



Rådet for Bæredygtig Trafik

Schweiz 15. – 21. september 2019

Studierejserapport

København december, 2019

Indhold

Om denne rapport	4
Studierejsens program.....	5
Vores værter på studierejsen til Schweiz.....	6
Hvordan er det kollektive transportsystem opbygget i Schweiz?.....	6
Kollektiv trafik i Schweiz: Signalement af en succeshistorie med faktuelle oplysninger.....	7
Et folk af pendlere med den kollektive trafik i en nøglerolle.....	9
Gode rabatordninger	10
Schweizernes transportadfærd	10
Mere gods på skinner, færre lastbiler.....	11
Højere føderalt bidrag til den regionale trafik.....	12
Udbygningsinitiativ 2035	13
Styring og regulering af den kollektive transport i Schweiz: Et bud på principper, pejlemærker og retningslinjer	14
Udgangspunktet: Den schweiziske kollektivtrafiks synlige resultater og styrkesider	15
Aktuelle udfordringer for det kollektive trafiksystem i Schweiz – og branchens svar.....	17
Intermodal konkurrence.....	17
Den intermodale konkurrencesituation.....	18
Mulige virkninger af en forstærket <i>intramodal</i> konkurrence	19
Et bud på en optimal regulering af den kollektive transportsektor	20
Hold fast i det opnåede	20
Det gode sektorinterne samarbejde	20
Konkurrence på idéer	20
Hvor er det påkrævet at sætte ind med regulerende initiativer og tiltag?	20
Infrastruktur - BIF.....	20
Gods.....	21
Landtransportaftalen.....	21
Indenlandsk persontransport/fjernbusser	22
Privatbilisme og anden motoriseret individuel trafik	22
Flytrafik	23
Koordinering mellem fysisk planlægning og transportplanlægning	23
Fremme af ikke-fossile fremdrivningssystemer i vejtransport	24
Den nationale skinnetrafik, konkurrenceudsættelse af strækninger og flere operatører.....	24

International passagertransport på skinner	25
Åbning af den kollektive trafik for tredjepart.....	26
Et kort tilbageblik på banereformerne og et aktuelt blik på jernbaneproblematikker	27
Sammenligning af Schweiz og EU på den kollektive transports område.....	28
VöV	30
Studiebesøgene.....	31
Fribourg	31
AGGLO	33
umverkehR, Zürich.....	33
Verband Öffentlicher Verkehr (VöV).....	36
Fik vi svar på alt?.....	37
Afsluttende bemærkninger med hib og strøttanker.....	38
Udfordringer, også i Schweiz	39
Den hjemlige jammerdal	41
Klare forskelle mellem Danmark og Schweiz.....	42

Om denne rapport

Rådet for Bæredygtig Trafik er en forening og tillige en NGO (“ikke-statslig organisation”), som arbejder for bedre vilkår for de bæredygtige trafikanter – og en begrænsning af bilismen. Vi markerer os i den trafikpolitiske debat, arrangerer offentlige møder og udarbejder løbende en lang række hørings svar med fokus på kollektiv trafik, transportpolitik, infrastrukturprojekter, transportens klima- og miljødimension m.m. <http://baeredygtigtrafik.dk/>

Vi har i Rådet i længere tid haft et ønske om at kunne foretage en studierejse til Schweiz for at studere kollektiv trafik og ikke mindst landets succesrige jernbanesektor. Denne drøm blev opfyldt i starten af 2019 (d. 27. februar), da vi efter ansøgning modtog en rejsebevilling fra Velux Fonden. Studierejsen blev forberedt i løbet af første halvdel af 2019, og den 15. september tog 6 medlemmer af Rådet for Bæredygtig af sted til Zürich (med tog fra København og videre med nattog fra Hamborg). Vi tilbragte fem intensive studiedage i Schweiz med aftalte besøg, rundvisninger m.m. og suppleret med omfattende rejseaktivitet på egen hånd, hvor vi tog rundt med tog, primært på hovedstrækninger, men også med et par afstikkere ad sidebaner, deriblandt den ikoniske Rhätische Bahn, som gjorde det muligt for os ved selvsyn at danne os et indtryk af styrkepositioner og fordele i schweizisk kollektiv trafik. Vi søgte at danne os et rimeligt præcist billede af det kollektive transportsystems kapacitet, sammenhængskraft, planlægningsaktiviteter, investeringsniveau, brugervenlighed og serviceniveau.

Vi har i rapporten samlet en masse faktuelle informationer om jernbaner og anden kollektiv transport i Schweiz, og vi har prøvet at illustrere, hvordan systemet er opbygget, de strategiske sigtelinjer, man arbejder ud fra, og de udfordringer, man står overfor. Vi har indimellem forsynet nogle af afsnittene og iagttagelserne med kommentarer, som – ofte med en kritisk brod – nævner danske forhold og gør opmærksom på områder og udviklinger, hvor Danmark er i defensiven, er sakket agter ud og ikke matcher de standarder og den kvalitet og brugervenlighed, vi møder inden for Schweiz’ samlede kollektive trafiksystem.

Rapporten bygger både på studierejsenotater – de oplysninger, vi modtog i samtaler og dialog på basis oplæg og orienteringer – og læsning af udleverede publikationer (primært VöV-materialer).

Det er vores håb, at de beskrivelser og iagttagelser, vi fremlægger i denne studierejserapport, kan fungere som vitaminindsprøjtning og inspirationsinput i forhold til de aktuelle transportpolitiske debatter i Danmark. Målgruppen er både politiske beslutningstagere, embedsværk og operatører inden for både vej- og skinnebaseret kollektiv trafik.

Rapportmaterialet er udarbejdet af Leif Kajberg.

Forsideillustrationen er hentet fra VöV-årsskriftet Fokus öV 2018/19 s. 11.

Studierejsens program

Sunday 15 September	Monday 16 September	Tuesday 17 September	Wednesday 18 September	Thursday 19 September	Friday 20 September	Saturday 21 September
	Arrival Zürich kl. 09:42 Change train to Fribourg	BOB trains to Interlaken	[<i>En aftale med Andreas Hofer, Bern (besigtigelse af den nye banegård måtte aflyses)</i>]	09:30 in Bern, Dählhölzliweg 12: Ueli Stüchelberger Verband öffentlicher Verkehr (VöV)	IC train to Chur	Change train in Hamburg
Departure Copenhagen	Appointment with François Périllon 12:15 Lunch nearby train station and discussion of policy matters 14:00	Centralbahn to Luzern	14:00 in Zürich: Appointment with Greta Stieger umverkehre Kalkbreitestrasse 2	Tour of Zürich area (tram and boat). Trip to Uetliberg by local railway	St. Moritz via Rhätische Bahn and return next hour (dep. 02)	Return to Copenhagen
	Return to railway station. 15:38 regional bus to Givisiez (near Fribourg) 16:00 Discussion with Mr Ducrot. 17:00 Visit to the large train/bus depot & operation, maintenance and repairs centre and welcome drink offered by TPF 18:09 (or later)	IC or IR-train to Zürich	Study the rush hour at Zürich Main Railway Station	Tram No. 10 from Main Railway Station to the Airport and return. Observation of rush hours traffic at Zürich Main Railway Station platforms	IC train from Chur back to Zürich	

	regional bus 545 return to Fribourg					
Night train from Hamburg	18:45 (or later) train to Lausanne-Montreux				20.00: Catch the night train from Zürich	
	Youth Hostel, Passage de l'auberge 8, 1820 Montreux	Airbnb in Zürich, Josefstrasse 36, Zürich	Airbnb in Zürich	Airbnb in Zürich		

Vores værter på studierejsen til Schweiz

Vincent Ducrot, direktør, TPF (regionalt tog- og busselskab) og vicepræsident, VöV, (Verband Öffentlicher Verkehr, Swiss Public Transportation Union)¹

<https://www.voev.ch/de/>

Andreas Hofer er fagspecialist, kundeinformation SBB (Schweizerische Bundesbahnen, De schweiziske forbundsbaner)

Francois Périllon er ansat i AGGLO, mobilitetsområdet, Agglomération de Fribourg, og tillige ambassadør i négaWATT (en fransk tænketank og NGO inden for energi og energiomstilling). <https://negawatt.org/Francois-PERILLON>

Greta Stieger arbejder i organisationen umverkehR (en NGO, som arbejder for at reducere den motoriserede individuelle transport og gøre den mere klima- og miljøvenlig og mindre pladskrævende) og er tillige project manager i kampagnen "Train instead of flight" ("Tog i stedet for fly").

Ueli Stückelberger, direktør, Verband öffentlicher Verkehr (VöV), <https://www.voev.ch/de/>

Armin Weber, leder, International persontrafik, SBB (De schweiziske forbundsbaner)

Hvordan er det kollektive transportsystem opbygget i Schweiz?

Passagertransportloven (PBG) skelner mellem fire forskellige typer offentlig transport:

Fjerntrafik: Transporttilbud af national betydning, hvor koncessionerne administreres af den føderale enhed for transport og tildeles de selskaber og operatører, der står for driften, for en periode på ti år. Trafikken på de lange distancer skal hvile i sig selv, økonomisk, som forudsat i loven.

Regional persontransport med tilgængelighedsfunktion: Man kan – ifølge definitionen – tale om en "tilgængelighedsfunktion", når mindst en ende af en betjent linje har et forbindelsespunkt til det offentlige transportnets højere niveau, og når der i den anden

¹ Vincent Ducrot er netop blevet udnævnt til ny administrerende direktør for De schweiziske forbundsbaner med virkning fra 1. april 2020.

ende af den trafikerede linje – eller midt imellem dem – findes et lokalsamfund eller beboelsesområde. Et lokalsamfund i passagertransportlovens forstand er et bysamfund med mindst 100 indbyggere. Regional persontransport med tilgængelighedsfunktion har generelt ret til økonomisk kompensation (føderalt og kantonalt).

Regional personbefordring uden tilgængelighed (turist- og ekskursionstrafik o.l.): Hvis der ikke er nogen adgangsfunktion for en linje med regional passagertrafik (som det er tilfældet med f.eks. jernbanelinjen til Jungfrauoch), er der ingen ret til økonomisk kompensation.

Lokal trafik: Den lokale trafik tjener til sikre den mere direkte adgang eller forbindelse til lokaliteter. Kategorien lokal trafik inkluderer linjer med en maksimal radius på 1,5 kilometer omkring det overordnede offentlige transportnet kombineret med små afstande mellem stop. Lokal trafik er ikke berettiget til at modtage føderale tilskud og finansieres normalt af kantoner og kommuner.

Den grundlæggende struktur med et selv bærende nationalt transportnet og en subsidieret offentlig regional trafik og nærtrafikbetjening svarer i det væsentlige til det fremherskende mønster internationalt. EU har imidlertid for længe siden også vedtaget en juridisk ramme inden for regional og lokal transport, der lægger langt større vægt på dynamisering, gennemsigtighed og konkurrence.

Kollektiv trafik i Schweiz: Signalement af en succeshistorie med faktuelle oplysninger²

Schweiz' kollektive trafiksystem er overskueligt, det hænger sammen, og det er ret nemt at bevæge sig omkring i landet og nå sit bestemmelsessted. Brugervenligheden er til at tage at føle på, barrierer og besværlige ting er der ikke mange af, og nye og velholdte faciliteter springer i øjnene. Én billet til alle transportformer: Bane, bus, sporvogn, skib og bjergbane. Og prissystemet inkluderer også fordelagtige abonnemeter. Og transportsystemet udbygges og forbedres løbende. Og så kører der gods på skinner rigtig mange steder i Schweiz. I modsætning til Danmark, hvor gods på skinner næsten udelukkende handler om transitgods, som overskrider grænserne nordfra og sydfra, så ser man i Schweiz også gods på mindre strækninger, og godsvogne i gadebilledet i store byer. I Schweiz er specielt den alpine grænseoverskridende godstrafik på skinner vigtig. Over 70% af godsmængderne, som passerer Alperne, ruller af sted på godstog. Det er der økonomisk fornuft i, og det er også af stor vigtighed, miljømæssigt, med tanke på beskyttelsen af de sårbare Alper.

Et imponerende transportsystem, en veritabel succeshistorie, men succesen kan ikke tages for givet, meget står på spil, og faremomenter og risici lurer. Det gælder om at stå

² Denne del af rapporten er baseret på indholdet i VöV-publikationen *Fakten & Argumente. Zum öffentlichen Verkehr der Schweiz 2018/19*. VöV, 2018. <https://www.voev.ch/de/Service/Publikationen/VoeV-Schriften/Fakten-und-Argumente-zum-oeV-Schweiz>

vagt om landvindingerne og ruste sig til fremtiden. Det får man et klart indtryk af, hvis man nærlæser udvalgte afsnit i VöV's publikationer.

Befolkningen tager godt imod de kollektive trafiktilbud, og der har i de senere år været en rigtig pæn vækst i efterspørgslen efter kollektiv transport. I dag kører så mange schweizere som aldrig før kollektivt. Stigningen i efterspørgslen efter offentlig transport i Schweiz er imponerende.

Der har været en enorm stigning i passagerkilometer, især inden for jernbanetransporten: Den er næsten fordoblet siden 2000.³Også den vejbaserede offentlige transport viser kontinuerlig vækst. På tre fjerdedele af turene bruger passagerer offentlig transport som deres transportmiddel. I en europæisk sammenligning indtager Schweiz førerpositionen inden for jernbanerejser. I intet andet land tilbagelægges der så mange kilometer om året pr. indbygger med jernbane. Tallene giver klart udtryk for, at offentlig transport er yderst attraktiv i Schweiz.

Blot for at illustrere, hvor omfattende togkapaciteten er i Schweiz, og hvor mange, der benytter toget som transportmiddel: På SBB-nettet kører der pr. togstrækning og pr. dag i gennemsnit 130 passagertog. Med en driftstid, der starter klokken 5 om morgenen og varer indtil klokken 1 om natten, betyder det, at der kører et persontog hvert niende minut. Kun Holland kan præstere samme høje passagertogsintensitet. Schweiz er også førende inden for godstog, kun overgået af Østrig og Rusland.

Hvis man lægger passager- og godstog sammen, så har Schweiz på SBB-nettet den højeste togtæthed i Europa: 154 daglig pr. strækning sammenlignet med 86 i Tyskland og 62 i Italien. Schweiz ligger også nummer 1, hvis man ser på, hvor fintmasket det nationale jernbanenet er: I intet andet land i Europa finder man flere jernbanelinjer pr. kvadratkilometer.

For at klare den stigende efterspørgsel udvider transportselskaberne konstant deres udbud. De kollektive trafikmidler afgår hyppigere (intensiveret køreplan med faste intervaller), de bliver hurtigere (hastigheden øges), der bliver flere direkte ture (færre passagerskift undervejs), og betjeningstiderne bliver længere (køreplansudvidelser i nattetimerne fx). Derudover tilpasses tog, busser og sporvogne konstant til nye kundebehov: Lavgulvsindstigning, kundeinformationssystemer, stikkontakter osv.

Udvidelsen af transportudbuddet illustreres tydeligt af væksten i kørte kilometer. Jernbaner, sporvogne og busser tilbagelagde over 30 procent flere kilometer i 2016 (sammenlignet med 2000).

Alle kollektive transportformer tegner sig for en tydelig udvidelse af det samlede kørselsomfang. Dette hænger klart sammen med udvidelsen af det offentlige transportnet.

³ På s. 7 bringes en tabellarisk oversigt over udviklingen i efterspørgslen efter kollektiv transport (fra 16.905.619 i 2001 til 25.291.100 i 2016 opgjort i 1000 pkm). Svar på hvor stor en andel heraf, der hidrører fra jernbanetransporten, findes på tabelside med talværdierne, der kan downloades fra websted i Schweizerisches Bundesamt für Statistik. Link: <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/verkehrsinfrastruktur-fahrzeuge/streckenlaenge.assetdetail.11207458.html>
Öffentlicher Verkehr (inkl. Schienenverkehr) – detaillierte Zeitreihen. Tab T7_1.

