

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 29.11.1995  
KOM(95)601 endelig udg

***BORGERNES TRANSPORTNET***

*Fuld udnyttelse af potentialet i den offentlige personbefordring i Europa*

***Grønbog fra Europa-Kommissionen***

**Bruxelles, 1995**



## **INDHOLDSFORTEGNELSE**

### **RESUMÉ**

#### ***DEL A : TENDENSER OG PROBLEMER AF STRATEGISK BETYDNING***

- I: Personbefordringen i Europa - Den seneste udvikling og de aktuelle problemer
- II: Målet er et integreret "borgernes transportnet"

#### ***DEL B : EKSEMPLER PÅ GODE OG HENSIGTSMÆSSIGE LØSNINGER INDE FOR OFFENTLIG PERSONBEFORDRING - UDVIKLING AF "BORGERNES TRANSPORTNET"***

#### ***DEL C : DEN EUROPÆISKE UNIONS ROLLE***

- I: Formidling af knowhow og fastsættelse af mål
- II: Prioritering af F&U-opgaverne efter passagerernes behov
- III: Effektiv udnyttelse af fællesskabsinstrumenterne
- IV: Modernisering af lovgivningsgrundlaget
- V: Bedre standarder

### **Konklusion**

***BILAG A:*** *Mulige juridiske grundkonstruktioner for organiseringen og driften af offentlige transporttjenester til personbefordring*

***BILAG B:*** *Oversigt over fællesskabspolitiske instrumenter af relevans for offentlig personbefordring*

***BILAG C:*** *Offentlige bytransportsystemers omkostningsdækning*

## RESUMÉ

Effektive personbefordringssystemer er af afgørende betydning for de europæiske økonomier og for de europæiske borgeres livskvalitet. Det er særdeles vigtigt, at transportsystemer udformes til at opfylde borgernes behov, og at de er tilstrækkelig fleksible til at kunne tilpasses skiftende krav, herunder også den stigende efterspørgsel efter transport. Dette voksende behov er hidtil i vidt omfang blevet dækket gennem en forøgelse af privatbilismen, som nu tegner sig for 75% af al befordring. Bilen indebærer mange fordele, især giver den større uafhængighed og fleksibilitet, når folk skal fra ét sted til et andet. Men den har også ført til stadig større trafiktæthed, øget forurening og flere ulykker, og det rammer både bilisterne og alle dem, der ikke har adgang til bil.

Den teknologiske udvikling, herunder muligheden for at indføre helt nye takst- og betalings-systemer, betyder, at der nu kan gøres noget for at nedbringe antallet af trafikpropper og dække det øgede behov for adgang til beskæftigelse, servicefaciliteter, fritidsaktiviteter og feriemål. Hvis vor livskvalitet og miljøet ikke skal forringes yderligere, er det derfor nødvendigt at prioritere udviklingen af offentlige transportsystemer til personbefordring langt højere som led i en integreret strategi. Det har betydning for alle, men specielt for de anslåede 40% af de europæiske husstande, som ikke har egen bil.

Denne grønbog indeholder forslag til, hvordan den offentlige personbefordring kan gøres mere attraktiv og brugervenlig. Vort mål er at gøre folk mindre afhængige af bilen og give alle dem, der ikke har adgang til bil, flere transportmuligheder at vælge imellem. Det betyder, at offentlig personbefordring skal gøres mere fleksibel og bedre egnet til at imødekomme brugernes behov. Det er især vigtigt, at offentlige transportsystemer og køretøjer udformes, så de også er tilgængelige for de godt 80 mio. europæiske borgere, hvis bevægelsesevne er nedsat enten permanent eller i hvert fald i en vis periode af deres liv.

