

*Spørgsmål 53:*

Hvorledes vil trafikministeren yderligere medvirke til, at de omtalte fjernbusser i lovforslaget primært betjener strækninger, der ikke er togbetjente?

*Svar:*

I lovforslaget opereres der med en minimumsregel for, hvor stor en del af en fjernbusrute (min. 20 pct.), der skal være ubetjent med direkte tog. Andelen på 20 pct. er med udgangspunkt i de faktiske ansøgninger om fjernbuskørsel i de senere år foreslået på baggrund af en afvejning af to modstående hensyn. På den ene side er der hensynet til, at fjernbusserne bliver et supplement til den eksisterende togtrafik, snarere end en direkte konkurrent. På den anden side er der hensynet til, at det inden for de givne rammer skal være muligt at drive de pågældende fjernbusruter uden offentligt tilskud.

20-pct.-reglen forhindrer, at en fjernbusrute mellem f.eks. Vejle og København vil kunne godkendes, fordi den - med mindre der indlægges en meget stor omvejskørsel - ikke har ubetjente delstrækninger. Omvendt åbner reglen mulighed for, at en rute mellem f.eks. Ringkøbing og København (via Grindsted, Billund og Vejle) vil kunne oprettes. Den har ca. 23 pct. ubetjente delstrækninger.

Da der ikke er direkte erfaringer med fjernbuskørsel efter de givne retningslinjer, kan det ikke afvises, at et velfungerende system kunne opbygges også med en højere grænse end de 20 pct. som den andel af ruten, der skal være tog-ubetjent. Det er imidlertid klart, at jo højere grænsen er, des mindre chance er der for, at fjernbusruterne vil kunne realiseres med de i øvrigt angivne restriktioner for ruterne.

Det er et væsentligt element i forsøgsordningen at få afprøvet muligheden for at tilbyde kollektiv fjerntrafik til områder, der ikke i dag har direkte togbetjening. Det bør derfor være nærliggende, at trafikfællesskabet lader omfanget af ikke-togbetjente strækninger indgå som et vigtigt kriterium ved udvælgelsen af ruterne. I den situation, hvor trafikfællesskabet vælger at lade de vognmænd, der giver bud på ruterne, selv foreslå ruteføringen eller udbygge den af trafikfællesskabet foreslåede ruteføring med yderligere togubetjente strækninger, kan trafikfællesskabet tillægge denne faktor stor eller afgørende

vægt ved valget mellem de bydende vognmænd. Dette kriterie bør derfor indgå i udbudsmaterialet.

Det er min forventning, at trafikfællesskabet vil tillægge dette aspekt stor vægt.

*Spørgsmål 54:*

Hvilke overvejelser har ministeren om den geografiske passagerrekruttering til de i lovforslaget omtalte fjernbusser?

*Svar:*

På nuværende tidspunkt er der ikke noget klart billede af, hvilke passagerstrømme der følger af et øget antal fjernbusser over Storebælt. Dette er et område, hvor man ikke umiddelbart kan basere sig på erfaringer fra andre lande, da landenes geografiske og demografiske strukturer er meget forskellige fra de danske. Et væsentligt formål med fjernbusforsøget er derfor at få et billede af, hvilke passagergrupper der vil benytte fjernbusser frem for bil, tog eller fly. De evalueringer, der vil blive foretaget i løbet af forsøgsperioden, skal derfor bl.a. belyse, hvor passagererne geografisk kommer fra, og hvor de rejser hen.

Et væsentligt mål for forsøget er også, at befolkningsgrupper i yderområderne kan opnå bedre forbindelser til resten af landet. Det er dog forventningen, at København vil udgøre den ene endestation for de fleste fjernbusruter. Den anden ende af en fjernbusrute vil til gengæld forventeligt være placeret i et af yderområderne vest for Storebælt. Det begrænsede antal daglige afgange og busser vil naturligt skabe en begrænsning på, hvor attraktive fjernbusserne vil være i forhold til toget. På hovedstrækningen mellem Fredericia og København vil fjernbusserne alene kunne konkurrere på prisen, mens forlængelsen af busruten til f.eks. Ringkøbing (via Billund og Grindsted) sandsynligvis kan give passagerer en forkortet rejsetid i forhold til en togrejse med et eller flere skift undervejs.

Formålet med forsøget er primært at give bedre rejseforbindelser for befolkningen i områder, hvor der i dag er ingen eller begrænset togtrafik, og det vil for mig være et væsentligt succeskriterie for forsøgsordningen, at en væsentlig andel af passagererne i fjernbusserne over Storebælt bliver passagerer, der opsamles og afsættes på standsningssteder, der ligger i de geografiske yderområder af landet uden direkte togbetjening.