I 1962 havde linjenettet i Schweiz' kollektive trafik en samlet længde på omkring 16.000 kilometer omfattende jernbane, busdrift og sporvogne, men i 2016 var det vokset til næsten 27.000 kilometer. **Kommentar:** I Danmark og mange andre lande har man som bekendt set den modsatte udvikling, når det gælder infrastrukturens omfang og dækningsgrad og betjeningskapaciteten. Den er skrumpet, baner er forsvundet, busruter lukket, afgangene udtyndet. I flere områder, og i hvert fald uden for de store og større byer: Forringet trafikbetjening og færre skinner at køre på. Først i de senere år er der tegn på, at udviklingen vender uden for Schweiz med nye investeringsprogrammer, nyanlæg og genåbning af nedlagte jernbaner.

Den regionale personbefordring når ud i mange hjørner og afkroge og sikrer et landsdækkende trafikudbud. Det regionale persontrafiksystem er dermed en af de vigtigste søjler i offentlig transport i Schweiz. Og den regionale personbefordring har udviklet sig dynamisk i de senere år. Både udbud og efterspørgsel udviser årlige stigninger. Betjeningen af de regionale persontransportlinjer og -ruter bestilles og finansieres i fællesskab af den føderale regering og kantonen. Dette er nødvendigt, eftersom de fleste linjer ikke kan drives uden omkostningsdækning. Finansieringen af de kollektive transporttilbud er dog til stadighed en udfordring for de bevilgende instanser. Forbundsrådet har derfor indkaldt forslag til en reformering af den regionale personbefordring. Målet er at harmonisere bestillingsprocessen (udbudsprocedurer m.m.), at sikre en bedre koordinering af infrastrukturudvikling og strækings- og rutebetjening, at tilvejebringe flere effektivitetsincitamenter og sikring af en langsigtet finansiering.

Modal split-problematikken: Som et resultat af schweizernes markant øgede mobilitet i de senere år er kollektivtrafikkens andel af dens samlede persontransport på skinner, gader og veje steget siden 1998.⁴ En vigtig forudsætning for en miljøvenlig og effektiv håndtering af mobilitetsvolumet er gennemførelsen af en forskydning af modalopdelingen til fordel for offentlig transport.

Et folk af pendlere med den kollektive trafik i en nøglerolle

Ni ud af ti arbejdstagere i Schweiz kan kalde sig pendlere. Dette svarer til knap fire millioner mennesker, der har deres arbejdsplads uden for deres bolig. Bolig-arbejdstrafikken har derfor stor betydning, transportpolitisk og samfundsmæssigt. Det vigtigste transportmiddel for arbejdspendlerne er bilen. Men offentlig transport bruges også meget til pendling. Den kollektive trafiks andel er over 30 procent. På afstande på mere end 50 kilometer dominerer jernbanen endda klart valget af transport. En sandsynlig forklaring er vel, at tiden kan bruges meningsfuldt i toget.

Interessant er sammenligningen af pendlertrafik i byerne. Størstedelen af befolkningen i store byer bruger offentlig transport. På den ene side skyldes dette en aktiv

⁴ På s. 13 i *Fakten und Argumente* bringes en tabellarisk oversigt over udviklingen inden for modalopdelingen, den såkaldte "Modal Split". Vi stillede efterfølgende, efter hjemkomsten, vores besøgsværter i VöV følgende spørgsmål: Hvilke underkategorier indgår i personkilometer (pkm) kollektiv trafik og i pkm motoriseret individuel trafik? Modtaget svar: I tallene for pkm kollektiv trafik indgår jernbane (inklusive tandhjulsbaner) og gadebaseret kollektiv trafik (bus, sporvogn og trolleybus). I tallene for den individuelle motoriserede trafik indgår biler, motorcykler, scootere og knallerter.

adfærdsregulerende parkeringspolitik med et kommercielt islæt og på den anden side den attraktive offentlige transport og indretningen af transportnettet, således at det også tager sigte på fodgængere og cykeltrafik. Altså giver plads til det, som i schweizisk sammenhæng kaldes "langsomtrafikken". Takket være den gode offentlige transportadgang afstår flere og flere mennesker fra at bruge deres eget køretøj. Dette kan f.eks. ses i Basel, Bern og Zürich, hvor over halvdelen af husholdningerne ikke ejer en bil.

Kommentar: Denne passage rummer interessante oplysninger og konstateringer set med danske øjne. I Danmark er udviklingen på flere måder nemlig gået i den modsatte (forkerte) retning med øget bilkørsel, flere bilpendlere og stort udbud af parkeringspladser. Nogle pendlere har tilmed adgang til gratis parkering i forbindelse med deres arbejdspladser; samtidig stiger parkeringskapaciteten støt, og der er ingen tiltag og ingen bevidst politik i retning af at fordyre parkering, fjerne p-pladser og bevidst stille mod bilfri bydele og bycentre. Samtidig stagnerer benyttelsen af den kollektive trafik, og buslinjer nedlægges på overfladen efter metroudvidelser (København).

Gode rabatordninger

Attraktive rejsekort på abonnementsbasis til pendling og rejseaktiviteter er slået an hos schweizerne. Rejsekortene erhverves gennem Direkte Verkehr Schweiz (DV). DV er en national transportorganisation (med opgaver inden bl.a. billetsalg, rejserelaterede rabatordninger, takster, standarder og harmonisering af regler på landsplan m.m.), som tilbyder nationalt gyldige abonnemeter (deriblandt de to meget udbredte og populære *Generalabonnement* (GA) og *Halbtax-Abonnement*) og enkeltbilletter, der kan købes næsten overalt. DV giver kunderne mulighed for at benytte flere transportmidler og trafikselskaber på samme billet. Helt bag af dansen på dette punkt er vi dog nok ikke i Danmark. Vi har jo Rejsekortet, der repræsenterer en anden og måske også dyrere model (i prismæssig henseende). Og abonnementsordningerne i Schweiz bliver stadig mere populære. Det oplyses, at intet andet land har en større markedsgennemtrængning, når det kommer til abonnemeter i den kollektive trafik. Og med en lille transporthistorisk tilføjelse: Det generelle abonnement (GA) blev lanceret i 1898 som et tilbud til handelsrejsende. Delvis takket være det stadigt voksende anvendelses- og udbredelsesområde har dette rabatprodukt udviklet sig fra et nicheprodukt til en klassisk pendlerbillet. Interessante er de store demografiske forskelle blandt abo-indehavere. Cirka tre fjerdedele af 16 til 24-årige har et abonnement til offentlig transport. Dette høje antal kan på den ene side forklares med det manglende kørekort; derudover spiller attraktive ungdomstilbud en rolle. For over 25-årige ligger andelen af offentlige transportabonnemeter på det schweiziske gennemsnit på over 50 procent.

Schweizernes transportadfærd

Man foretrækker den enkleste og mest behagelig løsning. Den daglige afstand, som en person rejser i Schweiz, er næsten 37 kilometer. Heraf udgør offentlig transport ni kilometer. Andelen med offentlig transport er vokset i årenes løb. Hovedformålet med transport er fritidsaktiviteter, efterfulgt af arbejde og shopping. Virkelig mange borgere bor tæt ved station eller stoppested. Men hvorfor vælger mange mennesker så alligevel bilen? Den vigtigste grund er bekvemmeligheden. Hvis man kun tænker på det begrænsede antal skridt ind i garagen til din egen bil, så forekommer valget af bilen som transportform

attraktivt. Det samme gælder for benyttelsen af kollektiv trafik, om end mindre udtalt. Hvis du allerede har et abonnement, og det er nemt og overskueligt at tage med det offentlige fra dit udgangspunkt, så opfattes offentlig transport som den mest nærliggende løsning. En yderligere grund er manglen på alternativer. Derimod er miljøbeskyttelse sjældent et motiv til at gøre brug af offentlig transport. Kombinationen af offentlig transport og bil opfattes imidlertid ikke som attraktiv. Kun knap tre procent af transportbrugernes rejserute klares ved at tage bilen noget ad vejen og derefter fortsætte med tog. En kombination af bil, jernbane og vejbaseret offentlig transport er endnu sjældnere. **Kommentar:** Denne iagttagelse forekommer ikke særligt opløftende set i et MaaS-perspektiv.⁵

Mere gods på skinner, færre lastbiler

Mere end 70 procent af varerne blev fragtet på skinner gennem Alperne i 2016. Dette er det højeste niveau siden 1999. Det betyder, at knap tre ud af fire tons gods krydser Schweiz med jernbane. Trafikken håndteres via Gotthard og Lötschberg-Simplon akse. Dermed er Schweiz også i front inden for den skinnede godstransport. Først med færdiggørelsen af Ceneri-basistunnelen og den gennemgående 4-meters korridor (semitrailere med en fire meter hjørnehøjde kræver udvidelser af tunneler og jernbanefaciliteter på den nord-sydlig akse) vil produktivitetseffekterne i Schweiz for alvor blive synlige. Inden for den transalpine godstransport vil disse infrastrukturforbedringer være medvirkende til fortsat at stimulere overflytningen af gods til jernbaner i de kommende år. Men selv om det går godt i disse år, er der dog også udfordringer på jernbanegodsfronten. Godstransport, generelt, er steget markant i de senere år. Siden 1980 er der registreret en stigning på mere end 90 procent. Denne vækst har hovedsageligt fundet på vejene. Mens skinnernes andel af godset i 1980 var over 50 procent, udgør den i 2016 knap 40 procent.

Takket være det tætteste netværk af sidelinjer, tilslutningsspor og fri-omladningsanlæg i Europa har transportlogistikken i den indenlandske trafik i Schweiz et godt grundlag for den landsdækkende levering af varer med jernbane. Ikke desto mindre er jernbanerelaterede del af godstrafikken siden 2010 stadig faldende. I dag tegner jernbanen sig for omkring en fjerdedel af den samlede godstransport i den indenlandske

⁵ Vi stillede efterfølgende, efter hjemkomsten, vores besøgsværter i VöV følgende spørgsmål: MaaS-konceptet er jo centralt i en intermodal sammenhæng, men hvor udbredt er det egentlig inden for rammerne af den kollektive trafik i Schweiz? Og hvordan forholder brugerne sig til de aktuelle, faktisk eksisterende MaaS-udbud/ordninger? Modtaget svar: Se link med detailoplysninger vedr. implementeringen af MaaS-servicetilbud inden for den kollektive trafik for nærværende (nedenfor). Den for tiden bredeste platform i MaaS-kontekst er ordningen "Netzweite öV-Anbindung" (NOVA). NOVA fungerer som teknisk platform for driften af den kollektive trafiks MaaS-tilbud/ordninger. Takket være denne platform er transportbrugeren i stand til at købe en billet, der sætter vedkommende i stand til at rejse "sømløst" og ukompliceret med forskellige transportmidler inden for den kollektive transportsektor. Link til beskrivelse af ordningen: <https://www.allianceswisspass.ch/de/die-branche/Netzweite-OeV-Anbindung-NOVA>

For øjeblikket diskuterer man udbredelsen/udvidelsen af MaaS-konceptet til at omfatte andre transportmidler inden for transportsektoren.

og i import- og eksporttrafikken. Derimod bliver flodtransporten på Rhinen stadig vigtigere. Mere end 60 procent af de varer, der passerer den schweiziske grænse ved Rhinen, fortsætter rejsen med jernbane.

Den europavendte godstrafik på skinner er presset. Varernes mobilitet er afgørende for EU's konkurrenceevne, og det indgår derfor også i EU's målsætninger at forøge skinnegodsets andel af den samlede godstransport, med tanke på klimaet og for at afbøde de negative miljømæssige virkninger af den vejbaserede godstransport. Men bestræbelserne har dog endnu ikke båret frugt i alle lande. Der er tendenser til, at skinnernes andel af modalopdelingen beregnet ud fra et EU-gennemsnit går tilbage. Jernbanetransport i Schweiz klarer sig godt sammenlignet med europæiske lande. Alle vesteuropæiske lande har således en væsentlig dybere Modal split. Udviklingen af jernbanegodstransport i Europa er central for Schweiz. I modsætning til passagertrafik passerer mange godstog landegrænser. Solid infrastruktur, ikke-diskriminerende adgang og interoperabilitet er derfor vigtige prioriteter på europæisk plan. Derfor er der igangsat forskellige tiltag med sigte på at styrke jernbanegodstransporten. **Kommentar:** Og på dette punkt, kunne man tilføje, burde EU for alvor træde i karakter og agere meget mere håndfast.

Der gennemføres ikke større nyanlæg på jernbaneområde i disse år (nye strækninger), eftersom jernbanenettet jo i forvejen er massivt udbygget og forgrenet og når utroligt langt ud, rent geografisk, men af de brochurer og skrifter, vi modtog under besøget, fremgår det dog klart, at der findes flere skitseprojekter og strategimarkeringer med anbefaling af igangsættelse af nye baneudbygninger og forstærkelse af delstræk på eksisterende dele af jernbanenettet for at komme flaskehalse til livs og for at sikre kapacitetsudvidelser i takt med den stigende togbenyttelse og for at kunne opfylde de behov, som afspejles af prognoser og fremskrivninger (se de afsnit i denne rapport, som omhandler Udbygningsinitiativ 2035).

Højere føderalt bidrag til den regionale trafik

I 2017 vedtog Parlamentet lovforslaget om forbundsstatslig betaling for transportydelser inden for den regionale passagertrafik - herunder den større deltagelse fra forbundsniveauet i dækningen af de forudsete meromkostninger. Således har begge kamre i Parlamentet imod Forbundsrådets vilje tilsluttet sig forslaget fra kollektiv trafikbranchen og kantonerne, ifølge hvilket det lån, man på føderalt plan har forpligtet sig til at yde, øges med 144 millioner til 4104 millioner.

Hvor vi i Danmark på det seneste har set mange eksempler på nedskæringer inden for busdriften, og hvor vi har brugt en del energi på at etablere modspil til vedholdende politiske og transportøkonomiske bestræbelser på at tale den lokale jernbanedrift ned ("Luk de små jernbaner i Jylland!"), så opviser det schweiziske transportlandskab et helt anderledes positivt billede. Her er den kollektive trafik en mangeårig succeshistorie, og her har der i de senere år været en markant vækst i det samlede transportarbejde på skinner og inden for bustransporten. I 2010 blev der tilbagelagt i alt 485.117.000 kilometer på jernbanen, på sporvejsskinner, af trolleybusser og af andre busser i ruter. Antallet af

kollektivt kørte kilometer var i 2016 vokset til 543.588.000. Altså en spektakulær stigning på 12.1%

Og nok er togbilletter dyre, men schweizerne nyder godt af rabatordninger i form af halv takst og abonnementskort. I 2018 var der i Schweiz 2,6 millioner borgere, som gjorde brug af halvpris-ordningen (mod 1,6 mio. i 1987), og 0,49 mio. var indehavere af det særlige Generalabonnement (GA)(mod 0,03 mio. i 1987).

Interessant er også følgende økonomioplysning: Kundebetalingen dækker godt halvdelen af driftsudgifterne inden for den kollektive trafik (50,94%). Heri er dog også medregnet indtægter fra godsbefordring og biindtægter relateret til transportselskaberne. Og de offentlige pengekasser – bevillinger på forbundsplan og betalinger fra kantonner og kommuner – dækker op imod halvdelen af driftsudgifterne (49,06%). Men for fjerntogenes vedkommende finansierer billetindtægterne togdriften 100%. Det blev nævnt i Ueli Stückelbergers orientering under studiebesøget.

Udbygningsinitiativ 2035

På trods af den konstante udbygningsaktivitet har adskillige strækninger nået deres kapacitetsgrænser både inden for person- og godstransport. Der er flaskehalse både på skinnenettet og på togstationer. Af denne grund skal jernbaneinfrastrukturen udbygges i etaper ind til 2050 på grundlag af det strategiske udviklingsprogram (STEP). Forbundsrådet har i sit høringsudkast foreslået et *Udvidelsesprogram 2035*⁶ med investeringer i størrelsesordenen 11,5 milliarder schweizerfranc (CHF) og en udvidelsesfase i 2030 med investeringer på 7 milliarder franc (CHF). Hovedmålet er at øge kapaciteten og indføre kvartersdrift på de vigtigste strækninger. Godstransportens konkurrenceevne skal også øges.

