togene**

Busserne sikrer mange menneskers behov for transport til arbejde og uddannelse. 2/3 af passagerne i den kollektive transport kører med bus, og 1/3 af personkilometerne i den kollektive transport udføres af busser. Busserne har derfor stor betydning for mange mennesker og flertallet af passagerne i busserne benytter kun busser og skifter ikke til andre transportmidler.

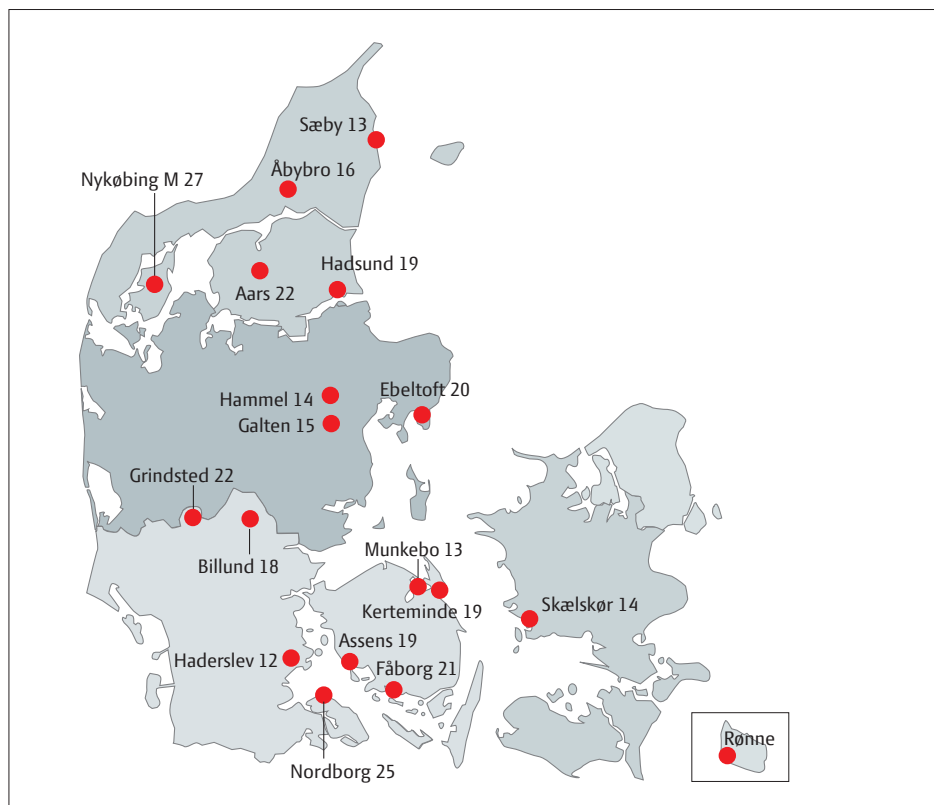
Mange af togpassagererne bruger bus til eller fra toget. I 2007 brugte 38 pct. af togpassagererne bussen til og/eller fra toget – øst for Storebælt er det 41 pct. af togpassagererne. Langt færre tager bilen til toget. En analyse fra Danske Regioner viser, at 16 pct. af togpassagererne i 2007 brugte bilen til og/eller fra toget. Øst for Storebælt drejede det sig om 14 pct. Busserne er således det vigtigste led i fødekæden i forhold til togdriften. Det understreger vigtigheden af, at se det kollektive trafikssystem som en helhed – og det vil i den sammenhæng være bekymrende, hvis en negativ spiral i bustrafikken fortsætter.

Der er derfor behov for sammenhæng i trafikplanlægningen, både hvad angår forbedrede skiftemuligheder mellem tog og bus, og forbedret koordinering af tog- og busafgange. Begge dele kan medvirke til, at det samlede kollektive transportsystem bliver mere attraktivt.

### Mange byer mangler togstation

Der er 18 byer med over 5.000 indbyggere, som i dag har mere end 12 kilometer til nærmeste togstation. Hertil kommer, at hele 12 ud af i alt 98 kommuner ikke har direkte adgang til jernbanenettet via en station. Det betyder, at mange danskere er afhængige af busser, hvis de vil benytte den kollektive trafik.

**Figur 2.** Byer med over 5.000 indbyggere med mere end 12 km. til nærmeste jernbanestation



Anm.: Tallet efter bynavnet angiver antal km vej til nærmeste togstation **Kilde:** Danske Regioner

De 18 mellemstore byer, som har mindst 12 km til en jernbanestation, er spredt over Danmarkskortet, men de ligger overvejende i Jylland og på Fyn. Blandt andet har Haderslev med cirka 21.000 indbyggere 12 km til Vojens station og Grindsted med cirka 9.000 indbygger har 22 km til Give station.

For befolkningen i de tyndt befolkede områder er bussen det eneste alternativ til bil. Her er bussen derfor afgørende for, om de unge kan komme frem og tilbage til deres uddannelsesinstitution, om børnene kan deltage aktivt i idrætslivet, om de ældre kan handle ind, og – i det omfang man ikke kan eller vil bruge bil – om man kan komme på arbejde

Det er derfor nødvendigt at opretholde en veludbygget bustrafik, hvis hele befolkningens mobilitet skal sikres. Samtidig er der en risiko for, at investeringerne i jernbanetrafikken ikke giver det forventede løft, hvis ikke bustrafikken samtidig udbygges. Det er på den baggrund

helt nødvendigt, at få skabt en bedre sammenhæng mellem alle dele af den kollektive trafik. Her har regioner, kommuner, og trafikskaber et ansvar, men staten har også et ansvar. Busserne er centrale for helheden i den kollektive trafik. Derfor skal også bustrafikken have et løft. Kun på den måde fås en kollektiv trafik, som er til gavn og glæde for hele Danmark.

### Lokalbanerne har også en vigtig rolle

Lokalbanerne har ligeledes en vigtig rolle. Regionerne har finansieringsansvaret for privatbanerne både i forhold til drift og anlæg. Regionerne er forpligtede til ikke at mindske servicen frem til 2016. Trafikskaberne er de primære ejere af lokalbanerne.

Der er siden 2001 blevet investeret massivt i banerne med forbedring af infrastruktur og nyt materiel. Investeringerne repræsenterer regioners og trafikskabers vilje til at udvikle banerne til at være moderne aktører i den kollektive trafik, som skal tiltrække flere passagerer og derved bidrage til bestræbelserne om, at så stor en del af trafikvæksten som muligt opsuges af den kollektive trafik.

