

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

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

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

Reguleringen af den kollektive fjerntrafik er underlagt andre vilkår end den regionale og lokale kollektive trafik. Med ny lovgivning vil fjernbussens vilkår blive forandret gennem ny organisering. Regeringen ønsker desuden i en forsøgsperiode at undersøge konsekvenser af en udvidelse af adgangen til at udføre fjernbusstrafik. Der foreslås derfor med det fremsatte

lovforslag til ændring af busloven at drage erfaringer med at supplere fjerntrafikken med tog med et tilbud om fjernbusser. Der vil således inden for visse rammer blive åbnet mulighed for etablering af fjernbusruter over Storebælt.

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

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

#### MÅL OG UDFORDRINGER FOR DEN KOLLEKTIVE TRAFIK

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

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

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