Rådet vil dermed gennemføre en yderligere udvidelse af togtrafikken og betjeningsomfanget på overbelastede strækninger både i langdistance- og i S-togtrafikken og tilpasse kapaciteten til den hastigt stigende efterspørgsel. Det vil også blive muligt at gennemføre strækningstudvidelser og forbedret togbetjening i landdistrikter og introducere ekspresforbindelser til godstransport. Man noterer sig, fra et dansk perspektiv, at der under overskriften ”Yderligere projekter” nævnes udbygningsprojekter på privatbanernes område, som sammen med sikring af den samlede netstabilitet tegner sig for 1,2 milliarder franc. **Kommentar:** *Man får herigennem et klart indtryk af det helhedssyn på jernbanenettet og togdriften, som man anlægger i Schweiz. I modsætning til Danmark, hvor mindre strækninger og lokalbaner typisk overses og udgrænses som*

⁶ En mere detaljeret beskrivelse af dette udbygningsprogram med VöVs policy-markeringer findes i VöV-pjecen *Der Ausbauschnitt 2035 macht das öV-Angebot der Zukunft erst möglich. Position des VöV zum Ausbauschnitt der Bahninfrastruktur 2030/35*, Oktober 2017

<https://docplayer.org/72985304-Ausbau-schnitt-der-bahninfrastruktur-2030-35-vernehmlassungsverfahren.html>

lukningsrelevante og kommer i klemme økonomisk (jf. medieomtalen af og debatten om Østbanens sporfornyelse).

Forbedringerne forudsætter omkring 200 større og mindre infrastrukturopgraderinger. En del af midlerne vil fortsat blive afsat til tværgående serviceforbedringer såsom barrierefri perroner eller parkeringsanlæg. Finansieringen kommer fra den forbundsstatslige infrastrukturfond (BIF). Udvidelsesfasen for jernbaneinfrastrukturen 2030/35 er det største jernbaneudvidelsesprojekt i den schweiziske kollektiv trafiks historie. Siden 2000 har den schweiziske jernbanebetjening i vid udstrækning været baseret på halvtimes drift mellem de store transportknudepunkter. Men allerede nu har mange linjer og strækninger inden for person- og godstransport nået deres kapacitetsgrænser. Samtidig forventes efterspørgslen efter offentlig transport ud fra de trafikale perspektiver og prognoser at stige med 51 procent fra 2010 til 2040 og med 45 procent inden for godstransporten.

For at kunne imødekomme denne efterspørgsel i fremtiden og samtidig sikre høj kvalitet, skal kapaciteten inden den samlede offentlige transport i Schweiz udvides betydeligt. Forslaget inkluderer en "fortætning" af køreplansomfanget – udbuddet af afgang – således at der for det meste bliver tale om halvtimes drift og på strækninger og korridorer med særlig stor efterspørgsel kalkuleres der endog med kvartersintervaller mellem afgangene. Inden for godstransporten påregnes en stigende produktivitet som følge af udbygningen af både standard- og ekspresnettet og den heri inkluderede reduktion af kørselstider.

Styring og regulering af den kollektive transport i Schweiz: Et bud på principper, pejlemærker og retningslinjer

Det slås fast i VöV's positionspapir⁷ at den kollektive trafik i Schweiz også i fremtiden vil være helt uundværlig og spille en nøglerolle, når det kommer til tilfredsstillelsen af mobilitetsbehovene i landet. Men den kollektive trafik står over for store udfordringer: Klimaforandringerne, den intermodale konkurrence og betalbarhed (takstniveau og folks vilje til at betale for transporten i bus, tog m.m.)

Hvis ikke den kollektive trafiks andel af den samlede transport øges, kan klimamålene og de energistrategiske mål, der er sat op, ikke indfries. Den kollektive trafiks betydning vil være stigende, både på kort- og på mellemlangt sigt. Der kan derfor ikke herske tvivl om, at den kollektive trafik er en del af løsningen og ikke problemet.

Med hensyn til de spørgsmål og problemstillinger, der knytter sig til styring og regulering, har VöV følgende holdninger (udvalgte områder):

- Man bør bygge på de værdifulde landvindinger, som er opnået inden for det bestående gode samarbejde inden for transportbranchen og "konkurrence på idéer". Dette forbilledlige brancheinterne samarbejde ville ikke kunne videreføres

⁷ Den følgende resumerende beskrivelse af regulering inden for kollektiv trafik-sektoren er baseret på udvalgte dele af teksten i VöV's *Positionspapier für eine zukunftsgerichtete öV-Regulierung*, 2. juli 2019. <https://www.voev.ch/oev-regulierung>

inden for et konkurrenceorienteret system præget af et fuldstændigt liberaliseret marked for persontransport. Derfor afviser VöV en sådan model med konkurrenceudsættelse.

- VöV er dog med på, at trafikselskaber og operatører skal have et vist spillerum for at kunne gennemføre innovationstiltag og for at give disse incitamenter til at udnytte effektiviserings- og synergipotentialer. Der bør gennemføres en betydelig forenkling af bestillerprocedurer (dvs. trafik købernes trafikbestillinger).
- Den bæredygtige transports andel af modalopdelingen, den såkaldte *Modalsplit* – dvs. transportbrugernes fordeling på forskellige transportformer, fx grøn, bæredygtig transport versus klimaproblematisk motoriseret transport inkluderende den individuelle bilbaserede transport – skal stige. Uden en sådan foranstaltning bliver det vanskeligt at nå klimamålene. Derfor støtter VöV indførelse af en CO₂-afgift på drivmidler og en CO₂-skat på flybilletter.
- Forbedret koordinering mellem fysisk planlægning og transportplanlægning: Den føderale regering skal sammen med kantonerne arbejde for en velkoordineret regional planlægning og trafikplanlægning.
- Fremme af anvendelsen af ikke-fossile drivmidler til offentlig transport: I en begrænset periode – dvs. som opstartsmidler og vækstfinansiering - bør den føderale regering påtage sig en del af de ekstra omkostninger, der følger med udskiftningen af dieselbusser med miljøvenlige busser.
- Inden for den internationale jernbanepassagertransport ser VöV ikke noget behov for handling med henblik på at ændre de reguleringsmæssige rammevilkår. Disse rammevilkår sikres bedst i den potentielle rammeaftale mellem Schweiz og EU.

I den indledende beskrivelse af VöV-papirets formål fremhæves konkurrenceproblematikken som et centralt spørgsmål: Hvor godt passer samarbejde og intramodal konkurrence sammen? Udgangspunktet er den dokumenterede værdi af Schweiz' samarbejdende kollektive trafik som et økosystem. Hvor meget konkurrence kan en branche eller sektor, hvor et godt samarbejde simpelt hen ligger i dens DNA, tåle? Væsentlige succesfaktorer og resultater inden for den offentlige transport ("en tur, en billet", samarbejde om tilslutninger og skiftemuligheder, systemledelse, integreret kundeinformation, detailplanlægning, gensidig assistance i tilfælde af driftsuregelmæssigheder og håndtering af kritiske situationer mv.) forudsætter et godt samarbejde. Det er simpelt hen et must. Offentlig transport står over for lovgivningsmæssige udfordringer på forskellige områder. Udfordringerne skyldes bl.a. faktorer som digitaliseringen, den juridiske udvikling inden for EU, udviklingen af nationale og internationale fjernbuslinjer, de forskellige interesser inden for langdistancetrafik (koncessionsansøgninger fra flere transportselskaber), nye kundebehov og reguleringsbestræbelser.

Udgangspunktet: Den schweiziske kollektivtrafiks synlige resultater og styrkesider

Offentlig transport i Schweiz oplevede en ubrudt, stærk efterspørgselsvækst mellem 2000 og 2009. Selvom væksten i den offentlige transport er stagneret siden da, har praktisk taget alle transportmidler en meget højere trafikmængde sammenlignet med år 2000. Især

har personbefordring med jernbane oplevet en enorm stigning i passagerkilometer: Siden 2000 er passagervæksten næsten blevet fordoblet.

En fortsættelse af denne tendens kan ikke uden videre tages for givet. Ud over de faldende omkostninger til privat transport bringer hurtige teknologiske ændringer nye aktører på markedet, som er i stand til at reagere hurtigt på ændrede kundebehov og som vil kunne ændre forretningsmodellen for offentlig transport.

Især er det de nedenfor oplyste resultater, der bidrager væsentligt til den offentlige transports aktuelle succes (her gengives et udpluk):

- Offentlig transport er et meget energieffektivt transportmiddel, der kræver lidt plads.
- "Stiv" køreplan med faste intervaller/minuttal og et landsdækkende udbud af kollektiv trafik med samarbejde om tilpassede og brugervenlige forbindelser i knudepunkterne⁸
- Et åbent og gennemskueligt tarifsystem: Én tur, en billet: Schweiz-dækkende og regionale billetter og abonnemeter på tværs af trafiksekskabernes betjeningsgrænser
- Garanteret finansiering: Væsentlige er her det trafikeringsvolumen, den vedligeholdelse af jernbaneinfrastruktur samt den regionale transport for milliarder af euro, der årligt bestilles af den føderale regering og kantonerne.⁹ Uden denne langsigtede finansiering, der ydes af jernbaneinfrastrukturfonden (BIF) til infrastruktur-udbygning og vedligeholdelse, kan selv langdistancetransport i Schweiz ikke fungere omkostningseffektivt.
- Sektor- eller branchesamarbejde: Et meget vigtigt element, der udmærker offentlig transport i Schweiz, er det gode samarbejde inden for den offentlige transportsektor

⁸ Knudepunktstankegangen er essentiel i schweizisk jernbanedrift.

⁹ Det tætte udbud af afgang og forbindelser og det veludviklede offentlige transportnet har sin pris. Det koster at have en velfungerende kollektiv trafik, der når ud til alle egne og lokalsamfund og binder landet sammen, og over 50 procent af udgifterne betales af transportbrugerne. Transportselskaberne genererer indtægter gennem salg af billetter eller abonnemeter, godstransport og tilknyttede tjenester. Men transportørernes indtægter er selvklart utilstrækkelige til at dække alle afholdte omkostninger. På grund af de ubestridte samfundsmæssige fordele ved offentlig transport deltager Forbundet (den føderale regering), kanton og kommuner derfor i finansieringen. For at sikre "offentlig service-princippet" yder Forbundet og kantonerne driftstilskud til den kollektive trafik i form af økonomisk kompensation til selskaberne. Også betalingsviljen og finansieringsomfanget fra det offentlige side er et unikt træk ved det schweiziske kollektiv trafik-system og fortjener at blive fremhævet i dansk og europæisk sammenhæng. **Kommentar:** *Det at kunne transportere sig kollektivt betragtes som et konsolideret og indiskutabelt gode. Man har øjensynligt et andet syn på den kollektive trafiks samfundsnytte, og enkeltstående dele af trafiksystemet – meget underskudsgivende strækninger og meget sparsomt benyttede ruter – bliver ikke på samme måde trukket frem som økonomiske synderbukke ("de dyre lokalbaner") i medierne gjort til besparelsesobjekter i budgetdiskussioner og nedskæringsrunder.*

(f.eks. Direkte trafik, uddannelse, koordinerede og tilpassede køreplaner, gensidig hjælp i tilfælde af sammenbrud, driftsforstyrrelser osv.¹⁰). Set med bruger- eller passagerøjne er alle disse resultater meget værdifulde elementer, som det er nødvendigt at stå vagt om og kræve respekteret i diskussionen om den videre udvikling af den offentlige transport i Schweiz. Disse resultater og goder må ikke kastes over bord, understreger VöV.

Aktuelle udfordringer for det kollektive trafiksystem i Schweiz – og branchens svar

Intermodal konkurrence

Offentlig transport befinder sig i en intermodal konkurrencesituation. I den intermodale konkurrence skal det i stigende grad overvejes, hvor stærkt og offensivt de enkelte transportformer bidrager til at nå klimamålene. To markante styrkesider for den offentlige transports vedkommende er dens energieffektivitet og dens høje grad af elektrificering (hvilket resulterer i lave CO₂-emissioner). Jo mere de mindre energieffektive transportformer, belastes med afgifter, desto mere gavner det indirekte den offentlige transport.

Afhængig af strækningen konkurrerer jernbanerne for eksempel med langdistancebusser, fly eller motoriseret privat transport. Især er lufttrafik en vigtig konkurrent til international skinnebåren langdistancetrafik på grund af de ekstremt gunstige passagerpriser, der ikke er pålagt afgifter.

¹⁰ Værd at nævne i denne forbindelse er den særlige schweiziske ordning med såkaldte *Dispositionszüge*. Et dispositionstog (Dispositionszug) er et reservetog eller en reservepulje af togvogne, som ejes af et jernbaneselskab, og som kan sættes ind øjeblikkeligt i tilfælde af uforudsete driftsforstyrrelser i jernbanetrafikken. De schweiziske forbundsbaner (SBB) råder over sådanne dispositionstog, der holder med personaleberedskab på større stationer. Konceptet blev oprindeligt introduceret på Zürichs S-Bahn, men det blev snart udbredt over hele jernbanenettet. I tilfælde af et togs forsinkelse eller tekniske svigt kan man sætte et udskiftningsklart tog ind som erstatningsmateriel, således at det aktuelle driftsproblem kan afhjælpes. Denne type foranstaltninger er med til at øge den samlede punktlighed og gør det muligt at garantere tilsluttende forbindelser. Dette betragtes som en central ordning med henblik på at forhindre udvikling og spredning af forsinkelser i tæt trafikerede togsystemer.

Det bør dog retfærdigvis tilføjes, at man tidligere inden for DSB havde en praksis på dette felt, der måske kan sammenlignes den schweiziske. Her, i DSB-betjeningsområder, havde man indtil for en 20-25 år siden, også tog holdende i venteposition. Reference:

<https://de.wikipedia.org/wiki/Dispositionszug>

Trafikselskaberne samarbejder med udbydere af multimodalitetsløsninger på forskellige niveauer med henblik på at tilbyde kunderne gode dør til dør-løsninger. Der skal ligeledes arbejdes på udvide udbuddet af internationale forbindelser.

Koordinering af fysisk planlægning og trafikplanlægning: Jo bedre den fysiske planlægning og trafikplanlægningen er koordineret eller afstemt indbyrdes, og i jo højere grad lokalisering af servicefunktioner, borgerfaciliteter, boligområder m.m. er tilladt i den offentlige transports knudepunkter - og ikke "på den grønne eng" så at sige - jo større er den kollektive trafiks andel af den såkaldte modalsplit. Areal- og energiforbruget kan reduceres betydeligt, hvis man fra politisk hold vedtager og gennemfører en velkoordineret fysisk planlægningspolitik centreret om de offentlige transportknudepunkter.

Klima og energi. Med energistrategi 2050 har VöV sat sig det mål at forøge energieffektiviteten med 30% inden for kollektiv trafik-sektoren.

Konkurrencen på priser og takster. Den kollektive trafik skal fortsat være betalbar, dvs. priserne skal som gennemsnit være stabile.

Udbygningen af jernbaneinfrastrukturen: Stadig flere rejsende øger behovet for udvidelser af jernbanenettet, men der er samtidig behov for nye løsninger til et mere effektivt jernbanesystem. Derfor ønsker den føderale regering og transportselskaberne at udvide togudbuddet og udbygge infrastrukturen på en kundeorienteret og robust og fremtidssikret måde med STEP-udbygningsinitiativ 2035 som løftestang. Schweiz investerer således 12,9 mia. CHF i jernbanenettet. Udvidelserne skal realiseres inden 2035.

Transportselskaberne har brug for disse kapacitetsudvidelser og projekter med sigte på eliminering af flaskehalse. Fremadrettet er det selskabernes intention at intensivere udnyttelsen af trafiknettet ved hjælp af nye teknologier. Med sektorens innovationsprogram "smartrail 4.0" agter operatører og selskaber at øge kapaciteten i jernbanenettet med op til 30 procent og beskære omkostninger med 450 millioner franc om året i sammenligning med den traditionelle teknologi. På grund af langvarige forberedelsesforløb og de lange færdiggørelses- og implementeringstider skal det offentlige transportsystem allerede i dag være rettet mod den fjerne fremtid, selvom mange udviklinger overhovedet ikke er kendt på nuværende tidspunkt. Og derfor ikke kan foregribes. **Kommentar:** Her ville det være på sin plads at spørge – set med danske briller – mangler vi ikke, i Danmark, en sådan fremtidsbevidsthed og en tilsvarende vilje til og strategi for langtidsplanlægning inden for den samlede kollektive transportsektor?