De første resultater er begyndt at vise sig. På Frederiksværksbanen i Nordsjælland har opgradering af skinnerne til en højere kørehastighed samt indsættelse af nye tog gjort det muligt at øge rejsehastigheden mærkbart, og det har allerede resulteret i markant flere passagerer. Også Lollandsbanen har positive erfaringer med direkte kundevendte forbedringer. Generelt er der således et passagerpotentiale i at videreudvikle lokalbanerne.



## 4. Hvad skal til for at gøre busser og lokalbaner mere konkurrencedygtige?

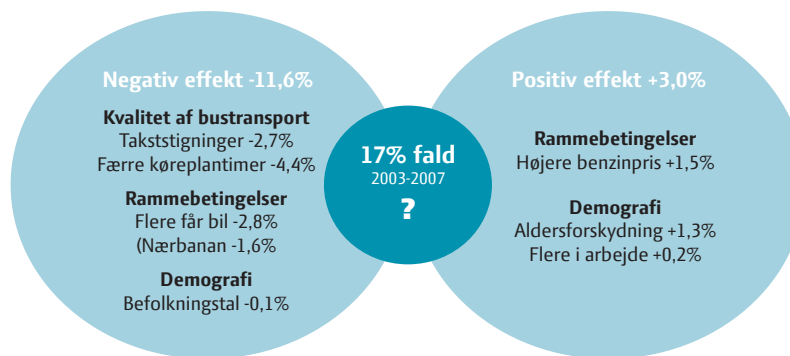
### 4.1 Rammebetingelserne

Erfaringer fra Hovedstadsregionen og fra Nordjylland viser samstemmende, at færre rejsende i den kollektive trafik kan henføres til stigende velstand og deraf følgende større bilejerskab, stigende takster og reduceret regularitet (dvs. mindre forudsigelighed af afgangstidspunkter). Passagertallene i den kollektive trafik øges bl.a. med et udvidet kollektivt net (bedre service), og når der er stigende benzinpriser og stigende P-afgifter. Desuden medfører en stigende beskæftigelse og et stigende antal ældre en øget brug af kollektiv trafik, også selvom stadig flere ældre har kørekort.

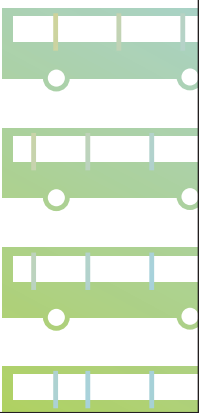
Det betyder, at øget brug af den kollektive trafik i en periode med stigende velstand forudsætter, at taksterne skal holdes i ro og at servicen i form af hastighed, hyppighed og regularitet skal forbedres.

Som eksempel er der i Nordjylland sket et fald i antal buspassagerer fra 2003 til 2007 med 17 pct. Ændringer skyldes en række modsatrettede faktorer: Befolkningen er faldet, men der er flere unge og ældre, og antallet af biler og benzinprisen er steget. Samtidig er der sket en række ændringer i bustrafikken i perioden, f.eks. omlægning af ruter, bl.a. er Ålborg nærbane åbnet i 2003. Der har været en takststigning på 9 pct. og buskørslen er reduceret med 11 pct. Den beregnede effekt af de enkelte faktorer er vist i figur 4. Som det fremgår af figuren, er der en del af faldet i antal passagerer, som ikke kan forklares ud fra analysen.

**Figur 3** Betydning af forskellige forhold for udviklingen i antal buspassagerer i Nordjylland



**Kilde:** Trafikplan for Nordjylland 2009, Nordjyllands Trafikselskab

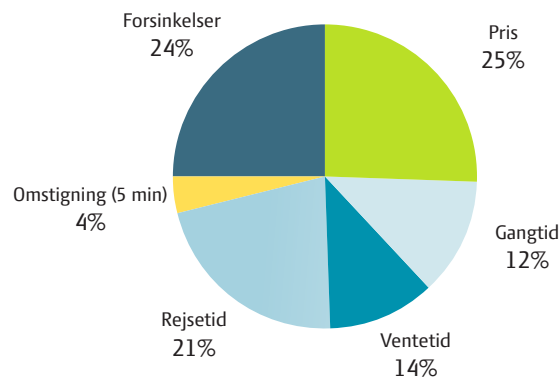




## 4.2 Betydningen af faktorer under rejsen

Taksten er kun en af de faktorer, som påvirker den samlede "omkostning" ved rejsen, som passageren oplever det. Køretid, ventetid og skift er også faktorer, som har betydning for den enkelte, og som påvirker valget. Alle disse faktorer kan vurderes økonomisk og omsættes til de såkaldte "generaliserede rejseomkostninger", dvs. en økonomisk opgørelse af, hvad passageren ville betale for at spare den pågældende tid.

Figur 4. De generaliserede rejseomkostninger



Kilde: Teknologirådet: Perspektiver ved indførelse af gratis offentlig transport 2006

En undersøgelse fra Oslo viser, at billetprisen kun udgør 25 pct. af de opgjorte rejseomkostninger for passagerne, rejsetid og forsinkelser betyder henholdsvis 21 og 24 pct., mens gangtid og ventetid betyder henholdsvis 12 og 14 pct.

Det er bemærkelsesværdigt, at forsinkelser betyder så meget mere end selve rejsetiden, og at ventetid og omstigning også udgør store poster. Selvom størrelsen af de enkelte poster ikke nødvendigvis har samme størrelse i Danmark, svarer billedet til de generelle erfaringer:

- Pålidelige forbindelser uden forsinkelser tiltrækker passagerer
- Direkte ruter uden skift tiltrækker passagerer
- Rejsetiden har betydning, men skal ikke reduceres ved, at der skal ske flere skift eller at regulariteten forringes
- Prisen er kun en del af den samlede omkostning. Men alligevel vil prisstigninger få nogen passagerer til at skifte transportform – specielt hvis passagererne oplever prisen som høj i udgangspunktet.

### 4.3 Kundens præferencer

Movia har foretaget en undersøgelse af kundernes præferencer. Den viser, at kunderne lægger vægt på, at busserne kører til tiden, og at der er direkte forbindelser til bestemmelsesstedet. Desuden lægger passagererne vægt på, at chaufførerne er dygtige, og personalet i det hele taget er kompetente. Derudover betyder billet- og kortpriser samt renlige busser meget. Herunder ses kundernes præferencer i trafiksselskaber Movia i prioriteret rækkefølge.

