

de i forhold til de funktioner, som den kollektive trafik varetager i forskellige områder.

Det er ikke realistisk af forvente, at den kollektive trafik kan overtage markedsandele fra privatbilen i de tyndtbefolkede områder, hvor den spredte bosætning gør det vanskeligt og omkostningskrævende at etablere et dækkende traditionelt kollektivt trafikudbud. Selv om den kollektive trafik ikke kan konkurrere med privatbilen i de tyndtbefolkede områder, kan og bør den udgøre et godt supplement til privatbilen, ikke mindst af hensyn til dem, der ikke har adgang til bil i det daglige. I rapporten om kollektiv trafik i tyndtbefolkede områder peges der på, hvordan den kollektive trafik kan tilrettelægges, således at der inden for de eksisterende økonomiske rammer kan gives et bedre og mere fleksibelt tilbud til kunderne i de tyndtbefolkede områder, samtidig med at miljøbelastningen begrænses.

I udviklingen af den kollektive trafik i og mellem byerne er der behov for at fokusere på andre elementer. Fordi trafikens samfundsmæssige belastning først og fremmest udgør et problem i forbindelse med byerne, bør initiativer, der fokuserer på at forøge den kollektive trafiks markedsandel, som hovedregel være rettet mod byerne. Samtidig er det primært i forbindelse med byerne, at der er kundegrundlag for et højt serviceniveau i den kollektive trafik, og hvor den kan udgøre et attraktivt alternativ til privatbilen. Tilsvarende er det først og fremmest i forbindelse med byernes trafik, at der er miljøfordele forbundet med kollektiv trafik, fordi det store kundegrundlag giver mulighed for høj kapacitetsudnyttelse. På denne baggrund er det regeringens vurdering, at de kommende års initiativer, der sigter mod at overflytte transport til kollektiv trafik, bør fokusere på trafikken i forbindelse med de større byer.

Regeringen har i efteråret 1998 gennem udsendelse af et debatoplæg inviteret til en bred debat blandt befolkningen, politikere, myndigheder og organisationer om den kollektive trafik. Den aktive og brede deltagelse i debatten viser, at der er stor interesse for den kollektive trafiks muligheder og betingelser. Den offentlige debat har været præget af mange konstruktive bidrag, som indgår i grundlaget for regeringens strategi for den kollektive trafik i de kommende år.

*Den kollektive trafik skal være hurtigere og mere præcis*

Forsinkelser spilder tid, og udgør derfor et økonomisk tab for samfundet. For den enkelte er forsinkelser en kilde til irritation. Kunderne har krav på, at den vare som de betaler for - transport på en given strækning på et givet tidspunkt - leveres som lovet. Regeringen finder, at bedre regularitet er et væsentligt element i udviklingen af den kollektive trafik. Der skal derfor stilles krav til den kollektive trafik, men det skal samtidig sikres, at den kollektive trafik fortsat har de tilstrækkelige forudsætninger for at forbedre regulariteten, herunder tilstrækkelig kapacitet og vedligeholdelsesstandard samt driftssikkert materiel. Med de nye kontraktformer på jernbaneområdet er der allerede etableret et grundlag for forbedring, fordi forsinkelser får økonomiske konsekvenser for DSB. Kontraktinstrumentet vil blive udviklet i de kommende år. Der vil således blive arbejdet på at udvikle en incitamentsstruktur og et bonussystem rettet mod parametre som regularitet, kundetilfredshed og producerede personkilometre. På busområdet er der tilsvarende i et vist omfang draget erfaringer med incitamentskontrakter. Regeringen vil følge udviklingen med henblik på at vurdere om de initiativer, der allerede er taget, er tilstrækkelige.

Rejsetiden med den kollektive trafik skal reduceres - det skal være hurtigere at bruge den kollektive trafik. Højere rejsehastighed kan bl.a. tilvejebringes ved at skabe bedre sammenhæng og koordination mellem forskellige dele af den kollektive trafik. Skifte- og ventetider opleves generende for kunderne, og medvirker til at forøge den samlede rejsetid, når der bruges flere forskellige kollektive transportmidler. For jernbanen gælder det, at rejsetiden kan også begrænses ved at give mulighed for gennem bedre materiel eller infrastruktur at køre med højere hastighed. I byerne udgør den øvrige trafik en begrænsende faktor for bussernes hastighed. Den kollektive trafik bør fremmes ved i højere grad at give busserne prioritet i trafikken gennem anlæg af busbaner, signalprioritering mv. Regeringen har i regeringsgrundlaget tilkendegivet, at der vil blive tilvejebragt lovgivningsmæssig mulighed for, at kommuner kan foretage trafikreguleringer. Den mulighed vil også kunne bruges til fordel for den kollektive trafik.