Den intermodale konkurrencesituation

Sådan ser status ud for den kollektive trafik i den intermodale konkurrence:

International fjerntrafik	Konkurrence påført af liberaliseret lufttrafik (i øjeblikket uden beskatning af brændstof) Konkurrence forårsaget af liberaliseret langdistancebusstrafik (fjernbusser) (markedsadgang kræver kun tilladelse), men kabotageforbud Konkurrence som følge af motoriseret privat transport
---------------------------	---

Indenlandsk fjerntrafik	Konkurrence påført af licenseret langdistance-bustrafik (fjernbusser) Konkurrence påført af motoriseret individuel trafik
Lokaltrafik	Konkurrence som følge af motoriseret privat transport og i et vist omfang også via elcykler, nye kombinerede mobilitetstilbud, fremme af "langsom trafik" (mikromobilitet m.m.)
Regionaltrafik	Konkurrence som følge af motoriseret privat transport og i et vist omfang også via elcykler, nye kombinerede mobilitetstilbud, fremme af "langsom trafik" (mikromobilitet m.m.)
Godstransport	Konkurrence fra den indenlandske vejgodstrafik, men gods på jernbane nyder fordel af støtten til fremme af godstrafik på tværs af Alperne (lovbaseret overflytning af gods fra vej til bane i den transalpine godstransport) kabotageforbud i den nationale vejgodstransport
Infrastruktur	Ingen konkurrencesituation. Finansiering er sikret af BIF

Mulige virkninger af en forstærket *intramodal* konkurrence

Situationen i Schweiz adskiller sig markant fra EU-landenes situation. I kraft af øget konkurrence kan andre delsystemer inden for sektoren eller indfrielsen af overordnede mål, enten med vilje eller utilsigtet, komme under pres. Dette vil blive efterfulgt af fokusforskydninger og operatørudskiftninger med potentielt set betydelige bivirkninger. Med andre ord, konkurrence inden for den kollektive transportsektor kan få utilsigtede virkninger.

Deltagelsen i konkurrenceudsættelses- og udliciteringsrunder indebærer høje omkostninger for transportselskaberne og de myndigheder, der forestår udbudsrunder (fakturerings, administration, proceduremæssige omkostninger plus omkostninger forbundet med udskiftning af koncessionsindehavere og valg af nye operatører på udvalgte ruter og strækninger osv.). Dette dokumenteres af erfaringer fra udlandet (f.eks. England). Både transportselskaber og de entrepriseforvaltende og koncessionsudstedende administrative instanser er nødt til at opbygge nye færdigheder og personaleressourcer. Dette kan være berettiget, hvis det resulterer i en merværdi for kunderne og den offentlige sektor.

Men der er flere ulemper. Reel konkurrence går ikke særligt godt i spænd den samvirkemodell inden for den kollektive trafik, der har været praktiseret i årtier. Og konkurrencemodellen skaber en spændingsladet og modsætningsfyldt atmosfære. I stedet for at opmuntre til at gå sammen om de bedste løsninger for kunderne, det offentlige transportsystem som helhed og for den offentlige sektor indebærer konkurrencemodellen tværtimod en risiko for, at konsolideret sameksistens afløses af konflikt (ingen support i kunderelationer, kundeinformation, assistance i forbindelse med adgang til reserve- eller beredskabstog osv.). Alment anerkendte resultater såsom direkte trafik (aktuelt en velkoordineret køreplan, optimale forbindelser, "en-rejse-en billet") ville blive vanskeligere at fastholde.

Et bud på en optimal regulering af den kollektive transportsektor

Hold fast i det opnåede

Schweizisk offentlig transport kan opvise mange flotte resultater. Disse inkluderer i første række det kvantitativt og kvalitativt gode udbud af afgang med køreplaner baseret på faste minuttal og de gode forbindelser og skiftemuligheder i knudepunkterne, men også (i langt de fleste tilfælde) den meget pålidelige og punktlige drift. Det offentlige transportsystem er blevet meget mere attraktivt takket være udbygningen og opgraderingerne i den offentlige transport og "fortætningen" af afgang på ruter og strækninger i de sidste to årtier. To andre vigtige resultater inden for offentlig transport er den kultur, der lever og udfolder sig i sektorsamarbejdet og "Konkurrencen på idéer".

Det gode sektorinterne samarbejde

I Schweiz findes der en veludviklet samarbejdskultur trafikskaberne imellem, og transportbrugerne eller kundernes forventninger til dette forbilledlige samarbejde er høje. Det offentlige transportsystem i Schweiz opfattes og drives som ét system. Kunderne forventer derfor et velkoordineret system fra transportudbydernes side, som blandt andet er kendetegnet ved gode forbindelser i knudepunkter, udveksling af forsinkelsesmeddelelser og afventning af tilsluttende forbindelser. Den kollektive trafiksektors leverandører er sig dette ansvar fuldt bevidst, og derfor arbejder trafikskaberne godt sammen fx på virksomhedsniveau (produktion, køreplansudarbejdelse og gensidig assistance i situationer med nedbrud, aflysninger og andre driftsuregelmæssigheder) meget godt sammen.

Konkurrence på idéer

I Schweiz er der ingen konkurrence om de enkelte kunder inden for persontransporten. Der findes derimod en indirekte konkurrence, en "konkurrence på idéer". Den er med til at øge det offentlige transportsystems effektivitet og kvalitet. Dette gode samarbejde mellem trafikskaberne og idékonkurrencen fører til et effektivt kollektivt transportsystem med store fordele for dem, der bruger det. Derfor skal disse to elementer styrkes.

Hvor er det påkrævet at sætte ind med regulerende initiativer og tiltag?

Infrastruktur - BIF

For at opnå en sikker og effektiv jernbanedrift er det som bekendt nødvendigt at investere kontinuerligt i infrastrukturen. Siden 2016 er de finansielle ressourcer til disse investeringer sikret takket være en permanent finansieringsfond. Alle omkostninger til drift, vedligeholdelse og udvidelse af jernbaneinfrastrukturen betales af jernbaneinfrastrukturfonden (BIF). For at kunne finansiere disse opgaver og projekter har BIF adgang til blandt andet ordinære forbundsmidler, ligesom der i Fonden indgår en andel af provenuet fra afgiften på tunge køretøjer (LSVA) og et generelt tilskud fra kantonerne. Hvor godt finansieringen af infrastrukturen er grebet an i Schweiz kan illustreres ved en sammenligning med andre europæiske lande. Schweiz ligger således i toppen, når man ser på de nationale investeringer i jernbaner pr. indbygger. Gennem de såkaldte agglomerationsprogrammer (agglomeration er en schweizisk betegnelse for et byområde, der kan have forstadslignende karakter; en agglomeration kan være grupperet

om en eller flere kernebyer) er det endog muligt at bevilge midler til bus- og sporvejsprojekter.

Baneinfrastrukturfonden (BIF) er et meget nyttigt værktøj til finansiering af landets jernbaneinfrastruktur, både til vedligeholdelse og drift og til opgradering og udbygning. De lovgivningsmæssige rammer for infrastrukturen må karakteriseres som hensigtsmæssige og velfungerende. I Schweiz blev en lovbestemt adskillelse af infrastruktur fra transportarbejdet opgivet. Og godt det samme kunne man tilføje fra et dansk perspektiv og med danske erfaringer med Banedanmark in mente. Hovedmålet må, fremhæves det, være at sikre optimal tilgængelighed af og udnyttelse af den eksisterende infrastruktur, der stilles til rådighed for de forskellige selskaber og operatører på en ikke-diskriminerende måde, især inden for godstransporten.

Kommentar: Måske kunne denne schweiziske infrastrukturfinansieringsmodel bruges som forbillede eller inspirationskilde ved løsningen af de hjemlige problemer med at finde finansiering til udbygningen og vedligeholdelsen af jernbanenettet. En togfond, der fx også, efter særlige bestemmelser, kunne tilgodese lokalbanerne. Danmarks transportminister synes p.t. umulig at overbevise om, at bloktilskuddene til privatbanerne er for lave. Situationen er – som spørgsmålene i Folketingets transportudvalg og ministerens svar viser – fastlåst. Men kunne man finde andre måder at gøre det på – andre måder at skrue lovregler og tilskudsmekanik sammen på – uden at løbe risikoen for, at regioner og regionsrådsformænd får carte blanche til finansiere busser og tog af samme pulje og dermed fristes til at gribe til banenedlæggelser ("de dyre lokalbaner"). I Schweiz har man, som det fremgår af beskrivelsen ovenfor, en nationalt dækkende infrastrukturfond (BIF) til det hele, og der er tilstrækkeligt med milliarder franc i Fonden --

Gods

Liberaliseringen af godstransporten er stort set afsluttet. På nord-syd akse er der reel konkurrence på jernbanen i den transalpine godstrafik, og jernbaneandelen på omkring 70 procent er meget høj.

På nogle områder er der behov for handling:

- Sporadgangsafgifter skal genovervejes i lyset af godstrafikkens sammensætning og fordeling og overflytningen af gods fra vej til bane.
- Som led i planerne for udnyttelsen af det samlede jernbanenet skal det gøres muligt at bytte godstracéer og passagertracéer, og der skal tilstræbes mere forenklede retningslinjer og procedurer på dette punkt.
- Den fysiske planlægning bør finde sted med aktiv inddragelse af jernbanegodstrafikken
- Den internationale jernbanegodstrafik bør forenkles.
- Der bør tilstræbes en afgrænsning mellem heltog og systembaseret trafik med godsvogne, der skal foretages.

Landtransportaftalen

De grundlæggende parametre i landtransportaftalen, der blev forhandlet i 1999 mellem EU og Schweiz, er retningsgivende for den schweiziske transportpolitik. VöV støtter helhjertet

op om disse benchmarks. Især for jernbanegodstransporten er de nuværende vejregler, inklusive afgiften på tunge køretøjer, nat- og søndagskørselsforbud for lastbiler, vægtgrænsen og forbuddet mod kabotagekørsel ekstremt vigtige, og det er tvingende nødvendigt, at disse bibeholdes i fuldt omfang. Fra VöV's synspunkt skal landtransportaftalen bevares integreret og konsolideres inden for rammerne af den institutionelle aftale mellem Schweiz og EU.

Indenlandsk persontransport/fjernbusser

VöV er ikke imod nationale fjernbusser, så længe de supplerer det eksisterende offentlige transportnet. Til tider, og på helt konkrete områder, kan sådanne langdistanceruter give kunderne merværdi. Problemet er imidlertid den såkaldte "rosinplukning". Koncentrerer fjernbusselskaberne sig om udvalgte rentable strækninger, forsvinder der samtidig indtjening fra det offentlige transportsystem. Dette bør undgås, især i den regionale personbefordring, der medfinansieres af den offentlige sektor. Langdistancebusser kan være et nyttigt supplement, men de bør ikke have tilladelse til at konkurrere med den eksisterende tilskudsbase, underskuddækkede trafik. Derfor noterer VöV sig med tilfredshed, at man fra lovgiverside har konkretiseret og strammet kriterierne for godkendelse af nationale fjernbusser. Parlamentet besluttede i 2018 i forbindelse med drøftelsen af det forelagte lovforslag vedr. "Organisation af jernbaneinfrastrukturen (OBI)", at langdistancebusser ikke skal kunne konkurrere med eksisterende ruter og linjer, som er medfinansieret af den føderale regering og kantonerne - hvilket stort set opfylder VöV's krav om, at fjernbuskørsel i konkurrence med den regionale passagertrafik repræsenterer en "rød linje". **Kommentar:** I Danmark har de ideologiske rygmarvsreflekser som bekendt hidtil i overvejende grad styret den politiske tilgang til fjernbusdriften og koncessionerne til fjernbusser. Og specielt i VLAK-regeringens tid har man set fjernbusser som et særdeles velkomment led i det samlede transportbillede. Og opmuntret til øget indsættelse af fjernbusser. VöV's tilgang er klart en anden; her er man mere forbeholden og ønsker regulering og restriktioner.

Privatbilisme og anden motoriseret individuel trafik

Andelen af offentlig transport i modalopdelingen er ikke steget siden 2010. Selv om transportbuddet på forhånd er afgørende for valget mellem offentlig transport og privat motoriseret trafik, har prisudviklingen i den offentlig transport en betydelig indvirkning på den stagnation, som aktuelt præger den offentlig transports relative vækst. Dette kan blandt andet tilskrives de forskellige prisudviklinger inden for offentlig transport og motoriseret transport. Mens priserne på billetter til offentlig transport er steget over gennemsnittet, er driftsomkostningerne i forbindelse med bilejerskab siden 2013, og med inflation og andre fordyrelser indregnet, blot blevet endnu billigere. For VöV er det vigtigt, at det at bruge offentlige trafikmidler forbliver overkommeligt for kunderne. Især i fritidstrafikken er der et stort potentiale. For at offentlig transport skal kunne konkurrere med privatbilismen, er det nødvendigt igen at sikre en konvergerende prisudvikling. Politisk motiverede ensidige prisstigninger i den offentlige transport vil VöV helt sikkert

afvise.¹¹ Af hensyn til klimabeskyttelsen går VöV ind for en praktisk administrérbar CO2-afgift på drivmidler. **Kommentar:** Dette helhedssyn på omkostningerne ved de to transportformer og nødvendigheden af at sikre, at mobilitetsomkostningerne på individniveau ikke skævtrækkes ved at begunstige privatbilismen på bekostning af den kollektive trafik synes fraværende inden for de hjemlige magtpartier.

Flytrafik

Flyvning er i dag alt for billig. Det er uheldigt og problematisk, og ikke kun af klimamæssige grunde. Da flyvning ikke er pålagt nogen skatter i dag, og da lufttrafik ikke er belastet af eksterne omkostninger, er flyvning for billig. Dette er en væsentlig konkurrencemæssig ulempe for jernbanen, især i den internationale langdistancetrafik. En konsekvens af de for tiden mistede kunder er, at det offentlige transporttilbud på visse forbindelser ikke kan udvides, hvilket igen er til skade for de tilbageværende offentlige transportbrugere. Uden en afbødende skat på flyvning er togtrafikken over længere afstande låst fast i en nedadgående spiral. VöV støtter derfor politiske bestræbelser, der har til formål at afgiftsbelægge flyvning (f.eks. ved en CO2-afgift på flybilletter). Rammebetingelsen for VöV er imidlertid, at schweiziske flyselskaber ikke skal stilles i en dårligere position end udenlandske flyselskaber.

Koordinering mellem fysisk planlægning og transportplanlægning

Mens det føderale niveau spiller en vigtig rolle i transportplanlægningen, og mens den nationale planlægning (jernbane og vej) er en realitet, er fysisk planlægning primært et anliggende for kantonerne. Konsekvensen af dette er, at en nationalt initieret koordinering af fysisk planlægning og trafikplanlægning næppe finder sted. En hyppig konsekvens er den manglende koordinering er de infrastrukturopgraderinger til afhjælpning af nyligt opståede flaskehalse. Forbedret, koordineret national fysisk planlægning og transportplanlægning kunne være medvirkende til at sikre, at forbedringer og opgraderinger af transportinfrastrukturen bliver gennemført mere målrettet med betydelige

¹¹ Forskellen i omkostninger mellem offentlig transport og motoriseret privat transport, på individniveau, øges. Og billetpriserne i offentlig transport drøftes livligt i medierne, og hvor folk færdes. Er priserne rent faktisk (for) høje? Sammenlignet med andre europæiske lande ligger priserne på offentlig transport for voksne i midterfeltet. Men i sammenligning med vejtrafik og bilejerskab er offentlig transport i Schweiz blevet mindre attraktiv. Siden 1990 er de velkendte rabatordninger inden for offentlig transport som GA og halvpris-abonnementerne, men også de enkelte billetter, blevet dyrere i forhold til det gennemsnitlige prisniveau. I vejtrafikken ser vi derimod et andet billede: Driftsomkostningerne i forbindelse med bilejerskab er kun steget minimalt. Og siden 2013 er motoriseret privat transport blevet endnu billigere, når man tager højde for prisudviklingen generelt. Som tidligere nævnt koster det noget, at tilbyde befolkningen en tidssvarende, højklasset og brugervenlig kollektiv trafik, der samtidig er hurtigere og har flere afgang. Der er meromkostninger forbundet hermed, som skal afholdes af trafiksekskaberne, og som selskaberne kunne se sig tvunget til at sende videre til brugerne i form af takstforhøjelser. Men det afvises af VöV. Uden en parallel fordyrelse af den individuelle motoriserede trafik og bilejerskab er der fare for, at strømmen vender, og at nogle af den kollektive trafiks brugere dropper bus og/eller tog og vender tilbage til bilen. Og det vil være uheldigt og uønsket politisk, økologisk og socialt set.

besparelser. Målet skal være at forhindre ”overraskelser” i form af ny trafiktæthed så meget som muligt. F.eks. ville trafikmængderne kunne reduceres markant, hvis zoner, der er beregnet til trafikintensiv udnyttelse, blev knyttet sammen med veludviklede knudepunkter for offentlig transport og hvis andre lokaliteter bestemt til sådanne anvendelser blev lukket ude. Godt koordineret fysisk planlægning og trafikplanlægning gør det muligt at bruge og udvide infrastrukturer på en mere målrettet måde, hvilket fører til lavere omkostninger og samtidig med, at man opretholder den samme kvalitet.