#### Hvad vil kunderne have?

Movias kundepræference-undersøgelse, viser, at kunderne i prioriteret rækkefølge ønsker sig, at den kollektive trafik lever op til følgende

- Pålidelighed og punktlighed
- Dygtige chauffører
- Direkte forbindelse
- Sikker af- og påstigning
- Rimelig rejsetid
- Ubegrænset billet og kort
- Personlig sikkerhed
- Pæne og ordentlige forhold
- Planmæssighed uanset vejret
- Kompetente medarbejdere
- Vejledning om rejse og pris

### 4.4 Hastighed og rettidighed er afhængig af bussens fremkommelighed

Det mest nyttige tiltag til forbedring af den kollektive bustrafik er forbedret fremkommelighed, dvs. at sikre, at busserne kommer hurtigere frem på ruten. Det tiltrækker kunder, er godt for miljøet, forbedrer rettidigheden. Samtidig reducerer bedre fremkommelighed bussernes driftsomkostninger, da bussen kan nå flere ture om dagen. Fremkommelighed kan forbedres ved investeringer i strækningssombygninger, busbaner, signalanlæg og udstyr i bussen.

Evalueringer af fremkommelighedsprojekter viser, at kundetilfredsheden stiger. Samtidig viser erfaringer fra Movia, at fremkommelighedsprojekter betaler sig, idet de tiltrækker flere passager og dermed øger passagerindtægterne og samtidig reducerer driftsudgifterne. Der er imidlertid kun få steder, hvor der umiddelbart er plads til busbaner. Det kræver en kraftig prioritering med indskrænkning/fjernelse af kørebaner og/eller parkeringspladser at få plads til busbaner på det eksisterende vejnet. Enkelte steder arbejdes med at lukke for gennemkørsel eller lukke hele gader for biltrafik med henblik på at give busserne og evt. cyklisterne bedre plads.

Der er i den seneste trafikaftale afsat 1 mia. kr. over 5 år til fremkommelighedsprojekter for busser, idet der kræves 50 pct. medfinansiering. Det giver et godt grundlag for at forbedre bussernes fremkommelighed, og parterne vil arbejde sammen for at udnytte disse midler bedst muligt.

Selvom fremkommelighedsprojekter kan være lønsomme, har ikke alle kommuner midler til de investeringer, det kræver at "høste" gevinsterne. Erfaringsmæssigt kræver fremkommelighedsprojekter i hovedstadsområdet en anlægsinvestering, som er tilbagebetalt på 4-6 år afhængigt af, hvor tung strækningen er.

F.eks. har der været gennemgribende fremkommelighedsinitiativer på Linje 6A i København til i alt 29 mio. kr. Det har betydet en køretidsreduktion på 4-7 min. i hver retning, svarende til en besparelse på 4,7 mio. kr. pr år. Der har været en passagerstigning på 40.000 passagerer pr. måned, svarende til øgede indtægter på 2,4 mio. kr. årligt. Med en investering på 29 mio. kr. og gevinsten på reduceret køretid og passagerfremgang på 7,1 mio. kr. pr. år betyder det, at tilbagebetalingstiden på fremkommelighedsprojektet på 6A bliver ca. 4 år.

Samordning af lyskryds ved Rådhuspladsen i København har givet en mærkbar reduktion i antallet af forsinkede busser, i nogle situationer på helt op til 100 pct. og et lille fald i den gennemsnitlige forsinkelse.

Indførelse af busprioritering på Grenåvej i Århus har betydet indhentelse af forsinkelser på op til 10 minutter på afgang i myldretiden mellem kl. 7.00-8.30 og dermed generel bedre overholdelse af køreplanen. Projektet har haft en bemærkelsesværdig positiv effekt, hvor 23 pct. af alle passagerer tager en senere afgang end tidligere og 11 pct. anvender oftere bus i stedet for bil. Samtidig har effekten været en mere positiv opfattelse af præcision, rejsetid og kørebehagelighed.

### Value for money

Movia deltager hvert år i BEST benchmarking-undersøgelse mellem storbyer, hvor København i 2008 scorede lavest af 7 deltagere med hensyn til "value for money" i den kollektive trafik. Undersøgelsen viser, at

i København er 46 pct. uenig i de to påstande:

- Public transport gives value for money
- Public transport fares are reasonable

De øvrige deltagere er Berlin, Helsinki, Oslo, Wien, Stockholm og Geneve.



## 4.5 Takster

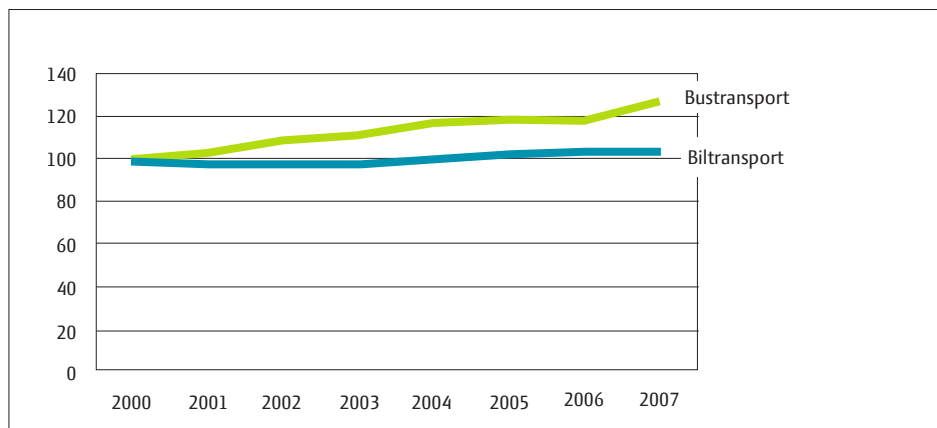
Prisen på at køre i bus er en af de faktorer, der påvirker efterspørgslen. Som nævnt er prisen ikke den eneste faktor, men hvis den kollektive trafik ikke er økonomisk konkurrencedygtig med bilen, stiller det store krav til de øvrige faktorer konkurrencedygtighed, for at det skal lykkes at overflytte bilister. Personer, der ikke har bil, og som ikke ønsker at benytte cykel eller gang, er afhængige af den kollektive trafik, og må acceptere de tilbud, der gives.

Mange bilister ser kun på brændstofudgiften, eller evt. de variable udgifter, når de vurderer omkostningerne ved bilkørsel, da de ser det ud fra synspunktet, at de under alle omstændigheder har bilen. Mange eksempler viser, at priserne i den kollektive trafik har svært ved at konkurrere med de variable omkostninger ved bilkørsel. Hvor den kollektive trafik ikke kan konkurrere på de rene variable omkostninger, er det ikke realistisk at udkonkurrere familiens første bil. I stedet satser den kollektive trafik på at sikre, at familien ikke har behov for at anskaffe bil nummer to. Dertil kommer, at det i situationer, hvor der er stor trængsel på vejnettet, er muligt at få bilister bruge til at bruge det kollektive i større omfang, hvis de derved slipper udenom de lange bilkøer.