Kommentar: Dette hensyn er ikke særligt fremtrædende i hjemlige sammenhænge. I København, i hovedstadsregionen og i adskillige andre byer i Danmark er der tværtimod masser af eksempler på, hvordan udviklingen løber løbsk inden for byplanlægningen. Byvæksten går grassat, og erhvervsliv og ejendomsmagnater har masser af albuerum, og der sker en afkobling af transportplanlægningen. Den storkøbenhavnske fingerplan undermineres, nye trafikgenererende mega-projekter lanceres, Lynetteholmen etc., og grønne og rekreative områder skrumper.

Fremme af ikke-fossile fremdrivningssystemer i vejtransport

Selvom den kollektive vejtransport ikke er den største udleder af CO₂, genererer dieselbusser alligevel relativt høje CO₂-emissioner. Mange byer planlægger derfor at udskifte dieselbusserne på mellemlang sigt i overensstemmelse med den føderale energistrategi.

I de senere år har udviklingen af miljøvenlige busser inden for den vejbundne kollektive trafik gjort store fremskridt, og det er især elektriske busser med batterier, der har været i front her. Mange transportselskaber er nu i gang med prøvekørsler og test af busser, enkeltvis, som forstadium til at anskaffe og operere større flåder. Den store udfordring er ikke primært teknologien, men ligger i finansieringen. Da teknologien er relativt ny, og der kun fremstilles busmateriel i små mængder, er omkostningerne pr. eldrevet køretøj endnu højere end for en dieselbus. Der er derudover behov for nye ladeinfrastrukturer. I mange EU-lande støtter medlemsstater generøst omstillingen af busflåder til mere grøn og bæredygtig drift. I Schweiz er der i øjeblikket ingen tilsvarende finansiering.

Den nationale skinetrafik, konkurrenceudsættelse af strækninger og flere operatører

I den nationale langdistancetogstrafik er situationen faktisk ændret som et resultat af, at fjerntrafikkoncessionen udløb i slutningen af 2019: I 2017 indsendte flere transportselskaber ansøgninger om tildeling af koncession på togkørslen på visse langdistancelinjer. Der er ifølge VöV en række principspørgsmål, der kræver nærmere diskussion og stillingtagen i denne sammenhæng, altså konkurrenceudsættelse og udbudsrunder på jernbanen og tildeling af koncessioner til bestemte linjer. Der er en række spørgsmål, der bør afklares for at få tilvejebragt en klarere og mindre fortolkelig juridisk ramme for fremtidige trafikfølsprocedurer. Der er især behov for at få klarlagt følgende grundlæggende spørgsmål: Hvor meget konkurrence giver mening satse på ud fra et systemisk synspunkt og hvor mange forskellige udbydere og togoperatører ønsker man, og hvor, og hvor intensivt og omfattende et samarbejde fremover ønsker man inden togdriften og betjeningen af strækninger? Og hvad med præciseringen af de finansielle problemstillinger og retningslinjer vedr. driftstilskud til nytilkomne togudbydere og operatører? Og hvordan håndterer man underskudsgivende fjerntrafik-ruter, hvis intet

selskab indsender en passende og fyldestgørende koncessionsansøgning? Der skal også tages stilling til fastlæggelsen af benchmarks for samarbejdet mellem de transportselskaber, der byder ind på fjerntrafik-strækninger (gensidig bistand, reserve- og beredskabstog, overtagelse/overdragelse af driftsmateriel i tilfælde af tab af linjer, dvs. mistet strækningskoncession og nyovertagelse af kørsel på bestemte strækninger osv.).

VöVs præsident Norbert Schmassmann udtaler i forordet i VöV's årsskrift 2019/20, at den indirekte konkurrence kan være gavnlig, da den øger kvaliteten af det samlede kollektiv trafik-system, idet operatører og selskaber derigennem overtager og videreudvikler "Best-Practice". Derimod lægger han afstand til markedsmodellen i mere traditionel aftapning. Markedstilgangen går simpelthen ikke i spænd med den samarbejdsmodel, der har udviklet sig gennem årtier. Når man skal have det samlede system til at yde sit bedste, er samarbejde vigtigere end konkurrence.¹²

Når diskussionen bevæger sig ind på spørgsmålet, om mere end et selskab i fremtiden skal tildeles koncession til at varetage fjerntrafik på jernbanen, er meningene blandt VöV-medlemmerne delte. På den anden side mener VöV, at et flerbanesystem basalt set også giver mening i fjerntrafikken – uanset om det er SBB, der har "monopolstatus", eller om flere jernbaneselskaber er indehavere af kontrakter på trafikering af strækninger inden for fjerntrafikken. Den føromtalte "Idékonkurrence" er klart nok også en mulighed og et nyttigt redskab i drøftelsen af betjeningsmodeller for langdistancetrafikken på det nationale jernbanenet.

De allerede opnåede fordele og landvindinger skal opretholdes, og der skal holdes fast i det tætte sektor-samarbejde: Den direkte trafik (abonnementer skal gælde alle trafikselskaber, og der skal kunne købes enkeltbilletter til samlede rejser på tværs af strækninger og selskaber) samt det åbne system (ingen reservationsforpligtelse) og køreplaner med faste intervaller og minuttal. Det er betingelserne. Et eventuelt overskud fra fjerntogsbetjening skal direkte eller indirekte komme det kollektive trafiksystem og togbrugerne til gode, og højst en mindre del af indtægterne må tilflyde aktionærerne.

International passagertransport på skinner

I dag gennemføres al international personbefordring med tog fra Schweiz til destinationer i udlandet på grundlag af et samarbejde mellem SBB og, afhængigt af destinationen, med Deutsche Bahn (DB), de østrigske forbundsbaner (ÖBB), Trenitalia eller Société nationale des chemins de fer français (SNCF). Realiseringen af denne markedsåbning inden for den grænseoverskridende europæiske passagertransport på skinner, som forudsat i det eksisterende udkast til institutionel aftale mellem EU og EU, rummer bl.a. en række risici, som er oplyst nedenfor:

- Indflydelsen/forhandlingspositionen på schweizisk side, for SBB's vedkommende vil blive svækket, samarbejdspartnere bliver potentielle konkurrenter.
- Der kan blive tale om "rosinplukning" på lønsomme linjer, hvis selskaber skærer de attraktive lunser ud af den grænseoverskridende europæiske togtrafik; ikke-rentable og økonomisk uinteressante linjer vil næppe kunne samfinansieres.

¹² VöV Fokus 2019/20 s. 5 <https://www.voev.ch/de/Service/Publikationen/Jahresmagazin-oeV-Fokus>

- Udenlandske jernbaneselskaber er interesseret i et optimalt togtilbud til deres hjemland og ikke i integration inden for den schweiziske offentlige transport.
- SBB har hverken størrelsen eller de økonomiske ressourcer til på en troværdig måde at "true" med markedsindtræden i de store jernbaneselskabers hjemlande.
- Konkurrence står som bekendt i et spændingsforhold til samarbejdsordninger; kartel- og konkurrenceret fører til juridisk usikkerhed.
- Det schweiziske offentlige transportsystem er ikke forberedt på åbning af jernbanemarkedet (i europæisk sammenhæng). En grundlæggende omformulering af rammebetingelserne ville være nødvendig (med bl.a. friere tøjler, når det gælder mulighederne for at disponere over afkast og prisdifferentiering).
- For VöV er det dog vigtigt at sikre kunderne adgang til det bedst mulige grænseoverskridende tilbud inden for jernbanetransport med satsning på tilsluttende togforbindelser og direkte tog.
- SBB's bestræbelser på at udvide det internationale togtilbud bør klart støttes. VöV tror dog ikke, at en åbning for international jernbanepassagertransport vil give adgang et ekstra passagerpotentiale.
- De steder, hvor der i dag er et fravær af skinnebaserede transporttilbud i den internationale trafik, skyldes dette normalt mangel på kunder, ikke mindst på grund af de meget lave priser på flybilletter. VöV ser i den nuværende situation ikke noget behov for at ændre på tingenes tilstand. I Schweiz har ingen transportselskaber i dag størrelsen, de økonomiske ressourcer og den risikovillighed, der ville sætte en togoperatør i stand til at optræde som konkurrent og deltager i udbudsrunder på det europæiske marked for jernbanebaseret persontransport.

Kommentar: Denne konstatering er jo præget af realisme og et strejf af sortsyn. Det er en noget kølig og reserveret holdning til grænseoverskridende togtrafik, der lægges for dagen fra schweizisk side med VöV som talerør. Man har dermed slet ikke den offensive tilgang, som ÖBB i nabolandet repræsenterer.

Åbning af den kollektive trafik for tredjepart

Et område inden for togdriften, hvor VöV også har en holdning, er åbningen af den kollektive trafik driftssystemer for tredjepart. Som en del af lovforslaget "Multimodale mobilitetstjenester" (høring: december 2018 - marts 2019) ønsker Forbundsrådet ved lov at forpligte offentlige transportselskaber til at åbne deres driftssystemer for tredjepart. Det er man i princippet positiv over for, men man ser ingen grund til at ændre afgørende i gældende bestemmelser. Hvis lovforslaget alligevel forelægges for Parlamentet, kræver VöV justering af nogle punkter deriblandt nedenstående:

Den gratis prisfastsættelse, der tænkes indført som ny element i lovteksten, bør slettes (= ingen priskonkurrence for rene offentlige transporttjenester).

I stedet for at forsøge at ændre loven, mener den offentlige transportbranche, at vedtagelsen af en generel lov om multimodal mobilitet ville være mere formålstjenlig set ud fra alle multimodale mobilitetsudbydernes perspektiv. Det ville skabe en større værdi og desuden bidrage til gennemførelsen af den ligebehandling, som VöV kræver.

Et kort tilbageblik på banereformerne og et aktuelt blik på jernbaneproblematikker

Jernbanereform 1 blev en realitet i 1999. Den omfattede den regnskabsmæssige og organisatoriske adskillelse af infrastruktur og drift, reglerne for netadgang, udvidelsen af bestillingsprincippet til at omfatte alle tilskud og kompensationsordninger og liberalisering af godstrafik. Derudover frihed for de statslige baner til at agere mere selvstændigt. Da enkelte spørgsmål forblev uløste i den første jernbanereform, herunder investeringsfinansiering og omorganisering af jernbanepolitiet, blev der grobund for den opfølgende Jernbanereform 2. Et grundlæggende krav var den klare adskillelse af politiske opgaver og jernbaneselskabernes ledelsesfunktioner og driftsopgaver samt præciseringen af den føderale regering og kantonernes ansvar.

Harmoniseringen af infrastrukturfinansieringen – som blev forstærket af oprettelsen af jernbaneinfrastrukturfond (BIF) i 2016, en vedtagelse, der havde rod i underfinansieringen af vedligeholdelsen af jernbanernes infrastruktur – har været en stor fordel for banesektoren. Og gennemførelsen af andre prioriteter, såsom bestillingsprocedurer, interoperabilitet og den retslige ligestilling af transportvirksomhederne, har også klart haft en positiv indvirkning på den offentlige transport.

Hvad angår vurderingen af adskillelsen af de politiske opgaver og jernbaneselskabernes selvstændige ansvar for ledelses- og driftsfunktioner er modsatrettede tendenser blevet synlige i de senere år. På den ene side har vælgerbefolkningen meget klart afvist "Pro Service Public"-initiativet, som ville indebære, at transportselskaberne de facto skulle omstille sig til helt og fuldt at varetage en ren offentlig servicefunktion og samtidig være under opsyn af og have meget tætte relationer til myndigheder og politiske instanser. På den anden side har begivenheder såsom grundlæggelsen af Swissair eller Det schweiziske Forbunds redning af storbanken UBS rystet tilliden til, at virksomheder kan være succesrige "selv uden en stat". Konkrete hændelser og diskussioner, som opstod i kølvandet på skandaler som forkerte bookinger og manglende overholdelse af PostBus-reglerne, RUAG-prisskandalen (en kommerciel virksomhed inden for civil og militærteknologi), politisk skepsis fremkaldt af lønningsniveauet i føderale virksomheder eller afviklingen af postkontorer ud over landet har bidraget til igen at forstærke den politiske indflydelse på virksomhederne. Herudover gør Forbund og kantoner som bestillere og ejere i stigende grad deres indflydelse på transportselskaberne gældende.

Nu er det imidlertid, mener VöV, nødvendigt med en stor indsats for at sikre, at virksomhedernes ledelsesmæssige autonomi og handlefrihed ikke mindskes i fremtiden, eller at reguleringstrykket fra politisk side på grund af postbilsskandalen bliver endnu større. En indsnævring af det ledelsesmæssige manøvrerum på virksomhedsniveau ville være i modstrid med de oprindelige mål for jernbanereformerne.

Kommentar: Det, som klart fremgår af denne beskrivelse, er, at der er flere facetter af det, vi udefra, som tilrejsende, umiddelbart oplever som et mønsterland for den kollektive trafik og en Europamester i jernbanedrift. Der føres således nogle policy-diskussioner centreret om, hvor meget politikerne skal blande sig, og hvor meget der skal reguleres fra lovgiverside, og hvor meget spillerum transportselskaberne skal have. Med andre ord

skismaet mellem politisk styring og omklamring på den ene side og handlefrihed på den anden side. Ikke overraskende slår VöV et kraftigt slag for armslængdeprincippet og operatørmæssigt autonomi.

Sammenligning af Schweiz og EU på den kollektive transports område

De retslige rammer for kollektiv trafik i Schweiz og især den offentlige transports struktur i dette land adskiller sig meget fra de rammer og de strukturforhold, vi ser i EU. EU fremhæver stærkt konkurrence, mens Schweiz lægger vægt på samarbejde. Som vist i forskellige europæiske studier findes de største forskelle inden for kvalitet, transportbud og prisniveau (overkommelige priser), og de er en direkte konsekvens af de offentlige investeringers niveau. Schweiz har med bl.a. vedtagelsen af infrastrukturfonden BIF et fremragende udgangspunkt. Schweiz 'offentlige transportsystem råder dermed over de ressourcer, der mangler i mange andre europæiske lande.

	EU	Schweiz
Startposition (inden reformerne)	I mange EU-stater er der utilfredshed med de statslige jernbaneselskaber (performer ikke godt nok) → stort politisk pres for ændringer	Offentlig transport betragtes gennemgående som god (brugervenlig køreplan). Udvidelsen af nettet og betjeningsomfanget er allerede besluttet → stort set intet eller ikke noget stort politisk pres for ændringer af reguleringer (pres hovedsagelig på grund af EU-regler)
Politisk målsætning	De primære mål har været konkurrence og industripolitik. Store industrikoncerner (fx bilindustrien) dominerer de politiske beslutninger	Transportpolitik, dvs. god offentlig transport som en lokalpolitisk og økonomisk-erhvervsmæssig fordel. Politik for overflytning fra vej til jernbane. Jernbanen er begunstiget af fraværet af en bilindustri ¹³
Samfund	I mange EU-lande er den kollektive trafik "et middel til opfyldelsen af et formål" for mindrebedemlede, "fattigrøvene". Den, som har råd til det, anskaffer sig en bil	Den kollektive trafik i Schweiz binder landet sammen, og holder den også sammen, som et hele. På grund af det gode udbud af kollektiv trafik (primært i byområderne) er bilejerskab et bevidst valg eller også sættes der på at kombinere begge transportformer

¹³ Til gengæld findes der i Schweiz en veludviklet, specialiseret jernbaneindustri, og den 9. oktober, 2019 blev schweizisk jernbaneindustri præsenteret på et fællesseminar arrangeret af NJS (Forum for Nordisk Jernbanesamarbejd), som indgik i programmet for Nordic Rail, Elmia Fair, Jönköping i Sverige.

Samarbejde	Udpræget konkurrencetankegang. Begrænset samarbejde mellem transportselskaberne	Sektorsamarbejde, institutionaliseret samarbejde mellem trafikelskaberne
Infrastruktur	På nationalt plan ses forskelle i udbygningsgrad, geografisk (by og land fx), og "bare pletter"	Takket være infrastruktur fonden BIF er der midler til rådighed for vedligeholdelse, drift og udbygning
Regional trafik	Ingen ordninger og lovbaserede rammer for finansieringen af denne del af den kollektive trafik på EU-plan eller på nationalstatsniveau	Nationalt bestiller (trafikkøber)-princip med regelgrundlag for finansieringen af den regionale trafik (og baseret på kantonale bestemmelser også for lokaltrafikens vedkommende)
Godstransport	Konkurrence, diskriminationsfri nettilgang	Konkurrence, diskriminationsfri nettilgang

Modalsplit-andelen (jernbanens andel af transportvolumenet målt i tilbagelagte passagerkilometer) har i mange EU-lande i en hel del år ligget i et godt stykke under det tilsvarende fordelingsmønster i Schweiz. Derfor var det nødvendigt at gennemføre grundlæggende ændringer. Omfattende "konkurrence" blev set som en løsningsmodel og anvendt som vækstdriver og instrument for industripolitikken. I modsætning til i Schweiz fokuserede mange EU-medlemsstater ikke på offentlig service i udformningen af transportpolitikken, det var snarere incitamenttankegangen målrettet private investorer, der kom i vælten (med anvendelse af offentlige midler). Industripolitik var med andre ord vigtigere end transportpolitik. I fuldgod overensstemmelse med EU's jernbanepolitik har Sverige og UK fuldstændigt adskilt transport fra infrastruktur og oprettet nye konkurrenceneutrale organer til tværgående og integrationsbetonede opgaver på jernbaneområdet.

I november 2017 forelagde EU-Kommissionen et forslag (KOM (2017) 647 endelig) til revision af forordning (EF) 1073/2009. Dette forslag lægger op til, at de nationale fjernbusmarkeder i EU's medlemsstater skal liberaliseres.

Kravene til offentlig transport Schweiz adskiller sig meget fra de generelle forhold og udgangssituationen i EU. Fx har mangel på kvalitet og effektivitet i offentlig transport generelt eller inden for jernbanen mere specifikt aldrig været noget problem i Schweiz. Tværtimod har udviklings- og præstationsniveauet i Schweiz af EU altid været holdt op som en rettesnor for indfrielsen af de mål, man har sat sig for at nå internt i EU.

Der er ikke grund til at antage, at EU i en overskuelig fremtid vil øge presset på Schweiz med henblik på yderligere liberalisering af offentlig transport. Ikke desto mindre lægges der med udkastet til "rammeaftale" mellem Schweiz og EU som led i den dynamiske

tilpasning af lovbestemmelser klart op til, at Schweiz åbner for international passagertransport. De schweiziske transportselskaber er imidlertid ikke forberedt på dette skridt, da de ikke råder over den nødvendige risikovillige kapital.

VöV

Der er ingen tvivl om, at en væsentlig del af æren for, at Schweiz har et så veludbygget, velfungerende og intensivt benyttet kollektivt transportsystem, kan/må tilskrives VöV (Verband Öffentlicher Verkehr). VöV er den nationale brancheorganisation for den kollektive trafik underleverandører: busselskaber, togoperatører, trafikelskaber m.m. VöV repræsenterer dermed sine medlemmer over for politiske beslutningstagere, myndigheder og embedsværk. Og VöV søger gennem sin aktive interessevaretagelse og [målrettede] public affairs-virksomhed at synliggøre og få dagsordensat den brede vifte af sager og prioriteter, som medlemsorganisationerne er optaget af og ønsker at fremføre. Og VöVs engagement omfatter alle områder, problemstillinger og udviklinger inden for den kollektive transport. Organisationen har opbygget en stærk profil udadtil og spiller på alle PR-tangenter, når offentligheden skal informeres om de kollektive trafikformers betydning. Man får klart indtryk af, at man i Schweiz har en langt stærkere organisering af den kollektive trafik på operatør- og udbydersiden i form af VöV. Man er god til at gøre opmærksom på, hvor skoen trykker, og hvad det er for udfordringer, som den kollektive transport står over her og nu og i fremtiden. Adskillige medier og platforme er i brug, og man udnytter også kampagnerne op til de politiske valg og afstemninger, når temaer og aktuelle problemer inden for den kollektive trafik skal synliggøres for offentlighed og beslutningstagere. VöV er som paraplyorganisation og talerør for den offentlige trafik "producenter" og brugere en ressourcestærk og indflydelsesrig spiller inden for det schweiziske transportlandskab. VöV signalerer en stærkt branchebevidsthed, og man kunne med en lidt smart hjemligt præget reference kalde VöV for kollektivtrafikkens svar på FDM. Det er også VöV, som står for grund- og videreuddannelse inden for denne del af transportsektoren, og organisationen sætter også markante fingeraftryk, når det drejer sig om at udmønte ligestillingsorienteret lovgivning inden for kollektiv trafikbetjening og præge togindretning og stationsmiljøer m.m. i mere handicapvenlig retning.

Som brancheorganisation for den kollektive transportsektors forskellige underleverandører tæller VöV i alt 127 medlemsorganisationer – lige fra det nationale togselskab SBB med omkring 33.000 medarbejdere til Braunwaldbanen med 24 ansatte.

Medlemsorganisationerne, der repræsenterer jernbaner, busser, sporveje og tovbaner transporterer i alt 1,5 millioner rejsende daglig, hvad der svarer til næsten 20% af befolkningen. En national sektororganisation som VöV har to hovedmålgrupper: På den ene side egne medlemsorganisationer, på den anden side det politiske system og myndighederne. VöV identificerer, opsamler og koordinerer medlemmernes problemer og interesser. Det sker eksempelvis via de talrige fora og specialudvalg og via organisationsledelsen. VöV har sit hovedkvarter i Bern. De standpunkter og holdningstilkendegivelser, der bliver til VöV-internt regi, fremføres over for Parlamentet, forbundsorganerne eller kantonerne. I spørgsmål, hvor det er relevant, kommunikerer Forbundet sine budskaber i meddelelser til medierne og afholder også pressekonferencer. Men VöV holder sig også orienteret om, hvad der rører sig uden for organisationen: I

politik og embedsværk og inden for de teknologiske eksperters kreds. Og man er desuden lydhør over for idéer, impulser og synspunkter, som formuleres af den kollektive trafik brugere. **Kommentar:** Denne del af VöVs udadvendte opmærksomhed – det med at lytte til kritik og forslag fra pendlere, fritidsrejsende m.m. – kan sammenlignes med Passagerpulsens aktivitetsområde i Danmark.

Det gør VöV (udvalgte opgaver og funktioner):

- repræsenterer og varetager sine medlemmers interesser over for det politiske system
- engagerer sig i kollektiv trafik-relevante kampagner forud for valg og afstemninger
- kræver en brugervenlig offentlig transport
- videreudvikler Schweiz' kollektive transportsystem (System Schweiz öV) (fx via mobilitetsplatforme og digitalisering)
- fastsætter standarder for den kollektive trafik
- udgør en platform for erfaringsudveksling mellem transportfirmaerne

Kommentar: Vi har faktisk en dansk parallel/et modstykke til VöV i form af Kollektiv Trafik Forum¹⁴, men denne paraplykonstruktion har ikke de samme økonomiske og organisatoriske muskler og samme indflydelse som VöV i Schweiz. Og har, løseligt betragtet, ikke samme prioritering af udarbejdelsen af fælles strategier for den samlede kollektiv trafik-sektor. Kollektiv Trafik Forum vedligeholder en ganske nyttig informationsportal for den kollektive trafiksektor. I Danmark lever vi indtil videre med en svag og fragmenteret branche eller sektor omfattende bl.a. Kollektiv Trafik Forum, Passagerpuls, Rådet for Bæredygtig Trafik, NOAH Trafik og en række andre græsrodsorganisationer og NGO'er.

Studiebesøgene

Fribourg

Fribourg (tysk Freiburg) og den omgivende *agglomération* (bymæssigt område), som byen er en del af, har ca. 80.000 indbyggere. Fribourg er det forvaltningsmæssige centrum i kantonen Fribourg med over 300.000 indbyggere. I Fribourg blev vi på banegården modtaget af *Francois Périllon*, og vi mødte senere i den store splinternye drifts- og vedligeholdelsesbygning Michel Nicolet, AGGLO. Fribourg er centret i et regionalt kollektivt transportnetværk, som dækker Agglomération de Fribourg og omfatter både busser og jernbaner, deriblandt lokalbaner. Fribourg Kantonen og kommunerne i området ejer lokalbanerne. Der er driftsfælleskab mellem lokalbaner og hovedlinjen inden for det nationale net. På banerne er der timedrift mellem 05.00 og 24.00. Det blev oplyst, at der er anlagt nye jernbanestationer i området (blev vist på kort). Vi stillede spørgsmål indimellem, og et af spørgsmålene gik på busdriften og drivmidlerne til busserne. Hvorfor har I fortsat dieselbusser her, hvorfor ikke elbusser? Svar: Der er planer om fremtidig overgang til og anskaffelse af elbusser. Det blev tilføjet, at der er et antal elbusser, batteridrevne, i ordre. Ingen kinesiske busser. Vi fik oplyst, at man har egen produktion af trolleybusser i

¹⁴ <http://forening.kollektivtrafik.dk/>

Schweiz, og der findes også en mindre lokal togproducent, men ellers er det Bombardier, der leverer største parten af togmateriellet. Trolleybusserne med el tilført via køreledninger bliver bevaret. (Han nævnte dog også, da vi kørte med dieselbus fra floden og op i byen, at her gik det ikke med en batteribus; den ville simpelthen blive afladet op ad de mange stejle bakker der er i landet). Vi ville også gerne vide, hvordan det står til med konkurrencen mellem tog og vejtrafik, hvordan konkurrencesituationen er sammenlignet med Danmark. Vi fik at vide, at biltrafikken også fylder meget i Schweiz, og at togene presses af den motoriserede trafik/bilismen. Og også hernede finder man et tilsvarende pres for mere motorvejskapacitet fra en billobby, og vejlobbyen og vejfortalerne har mange ressourcer til deres rådighed. Og der er mange biler i Schweiz! Men togdriften har det også godt, økonomisk set. Der investeres mange penge i jernbaner, og det er en vilje til at investere i togdriften og toginfrastrukturen. Men samtidig er der en stærk "vejvilje", som bakkes op af store økonomiske ressourcer. I de nærmeste år er der behov for store investeringer i jernbanesystemet, så det er klart, at der eksisterer en konkurrence mellem den individuelle, bilbaserede trafik og toget som transportmiddel i Schweiz. Passagertallet inden for jernbanetrafikken viser generelt en svag vækst og en pæn stigning i Fribourg. Men kan ikke se bort fra, at der også i dette område tabes momentum (inden for vækstkurven). Flertallet er bilbaseret (2/3). Og hvad med klimaperspektivet og miljø? Jo, det er blevet meget tydeligt, og der ses meget mere aktivitet på disse fronter i dag, også blandt borgerne generelt, ikke mindst unge mennesker er aktive i fx demonstrationer og aktioner. Forbundsregeringen er imidlertid ret konservativt indstillet, men man kan imødesee opbrud og forandringer. **Kommentar.** *Et tegn på dette er resultatet af parlamentsvalget i oktober 2019; her fik Det Grønne Parti en spektakulær fremgang. Det stærkt højreorienterede element i regeringen er dog ikke ensbetydende med decideret modstand mod jernbaner, fik vi at vide. Det blev oplyst, at 2/3 af de godsmængder, der passerer Alperne, transporteres på skinner. De bevilgede milliarder til anlæg af tunneller, til ikke mindst gods på jernbane (lastbiler, løstrailere sat på jernbanevogne bl.a.), er dog gået noget ned. På kantonniveau får klima og miljø stærkere bevågenhed, og her ses et stærkere politisk engagement. Der er således formuleret en grøn transportpolitik på kantonplan, og kantonerne, som repræsenterer en høj grad af "selvstyre", har stor politisk indflydelse.*

Ivan havde et spørgsmål om parkeringsnormer, de parkeringspladser, der anlægges ved nybygninger. Det er, fremgik det af svaret, et komplekst spørgsmål her i Schweiz. Men Fribourg ønsker en reduktion af parkeringskapaciteten, på den anden side er Fribourg-borgerne rigtig glade for deres biler. Stiler I mod en bilfri bymidte eller tilsvarende? Ja, der findes eksempler på dette, men det er svært at skabe forandring på dette felt. Og så lidt om elproduktionen: 60% kommer fra vandkraft, 30% produceres ved hjælp af atomkraftværker (og dem er der fem af), og de sidste 10% kommer fra vedvarende energikilder (solenergi). Der ses eksempler på modstand mod etablering af energiinfrastrukturanlæg.

Hvad med nedlagte jernbaners reaktivering? Det er der kun få eksempler på, altså genåbning af lukkede strækninger, fik vi at vide. Ofte er det meget nemmere at satse på

busdrift.¹⁵ Cyklisme er ikke særligt udbredt, og der er ikke cykelparkeringsanlæg ved stationer. Vores hjemmelsmand har ikke bil (!), fik vi at vide.

AGGLO

Agglomeration of Fribourg (AGGLO). Her mødte vi Bruno Marmier. I AGGLO's regi findes et offentligt transportselskab; der er rent administrativt en relation mellem Agglomerationen og kommunerne, idet denne styrelsesmæssige enhed er et samlingspunkt for kommunerne. Agglomerationen, der er berettiget til at opkræve afgifter men kan ikke indkræve skatter, tager sig af forskellige spørgsmål og anliggender af regional interesse herunder transport (busselskaber, udbygning af infrastrukturen, kontrakter, planer og skitseprojekter og etablering af nye busruter fx). Området, der tilgodeses, omfatter kantonen, Fribourg og ti kommuner. Fribourg plus Agglomerationen som samlet område tæller 80.000 indbyggere. Kommuner kan sige nej til projekter. Herefter fulgte omtale af transportselskabet TPF (Transport Publique Fribourg), der som nævnt henhører under AGGLO. TPF er et bus- og togselskab, som dækker hele Fribourg plus Agglomerationen, og der er mange forskellige busoperatører/selskaber under TPF's hat. TPF råder over et samlet vedligeholdelses- og klargøringscenter for busser og rullende materiel. Vi fik nogle summariske oplysninger om det imponerende center med værksteder, drifts- og vedligeholdelsesfunktioner med avanceret IT-udstyr, administrative funktioner m.m. Vi fik ud fra de formidlede oplysninger indtryk af hele planlægnings- og anlægsprocessen, og byggeriet og dets omfang blev anskueliggjort. Faciliteterne ibrugtaget 2018-19. Totale udgifter ligger på 120 millioner CHF. Som nævnt er der afgivet en ordre på batteridrevne busser. Vi fik også en rundvisning i det nye flotte og velindrettede center. Med os på rundgangen var Michel Nicolet, der i øvrigt oplyste – i en spørgerunde – at der er meget få elbiler i Schweiz.

umverkehR, Zürich <https://www.umverkehr.ch/>

umverkehR Greta Stieger modtog os, orienterede om umverkehR og besvarede spørgsmål. Greta har været ansat i organisationen siden maj i år. Hun arbejder på deltid (75%). Det er en lille organisation, en NGO, som er aktiv inden for bæredygtig transport. Oprindeligt var basismålsætningen at reducere biltrafikken med 50%. Senere er andre temaer og målsætninger kommet til: Bæredygtighed, klima. Greta er selv mest aktiv i kampagnen for tog i stedet for fly "Zug statt Flug" ("Train instead of flight") og lægger også sit engagement inden for nattogskampagnen. umverkehR er således aktiv i Back on Track-netværket. De billige fly er en alvorlig konkurrent for togrejseformen og togtrafikken, og ikke mindst priskonkurrencen er mærkbar, understregede Greta. Det gør det

¹⁵ Med hensyn til reaktivering af nedlagte jernbaner, så har Schweiz aldrig haft den massive nedlæggelsesbølge, som karakteriserede mange andre europæiske lande i primært 1960'erne. På Wikipedia findes der en oversigt over tidligere schweiziske jernbanestrækninger, og sætter man tabellens oplysninger (kilometerlængde) ind i Excel, så når man frem til, at der i alt er nedlagt 616,9 km, og det inkluderer også sporvogne og industribaner, hvorfor det reelle tal er noget lavere. Denne oplysning har rapportskriveren fra Jan Lundstrøm.

https://de.wikipedia.org/wiki/Liste_der_ehemaligen_Schweizer_Eisenbahnstrecken

nødvendigt at introducere og iværksætte tiltag og indgreb sigtende mod at reducere flytrafikkens volumen. P.t. diskuterer det schweiziske forbundsparlament indførelse af en flyskat, en afgift på flybilletter. Moms på flyrejser og afgifter, som belaster transportørerne, altså flyselskaber, er også prioritetsområder. Flyene skal, som umverkehR ser det, betale de omkostninger, som de skaber. Togrejser som transportform skal opgraderes på europæisk plan og togtrafikken på tværs af landegrænser skal udbygges. Der skal udtænkes og gennemføres forslag og foranstaltninger til støtte for jernbaneinfrastrukturen og togtransporten i europæisk sammenhæng.