Mens billetpriserne i bustrafikken er steget med 25 pct. siden år 2000, er omkostningen ved biltransport kun steget med 4 pct., jf. figur 5. Det vil i sig selv medføre en overflytning af personer fra bus til bil.

En generel takstnedsættelse med 3 pct. vil koste reducerede passagerindtægter i busser og lokalbaner på omkring 100 mio. kr. Her er dog ikke taget hensyn til, at passagertallet vil øges ved lavere takster. Antages at 3 pct. takstnedsættelse vil medføre 1 pct. flere passagerer, vil ekstraindtægten pga. flere passagerer være ca. 33 mio. kr., dvs. det samlede indtægtstab vil være ca. 66 mio. kr.

**Figur 5** Realomkostningsudvikling ved biltransport og bustransport År 2000=indeks 100



Kilde: Danmarks Statistik, Statistikbanken

I forbindelse med vedtagelse af lov om trafikelskaber blev det besluttet, at der skal være et loft over takststigningerne i trafikelskaberne. Takstloftet blev implementeret med virkning fra 2008. Loftet er baseret på udgiftsudviklingen i sektoren, således at der bl.a. tages højde for udviklingen i lønninger, oliepriser og renten. Takstloftet var 3,0 pct. i 2008, 3,1 pct. i 2009 og der er udmeldt et loft på 4,8 pct. i 2010. I 2006 og 2007 blev indført et loft over takststigningerne, så taksterne ikke måtte overskride den almindelige udvikling i P/L-skønnet.

#### 4.6 Teletrafik i tyndt befolkede områder

Et alternativ til den almindelige faste rutetrafik i tyndtbefolkede områder er teletrafik (tele-taxier/fleksture). Teletrafik er et tilbud om taxikørsel fra adresse til adresse til en reduceret betaling for brugeren, hvor der kan køres omvejskørsel for at hente eller aflevere andre passagerer på vejen, idet kørslen skal bestilles på forhånd. Teletrafik vil normalt være defineret til bestemte områder af en kommune og kan ske inden for kommunegrænsen eller over kommunegrænsen. Taksten vil normalt være væsentlig højere end en almindelig busbillet, men lavere end almindeligt taxikørsel. Fordelen er, at teletrafik vil kunne dække et behov for passagerer, der har behov for at blive hentet på deres bopæl, eller som bor længere fra en busrute.

I områder, hvor almindelig rutetrafik nedlægges, fordi der er for få passagerer, og der i stedet indføres teletrafik, vil antallet af kunder erfaringsmæssigt falde. Dette skyldes at teletrafikken kræver bestilling og dermed planlægning på forhold, ligesom kørselstidspunktet og køretiden ikke ligger fast.

Prisen på teletrafik kan fastsættes, så kørslen hviler i sig selv, eller kommunen kan beslutte at yde tilskud til teletrafikken, så passagerens udgift bliver lavere. I Jammerbugt Kommune i Nordjylland tilbydes borgerne f.eks. at betale det halve af den ordinære teletrafiktakst, så taksten for teleture svarer til 25 pct. af en taxipris.

I Nordjylland har man udbygget teletrafikken i nogle områder i takt med, at ruter er blevet rettet ud eller er blevet nedlagt. Teletrafikken kan derved supplere den almindelige rutetrafik og dække et socialt behov.

#### 4.7 ITS (Intelligente Transport Systemer)

Den kollektive bustrafik er langt fremme med anvendelsen af ITS løsninger. En del busser er i dag udstyret med computer, GPS og muligheden for at sende og modtage data. Det giver mulighed for realtidsinformation til kunderne, både i bussen og ved stoppestedet/stationen, information om næste stoppested, prognose for ankomsttid til destination, styring af signalanlæg (grønt lys), internet i bussen, aktiv trafikstyring og styring af korrespondancer til andre busser eller tog.

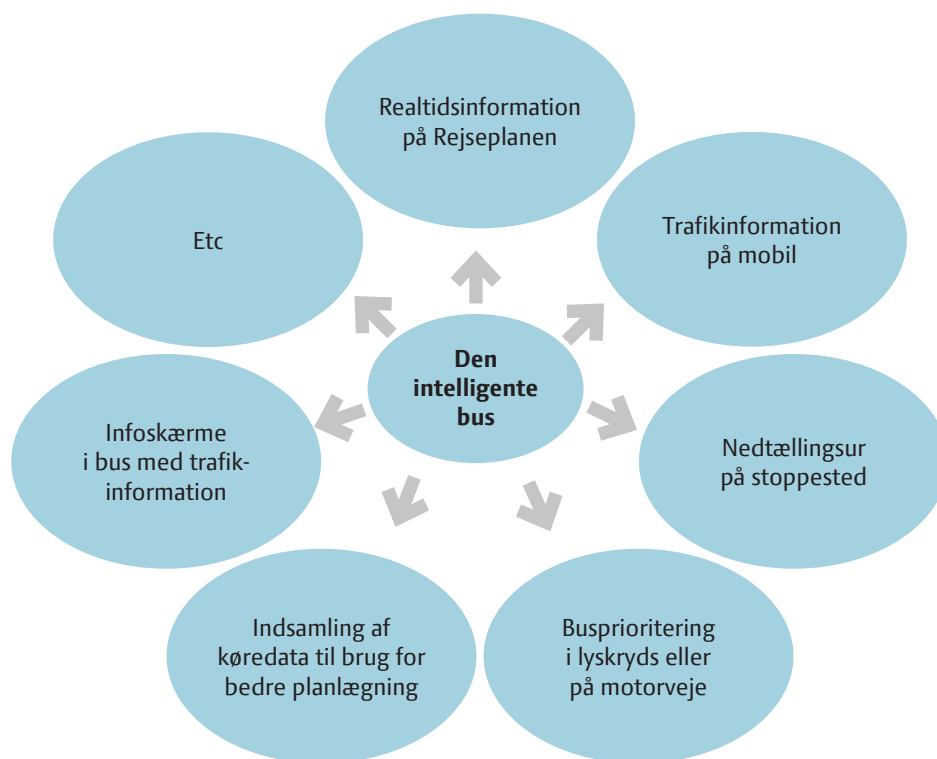
Det er med til at styrke den kollektive trafiks pålidelighed, sammenhæng og image. Der er behov for yderligere udbredelse af ITS, og specielt med hensyn til forbedrede korrespondancer mellem bus og tog, så uregelmæssigheder i driften bedre kan håndteres.