Der er i umverkehR-regi gennemført debatarrangementer med deltagelse af bl.a. økonomer. En række planlagte aktiviteter om bl.a. flyvning og klima venter forude. Der forberedes en ny lov for Schweiz vedr. reduktion af CO₂-udledninger. Greta lovede at sende os en e-mail med yderligere detaljer. umverkehR håber på et grønt skift, et grønt gennembrud ved de forestående schweiziske parlamentsvalg d. 20. oktober, som er vigtige valg. Greta mener at kunne skimte politiske holdningsændringer i positiv retning. Kjeld havde et spørgsmål, der gik på udviklingen i lufthavnskapaciteten. Greta fremhævede i sit svar en bevægelse, der kan konstateres i retning mod gennemførelse af en afgift på flybilletter. Og ikke overraskende har man også her i Schweiz set luftfartsindustrien diske op med den vanlige type argumenter og indvendinger over for forslagene om billeteafgifter og andre indgreb. Opgaven for umverkehR er derfor at tage til genmæle og gøre meget ud af at fremlægge modargumentationen. Det gælder således om at understrege klimapolitikens og klimamålsætningernes alvor. Det er centralt at få ændret folks bevidsthed. Det skal anskueliggøres og dokumenteres, hvorfor reduktionen af flyvningsaktiviteterne er så vigtig. Og vi har store potentialer i Europa i form af et omfattende, vidstrakt og forgrenet jernbanesystem, som vi kan forbedre og udbygge. Kjeld pegede på turismen som en motor for øget flyvning og de hermed forbundne problemer. Men her er argumentet, ifølge Greta: Du kan berejse store dele af verden uden at sætte dig op i et fly. Og Greta er selv holdt op med at flyve. "It's all about the mindset", tilføjede hun og fortsatte: "You don't need to fly to Thailand all times in your life". Og heldigvis er der tegn på fremdrift inden for togtransporten. Tog som rejseform i oplevelsesøjemed, i forbindelse med ture og turistrejser, nyder øget bevågenhed og popularitet – rejser på skinner bliver mere trendy i disse år– og publiceringen af rejserapporter, beskrivelser af spændende og oplevelsesintensive togrejser er en god måde at sprede budskabet og fyre op under interessen på. Men man skal heller ikke lukke øjnene for, og det er det negative, at det europæiske jernbanenet er skrumpet, det er blevet beskåret, og centrale attraktive togforbindelser er blevet fjernet. Derfor bør skinnenettet udbygges som led i en tidssvarende grøn transportpolitik, og parallelt hermed skal flyvningen reduceres i omfang. Greta nævnte, at en række schweiziske firmaer, institutioner og organisationer har formuleret og implementeret deres egne rejsepolitikker med grønt fortegn, dvs. således at de tilgodeser klima og bæredygtighed.

Greta gennemgik hovedindholdet af og omtalte centrale indholdselementer i den uddelte brochure "Flugverkehr und Klimaschutz" udgivet af umverkehR. Den findes også online-tilgængelig på tysk og engelsk.¹⁶ Vi må, betonedes Greta, endelig komme med

¹⁶ <https://flugfacts.ch/>

kommentarer, indspil og korrektioner. Kjeld var i et spørgsmål inde på sammenligningen af tidsforbrug/varighed af rejser for de to transportformers vedkommende: Tog og fly. Greta nævnte i sit svar, at der er universitetsforskere, som har udarbejdet en sådan komparativ analyse. Hun noterede spørgsmålet. Kjeld vendte tilbage til turistpresset og dets påvirkning af transportaktiviteter og indvirkningen på storbyer og turiststeder – sammenfattet i begrebet *Overtourism* – som diskuteres i nogle storbyer og som nogle steder har fået politikere til at komme med indgreb. Findes der en tilsvarende diskussion i Schweiz, og har man her set konturerne af initiativer, der går i denne retning? Nej, der er ikke taget sådanne skridt fra officielt hold, svarede Greta.

Ivan ville gerne vide, om der er nogen i umverkehR, som arbejder med samfundsøkonomiske modeller og beretninger inden for transportområdet, en problematik som vi i RBT-regi tillægger stor betydning, ikke mindst kritikken af de skævvredne beregninger inden for dette område. Greta svarede, at det ikke er tilfældet; det er ikke noget, man beskæftiger sig med, men hun noterede det som et punkt.

Kjeld fortalte lidt om udgangspunktet for Rådets studietur til Schweiz, vores udgangspunkt for at tage af sted, som jo er, at det schweiziske jernbanesystem har et fornemt renommé, er det bedste i Europa og ligger i top på verdensplan og gør det supergodt på parametre som udviklingsniveau, serviceomfang, frekvens (hyppighed af togafgange), korrespondancer og skiftemuligheder m.m. Men Kjeld ville gerne høre, om Greta havde kommentarer til dette billede, dette indtryk udadtil. Greta svarede, at man i almindelighed er rigtig godt tilfreds med standard og serviceniveau inden for jernbanen, men nægtes kan det ikke, at der er skyggesider. Skjules kan det ikke, at der har været tillidstab på nogle punkter. Ja, der er en god frekvens af tilsluttende forbindelser i toglandskabet, men hyppigheden af togafgange i landdistrikter og udkantsområder er ringere, og det har ført til mere bilkørsel og mere bilejerskab. Og taksterne, prisen på togbilletter, er også et problem. Og truslen fra fjernbusserne eksisterer, idet fjernbusselskaber som Flixbus er i en konkurrencesituation i forhold til SBB. Deutsche Bahn (DB) har deres egne fjernbuslinjer, som også konkurrerer, men der er fra togside i Schweiz formuleret en strategi for at kunne matche på dette område.

Niels Wellendorf nævnte parkeringsproblematikken og tilgængeligheden af p-pladser og parkeringskapaciteten; er der frie p-pladser i Schweiz? Greta svarede, at situationen på flere måder ligner det, vi kender i Danmark. P-pladser er klart et issue, og fredag den 20. september er for øvrigt *Parking Day*, en markering, manifestation og grøn event, hvor man kreativt og alternativbevidst prøver på at vise, at der er andre måder at udnytte p-pladser på (end til hensættelse af de firehulede). Se <https://www.umverkehr.ch/news/2019-09-11-parking-day-am-20-september-2019>

Greta fortalte lidt om økonomien, finansieringen af en NGO som umverkehR. Jo, vi har økonomiske midler til rådighed, der gør det muligt for os at have ansatte medarbejdere. Gretas aflønning baseres således på de beløb, der kommer ind fra medlemskontingenter og fra frivillige bidrag. Man råder over et supporter-netværk, de tæller i størrelsesordenen 8.000 tilknyttede. Det er dog lidt mindre end de 8.000, som betaler noget. Fondsstøtte tæller også, og det samme gør den støtte, der efter imødekomne ansøgninger kan opnås til specifikke og målrettede projekter, som umverkehR er en del af. Men vi kunne klart

udrette mere, hvis rådede over økonomiske ressourcer. Men tiden – den accelererende klimabevidsthed, dette at klimakampen bliver mere udbredt, og det at klimaet bliver et issue for et stigende antal mennesker – arbejder for os.

Greta nævnte også *Flystrejke*¹⁷, en manifestation i 2020, hvor man bevidst dropper flyvning. Hun lovede at maile yderligere oplysninger.

[Verband Öffentlicher Verkehr \(VöV\) https://www.voev.ch/de/](https://www.voev.ch/de/)

Vi mødte også Ueli Stückelberger, som er direktør i Verband Öffentlicher Verkehr (VöV), der fungerer som paraplyorganisation for alle transportformer inden for den kollektive trafik i Schweiz. Det blev fremhævet, at alle lag, alle grupper i samfundet bruger den offentlige transport, som har et højt kvalitetsniveau. Der har i de senere år været en markant vækst i benyttelsen af den kollektive trafik i Schweiz, men det har samtidig skabt nye udfordringer, for hvordan håndteres de høje brugertal, hvordan med kapaciteten i den kollektive trafik og hvordan med presset på infrastrukturen. Der er således opstået flaskehalse, der skal bemestres. Og der skal også sikres tilstrækkeligt med plads til godstogene. Parlamentet har imidlertid for to måneder siden lovet at afsætte 12 milliarder euro til udbygning af skinneinfrastrukturen. Langtidsplanlægning er et must. Vi fik at vide, at infrastrukturen i stor udstrækning finansieres af en olieskat (Mineralölsteuer); vejgodsstrafikken betaler således via lastvognsafgifter udgifterne til skinnerne! Man har indført et fælles billetsystem og én kontrolstandard i hele transportsektoren/branchen. Der kan iagttages en markant forskydning fra konventionelle billetter over mod app-anvendelser og tilsvarende løsninger (mobiltelefoner o.l.). Den samlede togdrift er 100% elektrificeret, og jernbanerne har egne kraftværker i Schweiz, og der er vedtaget en energistrategi. Der er høje kundeforventninger, og der satses på energibesparelser. Det blev oplyst, at elektrobusser er dyrere end dieselbusser p.t., men der arbejdes på at finde løsninger på dette i politisk regi.

Kjeld spurgte, om der inden for VÖV er planer om at satse på nattogsudbygning. Stückelberger medgav, at de internationale, grænseoverskridende togforbindelser generelt er et svagt punkt i det schweiziske togsystem, der findes dog enkelte nattogsforbindelser. Amsterdam, København, Barcelona og italienske destinationer overvejes således som udvidelsesmuligheder, og der blæser gunstige politiske vinde, men fælles fodslag på tværs af grænserne er et vigtigt element i denne sammenhæng. Der er helt klart, at man fra VöVs side gerne så flere forbindelser ud i Europa. Men billetterne er en tricky affære, takstsystemet er en hurdle. Og så er der konkurrencen fra flyvningen. De grænseoverskridende togforbindelser har svært ved at konkurrere økonomisk, personaleomkostningerne kan således være et problem. Derfor ville et initiativ i form af parlamentsdelegationer med deltagelse af forskellige europæiske landes

17

https://flugstreik.earth/?fbclid=IwAR0Od0kgyn3wB_WQMqS7bAAvHygRI1wiZq8g_R_h6NSXeD4FJM1bRa3e3dk

parlamentarikere, som samles til møder for at drøfte idéer, tiltag og forslag, være velkomment. Og en nyttig bestræbelse med henblik på at presse på.

Stüchelberger kom også ind på konkurrencen mellem motorveje og den motorvejsbaserede trafik og jernbanerne. Han oplyste, at der investeres mere i skinner (i løbet af de seneste år). Men der findes – som tidligere nævnt i rapporten – også en billobby i Schweiz. Dog er der, fik vi at vide, ingen billobby i Parlamentet. Det hører også med i billedet, at der heller ikke findes bilkoncerner i Schweiz; derimod findes der en veludviklet og specialiseret jernbaneindustri i landet. Denne industri, som bl.a. udvikler avanceret jernbaneteknologi, fylder meget, det er en vigtig industrigren, og det styrker naturligvis også jernbanens position og indflydelse. Det skal tilføjes, at der konsensus om, at det tunge vejgods skal over på skinner.

Unge mennesker, fik vi oplyst, er mere kollektiv trafik-mindede.

Interessant var det også at erfare, at der i Schweiz ingen opdeling er i infrastruktur og drift – som i Danmark (DSB og BDK). Der lægges simpelt hen vægt på opretholdelsen af et godt og velfungerende fællessystem på jernbaneområdet.

Kjeld stillede spørgsmål om metro og overfladef trafik (letbaner). Vi fik oplyst, at de fleste store byer i Schweiz har en veludbygget skinneraf trafik på overfladen.

Ivan havde et spørgsmål om p-pladser til pendlerne, det urimelige i at tilbyde disse p-pladser. Vi fik indtryk af, af Stüchelbergers svar, at man forholder sig mere restriktivt til p-pladskapaciteten og anlæggelsen og administrationen af p-pladser i Schweiz.

Indenrigsfly og fjernbusser udgør ikke nogen konkurrencefaktor. Sådan som vi opfattede det, altså ud fra det, som blev sagt, betragtes fjernbusser ikke på samme måde som i Danmark som en konkurrent til jernbanen, fjernbusserne indgår i højere grad som et transportmæssigt supplement i det samlede system. Det synes dog ikke at være hele sandheden; det er en billede som nuanceres af teksten vedr. fjernbusser som udfordring ("Den nye mobilitet") i skriftet *Fokus ÖV 2018/19* udgivet af VöV¹⁸. Heri peges der på lovændringer, ændringer af bestemmelser for fjernbussernes virksomhed, der gør det muligt for busselskaberne at få del i en større del af kagen inden for den kollektive passagertransport og gå efter mere lukrative ruter, der faktisk vil kunne påføre dele af togtrafikken alvorlig konkurrence.

Vi bed mærke i oplysningen om, at VöV gerne vil modtage politiske delegationer fra DK.

Vi noterede også, at Forbundsregeringen faktisk har bevilget flere penge til kollektiv trafik end trafikelskaberne havde bedt om.

Fik vi svar på alt?

Vi havde hjemmefra, et stykke tid inden vi tog af sted fra København d. 15. september, 2019 udarbejdet nogle mere konkrete spørgsmål (formuleret af Poul Kattler), som vi ville

¹⁸ Fokus ÖV 2018/19 s. 7-13.

være interesseret i at få besvaret eller belyst, medens vi var i Schweiz – under samtalerne med kontaktpersoner og sagkyndige, vi traf på besøgsstederne:

- Hvilke NGO'er arbejder med transport og bæredygtighed i – og hvordan samarbejder I?
- Hvilken national politik er der for omstilling til grøn transport? Vi véd at Schweiz også investerer meget i veje. Er skatteyderne villige til at blive ved med at betale meget for infrastruktur?
- Hvordan fastsættes og koordineres landsdækkende og regionale planer for støttet transport? Findes der "fri transport" med tog i Schweiz?
- Hvordan udbydes kontrakter på kollektiv transport, der er for tiden ballade om BLS-kontrakter?
- Vi vil gerne høre mere om timemodellen? Schweiz er et forbillede på dette område. Modellen betyder togskifte flere steder og ventetider ved centrale stationer. Er kunderne glade for det?
- Billetsystemet i Schweiz holder sig til standardpriser med universelle rabatter. Der er ikke forskellige priser på forskellige afgang, og man booker sjældent plads i togene. Hvordan sikres det, at systemet kan opretholdes?
- Hvordan kører bus-operatører i Schweiz? Kører der fx FLIX?
- Hvordan sikrer man at nok godstrafik kommer på skinner over alperne? Kan stykgodsbetjening sikres mange lokale steder i landet?

Som det fremgår af beskrivelserne i rapporten, er facetter af disse spørgsmål blevet belyst ved hjælp af mundtlige oplysninger og bearbejdede udpluk fra skriftlige materialer modtaget primært i VöV's hovedkvarter. De ideologiske aspekter af fjernbusdiskussionen er således behandlet ret udførligt. Men mere udtømmende besvarelser af spørgsmålene ovenfor forudsætter opfølgende henvendelser til kontaktpersoner og/eller supplerende litteratursøgning.