ITS er også en vigtig ingrediens i at kunne levere opdateret og relevant trafikinformation til de rejsende i den kollektive trafik. Information er både relevant før og under rejsen. Rejseplanen klarer den første del og er et rigtigt godt eksempel på et succesfuldt samarbejde mellem trafikselskaberne (både kommunale, regionale og statslige).

Trafikinformation om realtid bør udbredes, så flere kan få glæde af realtidsinformation i bussen og ved stoppestederne samt information ved driftsforstyrrelser. Problemet forstærkes af, at der er mange aktører, som hver især skal informere om deres trafik, mens kunden ikke skelner mellem disse, men alene er interesseret i informationer om rejsen fra A til B. Der ligger her en meget stor udfordring, som kunne blive det næste fælles succesprojekt i forlængelse af rejseplanen.

Af figuren på s. 22 fremgår, hvad ITS blandt andet kan bruges til. Ved at installere en BusPC i busserne, kan man indsamle og distribuere data meget præcist og hensigtsmæssigt.

Figur 6 Den intelligente bus



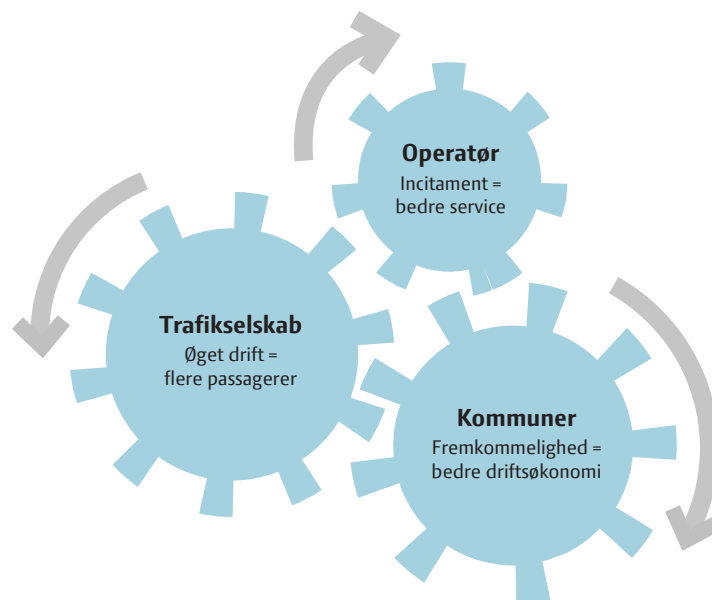
#### 4.8 Incitamentskontrakter

Kørselskontrakter mellem trafikselskaber og operatører bygger traditionelt på et bruttoprincip, hvor der ikke er sammenhæng mellem passagertal og operatørens aflønning. På det korte sigt kan man hævde, at operatøren ikke har interesse i at få passagerer, fordi det giver flere omkostninger til rengøring m.v. Det er selvfølgelig ikke holdbart på længere sigt, men det er udtryk for, at trafikselskab og operatør på kort sigt kun delvis har parallelle interesser.

I stedet er der gennem tiden udviklet kvalitetsfremmende incitamenter i kontrakterne ud fra en formodning om, at en god kvalitet af sig selv vil tiltrække flere passagerer. Incitamentet for operatøren er at få en kontant bonus for at levere en aftalt kvalitet og score høj kundetilfredshed.

Med skelen til gode erfaringer i Sverige er trafikselskaberne i Danmark nu begyndt at udvikle egentlige passagerincitamenter, hvor en del af operatørens aflønning er knyttet til passagerudviklingen. Formålet med dette er overordnet at skabe sammenfaldende interesser – og fremme det kundevedtente fokus hos operatøren, idet den fælles interesse er at få flere kunder i bussen. Derved udnyttes det umiddelbare kendskab til passagererne og deres præferencer hos operatørselskabet og dets frontpersonale, og sikres at der ydes maksimal service i bussen. I figur 7 er idéen i en incitamentskontrakt illustreret.

Figur 7 Incitamentskontrakt



#### Erfaringer i Nordjyllands Trafikskab

NT arbejder med en kvalitetsmodel for bybusserne i Aalborg, således at entreprenører kan optjene en bonus. Bonusen til entreprenørerne bestemmes alene af fire årlige kundetilfredshedsundersøgelser samt antallet af kundeklager. NT har samtidig indført incitamentskontrakter, så indtægterne ved passagerfremgang på buslinjerne deles mellem operatører og trafikskabet.

De første erfaringer viser, at kundetilfredsheden har været stigende. Med hensyn til kundeklager har indførelse af incitamentsmodellen betydet, at antallet af klager er faldet. Der er samtidig kommet en fælles interesse med operatørerne om at analysere de enkelte kundeklager, så der kan sættes ind de rigtige steder. I hele NT har der været en stigning i indtægter 2007-2008, svarende til en real fremgang på 1-2 pct. og ligeledes viser tællinger 2007-2008 en samlet passagerfremgang på 1-2 pct.

#### Erfaringer i Movia

Movia igangsatte i efteråret 2008 et toårigt forsøg med passagerincitament på buslinje 150 S og 173 E (Fra Kokkedal til Nørreport station). Forsøget indebærer, at der er indgået en til lægsaftale til den eksisterende kontrakt.

Fundamentet for incitamentsaftalen er, at de 6 kommuner, der finansierer linje 150S og 173E har sagt ja til, at indtægter ved en passagerfremgang går til at betale Arriva bonus og til at købe flere afgang. Kommunerne får altså alt andet lige bedre service for borgerne og en

uændret økonomi. Den gennemsnitlige indtægt pr. passager er ca. 10 kr. Hver ny kunde giver derfor merkørsel for 7 kr. og mulighed for bonus på op til 3 kr. til operatøren. Ved 10 pct. fremgang får Arriva op til 1 mio. kr. i bonus om året.

Aftalen kombinerer målet om et højt kvalitetsniveau med ønsket om positiv passagerudvikling. Vurderer passagererne kvaliteten under et vist niveau, er der ingen bonus for flere kunder. Er kvaliteten over niveauet stiger bonusen. Arriva har parallelt indgået en lokalaf tale med fagforeningerne om, at medarbejderne får del i bonusbetalingen. Der er ingen modsvarende konsekvens ved et lavere passagertal.

Som eksempel på at forsøget fremmer kreativiteten hos operatøren, har operatøren på 150 S introduceret gratis trådløs internetadgang i busserne. Resultater af forsøget er en reel passagerfremgang. Allerede fra starten i oktober 2008 kunne der konstateres flere passagerer end det aftalte grundniveau, og resultatet for første kvartal 2009 er opgjort til 29 pct. flere passagerer end grundniveauet og 19 pct. flere end samme periode i 2008. Samtidig melder operatøren om mærkbar højere medarbejdertilfredshed.