Vi fik i øvrigt et klart indtryk af, at der rent faktisk er prisforskelle på togafgange med samme afrejsestation og destination. Hvis man fx skal fra Zürich til Bern om morgenen, kan man komme til at betale rigtig meget for både enkelt- og returbillet. Til gengæld kan man så vælge billigere afgang på andre tidspunkter.

Afsluttende bemærkninger med hib og strøtanker

Som studierejsedeltagere fra Rådet for Bæredygtig Trafik er det vores hovedindtryk – og det var jo også vores udgangspunkt, da vi skrev ansøgningen om støtte til denne studierejse – at den kollektive transportsektor således gør det rigtig godt i Schweiz. Man klarer sig fint på stort alle parametre – lige fra synlighed, brugervenlighed, benyttelsesvolumen, passagerservice, stationsindretning, hyppighed af afgang, sammenhæng i køreplaner til betjening af yderområder, materiel, innovation, teknologi m.m. Vi kørte selvfølgelig meget i tog i løbet af de fem dage, vi opholdt os i Schweiz, og vi brugte også en del tid i Zürichs sporvejssystem, og en enkelt tur med båd på en af søerne havde vi også. Vi bed mærke i mange ting, mens vi bevægede os rundt med kollektive trafikmidler. Vi noterede os serviceniveauet, det gibbede i os, da vi fik oplyst antallet af

medarbejdere i SBB: 33.000! Der kan ydes en helt anden passagerservice, når man kan sætte ind med så omfattende personaleressourcer; det stabiliserer togdriften og gør togtilbuddet mere attraktivt og konkurrencedygtigt. Og som togbruger kan man få personlig assistance i tog og på station, altså også mere lavpraktisk. Vi skulle ikke opholde os lang tid i det imponerende baggageboksområde på Zürichs centralstation, før der dukkede en servicemedarbejder op og gav os praktiske råd med hensyn til at få anbragt bagagen i boksen, få den indstillet rigtigt, låsen, og få klaret forudbetalingen, med mønter, sedler eller kreditkort. Vi benyttede caféen i dobbeltdækkervognene (Bombardier) og nød udsigten på øverste etage. Vi hæftede os ved toiletstandarden, der er toiletter i alle tog, og de er i god standard, skulle vi hilse og sige, og der er også toiletadgang på stationer. Og man har styr på planlægningen, man ved, hvor man vil hen. Der findes storstilede planer for den fremtidige udbygning af den skinnebaserede infrastruktur. Det er dokumenteret i detaljer, hvor flaskehalsene er på jernbanenettet, hvordan man vil komme dem til livs, og hvor man vil sætte ind med aflastende sporudbygninger og kapacitetsudvidelser. Og en national transportpolitik har man også. Men den kollektive transportsektor kan ikke bare læne sig tilbage og sole sig i succesen. For transportsystemet er konstant under forandring. Transportvaner ændrer sig løbende, og der sker forskydninger inden for mobilitetsformerne. Nye aktører melder sig med nye transporttilbud. Og også i Schweiz er der mange borgere, som elsker deres bil og forbinder den med komfort, frihed og fleksibilitet. Der er med andre ord udfordringer nok at forholde sig til fra udbyderne af den kollektive transport og interesseorganisationen VöV's side.

Udfordringer, også i Schweiz

Og nogle af udfordringerne kan da godt give en smule sved på panden. En af dem er fjernbusserne – jo, de er også kommet til Schweiz. Og de kommer fra Tyskland og kører i rutefart mellem schweiziske byer og tyske destinationer. Og antallet af fjernbusforbindelser mellem de to lande er gået kraftigt i vejret. Det er sket i kølvandet på liberaliseringen af den indenlandske bustrafik i Tyskland i 2013, som udløste et veritabelt fjernbusboom. Og også i Danmark har vi jo været vidne til, hvordan den forrige regering med transportminister Ole Birk Olesen i spidsen vedtog regler, der gjorde det muligt for fjernbusserne at gaffe nye attraktive ruter og betjeningsområder. Men tilbage til Schweiz, hvor det i dag ikke er tilladt for de internationale fjernbusudbydere – på grund af det såkaldte kabotage-forbud – at transportere passagerer inden for landets grænser, altså som indenrigstrafik. Samtidig fastslår bestemmelserne i forbundsforordningen vedrørende personbefordring, at der kun kan tildeles nye koncessioner på passagerbefordring inden for landets grænser i tilfælde, hvor ingen i forvejen eksisterende kollektive transporttilbud – tog og busforbindelser – kan blive truet på deres eksistens. Men der er oprud at spore, Forbundsregeringen har lindet på låget, og den første koncession på interne fjernbusruter gik til firmaet Domo-Reisen, der har åbnet tre ruter. Fjernbusinteressenterne kræver imidlertid yderligere liberalisering på fjernbusområdet og arbejder for et opgør med SBB's fjerntrafik-monopol. Men en omfattende liberalisering af bustrafikken ville bringe Schweiz' samlede kollektiv trafik-system i fare. Hertil kommer, at en flytning af passagerer fra skinnerne og tilbage til vejene ikke stemmer overens med den politiske vilje. Og til slut et tungtvejende argument mod øget fjernbusadgang: Hvis nogen plukker rosinerne ud og kun kører de steder og på de strækninger, hvor vilkår og muligheder synes at være gunstige,

og tilbyder de laveste priser på visse linjer, kan det – alt efter hvilke ruter og strækninger, der er tale om – udsætte den kollektive trafik for hård konkurrence. Kapacitetsudnyttelsen af busmateriellet i netop de tidsrum, hvor der er overlappende kørsel, ville klart nok blive forringet. Og det samme ville ske med dækningsgraden af den kollektive trafiks omkostninger. Og regningen ville naturnødvendigt havne hos samfundet, enten i form af højere takster eller som en tydeligt forringet kollektiv trafikbetjening. Sådan som VöV ser det, giver det eksisterende lovgrundlag bevillingsmyndighederne – dem, som udsteder koncessionerne til busdrift – for stort et manøvrerum og for meget beslutningskompetence. Der lægges for første gang op til, at baner og buslinjer, som indgår i det landsdækkende net af regionale persontrafik (som aktuelt omfatter i alt 1.425 linjer, heraf 1.000 buslinjer, der drives af i alt 114 operatører og transportselskaber), gennem udbudsrunder vil blive presset af nye konkurrerende transporttilbud. Nogle af nøgleordene i denne sammenhæng er markedsåbning, konkurrence, omkostningsreduktion, dynamik og innovation. Og der anes en tydelig inspiration fra EU's jernbanedirektiver. De, som hidtil er gået ud fra, at den regionale persontrafik ikke er berørt af sådanne konkurrenceudsættelsesinitiativer, har altså gjort regning uden vært, mener VöV.

VöV har ikke som mål at forhindre fjernbusdrift, men man ønsker, at der fastsættes klare retningslinjer på området.

Kommentar: Vi kender som nævnt også fjernbusdiskussionen på vore breddegrader, men det virker som om, at den politiske opinion og beslutningstagerne på Christiansborg er meget uden om den mere principielle diskussion af fjernbusoperatørernes ekspansion og disses "bærplukning" og satsning på profitable ruter. Vi ved også, at nye operatører på de danske skinner – Arriva har gennem togudbudsrunder fået tildelt trafikken på en række danske jernbanestrækninger; og senest har Selskabet i en ny kontrakt fået tilføjet fået tilføjet strækningerne Odense-Svendborg og Vejle-Struer, der i dag drives af DSB – ikke er ensbetydende med bedre service til togbrugerne. Arriva har fx haft gevaldige problemer med regulariteten.¹⁹

¹⁹ I Danmark har man (med overordnet styring fra EU) valgt en anden model inden for togdriften, idet man i modsætning til Schweiz i Danmark må siges at bevæge sig mod splittelse inden for togsektoren frem for samarbejde, samarbejdsånd og ét samarbejdende system. Og hvor togbrugerne (i Danmark) i sidste instans bliver sorteper. Brugervenlig togdrift koster, det har man erkendt i Schweiz, men i Danmark er man ikke villig til at betale prisen, her presses citronen. Jo, det er rigtigt, der er da lande inden for EU, hvor det kører rigtig fint for togdriften, og EU-landene Holland og Østrig er gode eksempler. Men vi er nødt til at se på rammevilkårene for togdrift og infrastrukturforvaltning. Og man kan ikke se bort fra, at konkurrenceudsættelse og udlicitering af togdrift – som ikke harmonerer med det samarbejdende system inden for den kollektive transport, som Schweiz kan bryste sig af – kan have nogle negative følgevirkninger inden for den nationale togsektor og serviceringen af togbrugerne. Man får et ganske illustrativt eksempel, når man ser på, hvordan togselskabet Arriva performer. Selskabet havde eksempelvis ganske mange aflysninger og forsinkelser i løbet af ganske få dage i november 2019. Noget kunne tyde på, at man af hensyn til bundlinje og indtjening presser citronen og bl.a. skærer på lokoførerkapaciteten med

Den hjemlige jammerdal

I Danmark halter vi bagefter på flere områder.

En lokalbane – Østbanen på Stevns – har skinner, som er i en meget ringe forfatning. Der er et akut behov for sporfornyelse. Regionen har hændervridende appelleret til Banedanmark, som jo er en statslig infrastrukturforvalter, der godt nok politiserer, men som dog ikke repræsenterer det politiske niveau. Og borgmestre og enkelte folketingspolitikere er gået sammen i endnu et fremstød for at råbe politikerne på Borgen op – der stilles spørgsmål til transportministeren, som aflirer standardsvaret om, at Regionen, i dette tilfælde Region Sjælland, hvorunder lokalbanerne hører, selv må finde pengene inden for givne rammer. Men Regionen viger tilbage for at lånefinansiere til skinneudskiftningen. Og abekastningen kan fortsætte, og i sidste instans er det togbrugerne, der bliver sorteper, og afvandringen fra den kollektive trafik kan fortsætte, samtidig med at biltrængslen øges. Her ville det være nærliggende at drage en parallel til Schweiz, hvor der jo er en slagkraftig lobbyorganisation for jernbanerne og anden kollektiv trafik i form af VöV, som jo også taler de små baners sag. Her ville man givetvis for længst have medtænkt en lokalbane tæt ved en storbyregion og rettet opmærksomheden mod denne lokalbanes behov for et helt nødvendigt infrastrukturløft.

Ikke mindre forstemmende er busrutebeskæringerne – fjernelsen af busruter, der bevirker, at skolebørn og gymnasieungdom ikke længere kan den bruge kollektiv trafik til at nå deres skoler og anvende den til hjemturen. Medierne har bragt græsselige historier om fjernelse af busruter og mangel på midler til kollektiv trafik i landdistrikter og

mange aflysninger på grund af personalemangel som en af konsekvenserne, der ikke mindst mærkes af pendlerne i det daglige. Arrivas betjening af strækningerne derved bliver mindre robust. Alligevel har Arriva haft held til at skaffe sig et meget positivt image og leve op til rollen som kæledægge på skinnerne i jyske chefredaktører og visse borgerlige transportpolitikeres optik.

Det rammer i øvrigt medarbejderne, når et offentligt udbud som dét, Arriva vandt i 2018, presser virksomheder til at underbyde sig selv. Det mener professor og arbejdsmarkedsforsker på Aalborg Universitet Henning Jørgensen, der gør opmærksom på, at statens tilskud til togkørsel er faldet med 36 procent i forhold til tidligere. Henning Jørgensen bliver bakket op af Enhedslisten. Se artikel på Altinget.dk:

https://www.alinget.dk/artikel/188508-ekspert-statens-udbudsregler-skaber-loenpres-og-nye-konflikter?ref=newsletter&refid=33127&SNSubscribed=true&utm_source=nyhedsbrev&utm_medium=e-mail&utm_campaign=alingetdk&fbclid=IwAR1TAYKEmvw_HFRg2T94y2TOE3bpmHt65Ks94DGNh1fLLVgLPwg9LSUDDLly

yderkommuner.²⁰ Der har fx været avisartikler om en familie, som forøgede husstandens bilbestand med en "datterdyt", for at skaffe teenageren kompenserende mobilitet; der var vist i Randersområdet.

Og forstadsborgerskabet jamrer over letbanemonstret, som om føje år vil kapre en betragtelig bid af Ring 3's asfalterede areal. Velpolstrede bilejere og højrøstede lokalpolitikere himler op om dette nye fremmedelement på skinner, som vil intimidere bilisterne og gøre livet endnu mere surt for de firehulede trafikanter. Lokalavisen "Det grønne område" bragte for kort tid siden et sigende ildevarslenende forsidefoto af et fremtidigt virvar af krydsende kørestrømsledninger med den træffende overskrift "Letbanehimlen over Lyngby".

Klare forskelle mellem Danmark og Schweiz

Der er klare forskelle mellem Danmark og Schweiz. I Schweiz er man begunstiget af en meget stærk kollektiv trafik-branche repræsenteret af sektororganisationen VöV, som er et strategi-orienteret fyrtårn og en stærk røst, der taler klart for styrkelsen af den kollektive transport i landet, serviceforbedringer for brugerne og opretholdelsen og udbygningen af et kollektiv trafik-system, der når helt ud i lokalsamfundene, og som hele tiden søges optimeret. I Danmark er udbygningen af kollektiv transport derimod stærkt politiseret med abrupte beslutningsprocesser, beslutningstagerlabilitet, rivaliserende lokale og regionale interesser og ad hoc-løsninger og tendenser til detailstyring fra politikerside, der i værste fald spænder ben for langsigtet planlægning og implementering af velovervejede strategier for klimavenlig transport. Tilbageskridt og stagnation hører til dagens uorden inden for den bæredygtige trafik. Striden om Billundbanen og opgivelsen af stationsgenåbningen i Laurbjerg er i denne forbindelse ganske illustrativ. Vi må samtidig leve med bilismens klimaskadelige hegemoni, der dikterer konstant motorvejsudbygning, og som indebærer, at bilejerskab skal begunstiges økonomisk, samtidig med at den kollektive trafiks takster stiger uafsladeligt. Et asfaltherredømme med kønsdiskriminerende effekter, idet det stiller kvinder, som ifølge undersøgelser højere grad end mænd er henvist til at benytte kollektiv trafik, mobilitetsmæssigt ringere.

Samtidig ser vi på infrastruktursiden et Banedanmark, der lever i sin egen verden med alt for meget magt.²¹ Og vi må lægge ryg til forudindtagede transportforskere og

²⁰ Transportministeriet har i oktober 2019 udsendt rapporten "Kollektiv trafik i yderområder", i hvilken der peges på manglerne i det kollektive transportsystem uden for byområderne. Emnet er vigtigt, men sådan som problemstillingerne og udfordringerne er behandlet, får man indtrykket af en tynd kop te. Rapporten får ikke rigtig kulegravet emnet og taget det alvorligt. Rapporten kan læses via nedenstående link:

<https://www.trafikstyrelsen.dk/~media/Dokumenter/06%20Kollektiv%20trafik/Kollektiv%20trafik%20i%20yderomraader.pdf>

²¹ Det diskuteres fx, om Banedanmark agerer for usmidigt og "egenrådigt", når det gælder håndteringen af strækningsslukninger, mens vedligeholdelsesarbejder, sporfornyelser mv. pågår. Det fremgår i øvrigt af en artikel i det norske *Jernbanemagasinet* – og det burde Banedanmark jo være obs på – at man i Schweiz er i stand til at totalrenovere en meget vigtig og stærkt benyttet

regnedrenses udmeldinger og ideologisk ensidige regnemodeller, som tillægges alt for meget vægt af magtpartier og mainstreammedier. De gængse samfundsøkonomiske analyser på transportområdet er eksempelvis ikke designet til at indfange og nogenlunde adækvat eksplicite de virkninger, som fx stationstilgængelighed og nem adgang til kollektiv trafik har for borgerne i et lokalsamfund og dets opland og for lokalsamfundets overlevelse og trivsel, kulturelt, miljømæssigt, erhvervsmæssigt og økonomisk.

jernbanestrækning uden helt at spærre og nedlukke togdriften! Mellem byerne Lausanne og Genève er man således i gang med at forny strækningen, og arbejdet varer helt til 2030.

http://jernbanemagasinet.no/artikler/sveits-totalfornyer-uten-a-stenge/?utm_campaign=unspecified&utm_content=unspecified&utm_medium=email&utm_source=apsis-anp-3