Flere kommuner har vist interesse for at brede erfaringerne ud til andre buslinjer eller områder. Movia har derfor besluttet at arbejde for at gennemføre tilsvarende aftaler på i første omgang 4 buslinjer/byområder i 2009, hvor konceptet for passagerincitamenter videreudvikles på baggrund af erfaringerne med 150 S / 173 E.

#### **Større anvendelse af incitamentskontrakter**

En udbredelse af incitamentskontrakter skal tilpasses de lokale vilkår. Grundlaget for at tiltrække nye kunder er forskellig i byer og på landet. Det kræver et betydeligt samlet kundeunderlag alene ved incitamentskontrakter at give operatørerne økonomisk mulighed for en målrettet og dedikeret indsats, og det kan fortrinsvis finansieres for store linjer eller områder, hvor der er mange passagerer.

Samtidig er det en udfordring at håndtere belønning for passagerfremgang i byer, hvor flere forskellige operatører udfører busstrafik på parallelle linjer. Hvis der sker ændringer i linjeføringer eller udbygning af andre kollektive transportformer, f.eks. metro, vil det påvirke antal passagerer på de enkelte ruter.

Incitamentsaftaler er blot ét bidrag til at tiltrække flere passagerer og dermed bidrage til at løse trafikens miljø- og trængselsproblemer. De vil ikke i sig selv kunne sikre så store passagerindtægter, at det kan finansiere infrastruktur og hyppigere busdrift, og de skal ses i sammenhæng med andre initiativer til at forbedre busdriftens konkurrencedygtighed.

## **4.9 Rejsekortet**

Der er ved at blive indført en nyt elektronisk rejsehjemmel, Rejsekortet, som afløser de hidtidige periodekort og rabatkort i den kollektive trafik. Formålet er at forenkle rejser med kollektiv trafik og at indføre ét kort, som kan anvendes til alle former for kollektiv rejser i Danmark med bus, tog, og metro. Det forventes, at denne forenkling alt andet lige vil medføre flere kunder i den kollektive trafik.

Rejsekortet har samme størrelse som et dankort. Det har en indstøbt chip, der altid holder styr på, hvor mange penge, der er på kortet. Systemet udregner automatisk rejsens pris, og trækker betalingen på kundens rejsekort. Der optjenes rabat efter antallet af rejser og rejsens længde, men dette beregnes af systemet. Rejsekortet forudsætter, at den rejsende checker ind ved at holde rejsekortet hen på en kortlæser, og ved afslutning af rejsen, checker ud på samme.



Derved er det ikke nødvendigt for kunderne at have overblik over takstzoner, takster og rabatter m.v., før de rejser. Det eneste, kunden skal sikre sig før rejsen, er, at der er penge på kortet. Dette kan, hvis kunden ønsker det, ske automatisk ved automatisk optankning af kortet, når saldoen når et vist minimum. Kortet vil desuden kunne indsamle oplysninger om passagerens rejser, som kan anvendes til at gøre den kollektive trafik mere effektiv og kundenvenlig.

Rejsekortet ejes og drives af Rejsekort A/S, som ejes af DSB, Movia, Metroselskabet, Sydtrafik, Nordjyllands Trafikselskab og Midttrafik. Rejsekortet bliver for øjeblikket testet på Sjælland og skal efter planen indføres etapevis. Formålet er at teste systemet og indhente kundernes erfaringer med kortet og rette fejl og mangler, inden rejsekortet har mulighed for at blive udbredt til resten af landet. Første etape er Movias takstområde Syd, som svarer til det tidligere Storstrøms Amt. Introduktionen her er planlagt til december 2009. Hvis introduktionen forløber efter planen er det fra Rejsekortets side planlagt, at det introduceres i det tidligere Vestsjællands Amt i foråret 2010 og derefter i Hovedstadsområdet og Nordjylland i slutningen af 2010.

#### 4.10 Marketing

Trafikselskaberne har haft gode erfaringer med marketing som led i at tiltrække flere kunder, bl.a. erhvervskort og gratisdage.

I hovedstadsområdet samarbejder den kollektive trafiks parter om salg af erhvervskort til virksomheders medarbejdere. Der er ansat en salgskonsulent, som opsøger virksomhederne med henblik på rådgivning og salg. Erfaringerne herfra er særdeles positive; ca. 10.000 personer rejser på erhvervskort, og den årlige vækstrate er tocifret. Resultatet af en interviewundersøgelse blandt brugerne viser, at 19 pct. af de nyrekrutterede brugere af den kollektive trafik er tidligere bilister eller cyklister.

Movia siden 2007 gennemført effektmåling af sine markedsføringskampagner. Resultaterne illustrerer, at trods de meget positive erfaringer med markedsføring betyder strukturelle ændringer, både i form af infrastruktur- og ruteændringer, men også ændringer i samfundets velstand mere for passagertallet i busser og lokalbaner end markedsføringskampagnerne i sig selv. Det betyder, at markedsføring ikke kan stå alene, men skal ses i sammenhæng med forbedringer i bus- og togdriften.

#### 4.11 Gratis buskørsel i kommunerne

Der har mange steder været en diskussion om gratis busdrift i hele eller dele af kommuner. Der er også indført gratis busser i nogle områder. Der er gratis bus på Læsø med det formål at give infrastrukturen et løft og tiltrække flere turister. Det første år kom 54 pct. flere rejsende. Der bliver desuden indført gratis bustransport i Morsø kommuner i Nordjylland fra sommeren 2009.

Der har før strukturreformen været gratis busser i flere kommuner. Der har i den tidligere Ikast kommune været gratis busser siden 1994. De fleste afgang blev benyttet af skoleelever og andre, der havde subsidieret kørsel i form af gratis eller billigere busbilletter. I Ikast var det samlede udbud af kørsel på 13.000 køreplantimer i 2005, omfattende 2 bybusser, 6 skolebusser, 3 busser der kører på skolefridage samt 3 busser, der betjener ungdomsskolen og 2 weekendbusser. Grunden til, at busserne var gratis, var at kommunen vurderede, at det var dyrere at opkræve billetafgiften end det beløb, der ville være kommet ind, idet opkrævning tager tid og dermed kræve flere køreplantimer. Desuden spares billetautomaten i bussen. Opkrævning af takster blev vurderet til at ville give en indtægt på 30 - 40.000 kr.



Der har også været gratis bus i den tidligere Nibe kommune. Her steg antallet af rejsende med 45 pct. efter indførelsen især med skoleelever, der ikke havde skolekort pga. den korte afstand til skolen. Stigningen medførte behov for ekstra busser (alle oplysninger fra rapporten "Perspektiver ved indførelse af gratis offentlig transport", Teknologirådet 2006).

Gratis offentlig transport vil således tiltrække mange nye passagerer. Det vil imidlertid i høj grad være nye rejser og cyklende og gående som skifter. Gratis offentlig transport på landsplan vil kun i ringe grad bidrage til at mindske biltrafikken. Men effekterne vil være større i København, hvor den kollektive trafik er, tætmasket og trængslen på vejnettet er stor. Samtidig vil indførelse af gratis offentlig transport medføre et behov for kraftigt at udvide kapaciteten i den offentlige transport, hvilket vil være meget dyrt.

Gratis offentlig transport kan være en fordel på ruter og tidspunkter, hvor flertallet af brugerne er skoleelever, studerende eller pensionister, som i forvejen får deres rejse betalt. I disse tilfælde spares tid til billettering og penge til billetteringsudstyr i busserne, men erfaringen viser, at passagerantallet kan stige, så det er nødvendigt at sætte ekstra busser ind.

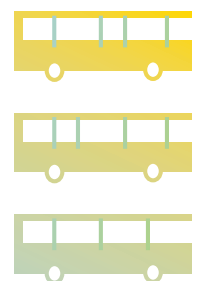
#### 4.12 Forbedret adgang til kollektiv trafik

Trafikterminalerne udgør et vigtigt led i det kollektive trafiksystem. Ud over at byde på et nemt og bekvemt skift mellem tog og bus, og mellem individuel og kollektiv trafik, skal terminalerne også være trygge og attraktive steder at opholde sig, og informationen om rejsen skal være let tilgængelig. Det er vigtigt, at kunderne opfatter det kollektive trafiknet som en helhed, hvilket kun kan opnås ved en målrettet og langsigtet indsats for velfungerende terminaler.

Dette er baggrunden for, at Trafikstyrelsen, Banedanmark, DSB, Metroselskabet og Movia i fællesskab har udarbejdet en Masterplan for trafikterminaler i Østdanmark. Formålet er at skabe et fælles grundlag for afdækning af behovet for modernisering af trafikterminaler. Masterplanen indeholder overordnede idéforslag til forbedringer af et repræsentativt udvalg af forskellige typer terminaler i området. Der er udvalgt 30 terminaler, hvor de nuværende forhold og forslag til forbedringer er beskrevet. De 30 terminaler er valgt ud fra en indledende screening, som på ingen måde udelukker, at mange andre terminaler kan have et tilsvarende behov for forbedringer. Ideen med masterplanen var at give kommunerne inspiration til arbejde med fornyelse og opgradering af trafikterminaler som et vigtigt led i forbedringen af det kollektive trafiksystem. Masterplanen udkom juli 2008.

En af vanskelighederne ved gennemførelse af forbedringer af terminaler og togstationer er, at der kan være mange ejere og interessenter: DSB, Banestyrelsen, trafikselskabet, lokalbanen, kommuner og regioner. Der betyder også at det kan være vanskeligt, at blive enige om finansieringen. Der er stadig mange steder i landet, hvor der er behov for at forbedre terminalerne og omstigningsmulighederne. Ligeledes er der mange steder behov for at give bedre vilkår for de handicappede.

I det seneste trafikforlig er der afsat 1 mia. kr. til at sikre bedre adgang til den kollektive trafik. Puljen skal anvendes til at skabe flere parkeringspladser ved stationerne herunder Parkér & Rejs anlæg.



#### 4.13 Erfaringer fra Sverige

Skåne-regionen er lykkedes med at få den kollektive transport til at vokse kraftigt. Der har derfor været en kraftig interesse for de svenske erfaringer i Danmark. De er derfor omtalt her.

Bustrafikken i Skåne er steget 33 pct. fra 2000 til 2007, svarende til 4,2 pct. om året. Togtrafikken er steget endnu kraftigere så den kollektive trafik i Skåne i alt er steget med 53 pct. svarende til 6,2 om året. Det skyldes bl.a. vækst i antal rejsende med Øresundstogene. Bag dette imponerende resultat ligger en bevidst bus- og togstrategi for Skånetrafikken.

Skånetrafikken ejes og finansieres alene af Region Skåne. Skånetrafikken står for bustrafikken i regionen og for den regionale togtrafik, herunder Øresundstogene på den svenske side. Region Skåne fremhæver, at det regionale helhedssyn og samdriften af bus og tog er meget afgørende, og man kan påvise meget konkrete synergieffekter.

Bag Skånetrafikkens succes ligger desuden et samarbejde mellem trafikselskab, region, kommuner og stat (Vägverket og Banverket). F.eks. har Helsingborg kommune, som en del af samarbejdet, forpligtet sig til at bygge en omfartsvej om Helsingborg og til årlige investeringer i busfremkommelighed. Investeringerne indgår i en samlet plan som godkendes af Skånetrafikken. Når planen er godkendt, yder staten 50 pct. tilskud.

Skånetrafikkens opgave er, at realisere den regionale udviklingsplans målsætninger for Skåne. Et af dens mål er, at den kollektive trafik (bus og tog) skal stige med mindst 3 pct. om året. Derudover er målene, at der skal sikres

- God tilgængelighed til rejsemål, på forskellige tider
- Funktionelle delregioner
- En grundlæggende trafikforsyning i hele Skåne.

Skånetrafikken vedtog i 2006 en strategi for bustrafikken "Med buss i Skåne". Den overordnede strategi omfatter bl.a.:

- Regionalt vigtige strækninger og delstrækninger udpeges og udvikles
- Øget vægt på rejser udenfor myldretid, bl.a. fritidstrafik
- Forbedret kvalitet
- Bedre information og et enkelt billet- og takstsystem
- Centrale terminaler med høj standard i alle byer
- I alle mellemstore og store byer skal være mindst et stoppested med pendlerparkering og cykelparkering under tag
- Øget koordinering af paralleltrafik med forskellig kollektivtrafik (regionale ruter, bytrafik, tog).

Erfaringerne fra Skånetrafikken kan udbygges med erfaringer fra Helsingborg. Helsingborg har i samarbejdet med skånetrafikken forbedret vilkårene for den kollektive bustrafik i byen. Der er kommet busbaner i centrum og arbejdet med incitamentter til operatørerne for at støtte målsætningen om en stigende passagermængde. Der er i samarbejde mellem Skånetrafikken og Helsingborg kommune opstillet en busvision, hvor målet er at fordoble antal rejser med bytrafikken indenfor de næste 10 år. Det vil medføre, at trængslen i bymidten mindskes og luftkvaliteten forbedres. Det skal bemærkes, at den kollektive trafiks andel i Helsingborg i udgangspunktet var relativt lav set med danske øjne. Der var således 1,6 vogn-timer pr. indbygger i 2005 i Helsingborg, mens der f.eks. er 2,8 køreplantimer pr. indbygger i Helsingør og 5,3 i Hillerød.

De svenske erfaringer viser at:

- En samlet strategi, samlet planlægning samt fælles vilje og ansvar mellem trafik-selskaber, region, kommuner og stat (vej og bane) er en forudsætning for passagervæksten – i Skåne har staten f.eks. bidraget med 50 pct. tilskud til vejplaner inkl. fremkommelighed og med 70 pct. tilskud til busser, der bruger biogas.
- Investeringer i højere frekvens og hastigheder ved busbaner og signalprioritering i bustrafikken kan øge antallet af buspassagerer
- Incitamentskontrakter kan bidrage til at øge antallet af buspassagerer.



## 5. En mere miljø- og energivenlig transport

Busserne spiller en vigtig rolle for at mindske trafikens miljøproblemer. Først og fremmest er kollektiv trafik et miljøvenligt alternativ til privat transport. Herudover lægger alle trafikselskaber stor vægt på, at miljøet bliver integreret som en parameter i planlægningen indadtil og over for bestillere, operatører og kunder. Kommuner og regioner understøtter dette ved at stille krav om miljøvenlige busser gennem deres bestillinger og aftaler med trafikselskabet.

Ved nye udbud udgør miljøperformance en del af trafikselskabernes vurderingskriterier. I Movias vurderingskriterier indgår prisen f.eks. med 40 pct., kvaliteten med 35 pct. og vurdering af busmateriel med 25 pct. (heraf udgør udledning fra busserne en fjerdedel). I NTs vurdering tæller prisen 50 pct., kvalitet af busmateriel 20 pct. og kvalitet af drift 30 pct. I delkriteriet "kvalitet af drift" vejer miljøet 10 pct.<sup>1</sup>

Fremkommelighedsprojekter er blandt de mest miljøvenlige tiltag, idet de både giver mere jævn kørsel og trækker flere passagerer over i den kollektive trafik. Men der findes også flere miljøvenlige teknologier, som både kan imødekomme kravene om at mindske den lokale udledning og mindske klimapåvirkningen. Mange steder i landet eksperimenteres med eller er allerede indført mere miljøvenlige teknologier. Men der er brug for meget mere, hvis man skal opnå regeringens CO<sub>2</sub>-mål. De første hybridbusser til kommerciel brug er netop kommet på markedet, så de endnu ikke er taget i anvendelse i Danmark. De har et lavere energiforbrug end traditionelle busser. De kan eventuelt købes med støtte fra trafikforligets pulje til Forsøgsprojekter for mere energieffektive transportløsninger. Blandt de muligheder for miljø- og energivenlig busser, der afprøves rundt om i landet er:

### **Incitament til reduceret brændstofforbrug**

Midttrafik arbejder i Randers Kommune med et forslag til en incitamentsmodel, hvor der udbetales en bonus ved et lavere brændstofforbrug end det, der må forventes ved kørsel med normale 12 meter busser. For eksempel kan ydes en bonus på 8 kr. for hver sparet liter brændstof. Hvis de 21 bybusser i Randers bruger 9 i stedet for 11 liter dieselolie pr. køreplan-time svarer det til en bonus på 125 mio. kr. om året. For at give busselskaberne mulighed for at opnå et lavere brændstofforbrug, vil der efter forslaget være mulighed for at anvende mindre busser, samtidig med at de generelle krav til busserne fastsættes, så det giver mulighed for at indsætte mere brændstoføkonomiske busser.

### **Gasbus**

Sydtrafik igangsætter et forsøg med gasbusser i Fredericia. Fredericia planlægger 12 bybusser, der fra 2010 kører på natur- og biogas som et af flere fælles udviklingsprojekter i en klimapartnerskabsaftale med DONG. Busserne skal køre på opgraderet biogas, som er et biprodukt fra Fredericia Centralrenseanlæg.

### **Biodiesel**

Nordjyllands Trafikselskab er som partner til Aalborg Kommune involveret i et stort EU-finansieret projekt, Archimedes, hvor seks europæiske byer igennem en lang række demonstrationsprojekter arbejder for en effektiv og bæredygtig trafik. Et væsentligt element for den kollektive trafik bliver at øge andelen af alternative brændstoffer og rene og energivenlige køretøjer. Det indebærer bl.a., at der i Aalborg i 2010 indsættes minimum 50 busser, som benytter 2. generations biodiesel.

<sup>1</sup> [http://www.nordjyllandstrafikselskab.dk/media/udbud/15udbud\\_udbudsvilkaar\\_a-kontrakt.pdf](http://www.nordjyllandstrafikselskab.dk/media/udbud/15udbud_udbudsvilkaar_a-kontrakt.pdf)

Region Midtjylland har desuden primo 2009 iværksat et storskalaforøg med afprøvning 2. generations biodiesel, produceret af slagteraffald, i ca. 250 af Midttrafiks regional- og bybusser i Århus-området. Forsøget er et led i Vækstforum for Region Midtjyllands Megasatsning Energi og miljø, og gennemføres i 2009 med tilskud fra Færdselsstyrelsen og Region Midtjylland.

### **Elbusser**

Movia introducerer små eldrevne busser med plads til ca. 30 passagerer pr. bus i Københavns centrum sammen med Københavns Kommune i foråret 2009. Kommunen har ønsket at indføre busser, der er mere miljøvenlige end de normale køretøjer. Da busserne kører ved hjælp af strøm er der ingen udledning fra selve bussen. Desuden er støjniveauet meget lavt. Der indsættes 9 busser på en cirka 8 km lang ringlinje i det indre København. Busserne kan køre cirka 140 km pr. opladning, hvorfor de skal lades op hver nat på garageanlæg.

### **Letvægtsbusser**

Letvægtsbussenes lavere vægt betyder et lavere forbrug af diesel og dermed mindre udledninger og et mindre vejslid. Busserne bruges bl.a. i Helsingør området.

I det seneste trafikforlig er der afsat en pulje til sikre mere energieffektive busser og anvendelse af alternative drivmidler i busserne. Puljen vil give mulighed for at dække merudgifterne ved anvendelse af mere miljøvenlige busser. Det giver mulighed for at indhente erfaringer med anvendelse af disse busser og fremme udviklingen heraf i Danmark.