Det er naturligvis vigtigt, at passagerernes behov får en central placering i beslutningsprocessen både på lokalt, nationalt og fællesskabsplan. Målet må være at få etableret net af offentlige personbefordringssystemer, som passer sammen, så passagererne let kan skifte fra tog til bus eller spovogn eller fra bil eller cykel til offentlig transport, som giver god forbindelse mellem fjerntrafik og nærtrafik, og som giver bilisterne mulighed for kun at benytte bilen til de rejser, hvor fleksibilitet og uafhængighed er afgørende. Desuden bør offentlig transport være for alle borgere, hvilket forudsætter gode adgangsforhold til køretøjer og infrastruktur, overkommelige takster og god og pålidelig dækning. Det er sådan, **borgernes transportnet** skal etableres.

Det er første gang, Europa-Kommissionen har offentliggjort et dokument om en politik for offentlig personbefordring. Det skal ikke betragtes som en form for overordnet plan. Beslutningerne bør træffes tæt på dem, der benytter den offentlige transport. Kommissionen er klar over, at selve karakteren af personbefordring er ensbetydende med, at de foranstaltninger, der skal til for at opbygge borgernes transportnet, må og skal træffes på lokalt, regionalt eller nationalt plan. Den Europæiske Unions rolle består i at informere, støtte og formidle. Desuden gælder det, at eftersom mange af de eksisterende EU-politikker også har betydning for offentlig transport, må Den Europæiske Unions indsats også på disse områder forbedres og gøres mere målrettet.

## **Information og formidling af hensigtsmæssige metoder og løsninger**

Der er mange gode eksempler på hensigtsmæssige - for ikke at sige fremragende - løsninger inden for personbefordring rundt omkring i Den Europæiske Union, men det er ikke altid, offentligheden får kendskab til dem. Kommissionen vil arbejde på at forbedre den eksisterende informationsformidling, bl.a. ved hjælp af databaser, for at bidrage til udbredelsen af kendskabet til disse metoder og løsninger. Denne grønbog indeholder forslag til kriterier for moderne brugervenlige offentlige transportsystemer til personbefordring og overvejelser om, hvordan man ved at opstille bestemte mål kan give de offentlige transportselskaber de fornødne incitamenter.

Kommissionen overvejer også at indstifte en pris til europæiske byer, hvis transportsystemer er af særlig høj kvalitet. På denne måde ville borgerne kunne se, om transportordningerne i deres egen by er af tilsvarende kvalitet, og kræve forbedringer, hvis det ikke er tilfældet.

Denne grønbog er led i en høring, og Kommissionen ønsker at kunne trække på ekspertise og erfaring fra så mange kilder som muligt. Kommissionen vil som led i høringsprocessen i 1996 indkalde et "forum om borgernes transportnet" for at give de berørte parter, herunder naturligvis også brugerne, lejlighed til at overveje og vurdere den merværdi, der ligger i de foreslåede foranstaltninger.

## **Udnyttelse af EU-politikkerne til at fremme offentlig personbefordring**

Kommissionen har i sinde at opstille nye mål for Fællesskabets **forsknings- og udviklingsindsats** på transportområdet, så der lægges større vægt på forskning i, hvordan man kan forbedre offentlig transport og fremme transporttjenester fra dør til dør. Det vil kræve en vurdering af, hvordan hvert enkelt projekt kan bidrage til en integreret og intermodal transportstrategi.

Forskningsprojekter drejer sig ofte om lokale initiativer i mindre målestok. Kommissionen vil overveje, hvordan man kan fremme nyskabende idéer inden for personbefordring gennem et mere solidt grundlag for forskningsstøtte og udveksling af informationer.

**De transeuropæiske net (TEN)**, som omfatter transport, telekommunikation og energi, er et begreb, der blev skabt med traktaten om Den Europæiske Union for at "give unionsborgerne ... mulighed for fuldt ud at udnytte de fordele, som etableringen af et område uden indre grænser medfører", og for at "fremme de nationale nets indbyrdes sammenkobling og interoperabilitet", samtidig med at man ønsker at tilgodese "nødvendigheden af at skabe forbindelse mellem på den ene side ø-områder, indlandsområder og randområder og på den anden side Fællesskabets centrale områder".

Retningslinjerne for udviklingen af TEN repræsenterer en helt ny dimension i planlægningen. De danner grundlag for udviklingen af et europæisk transportnet i Den Europæiske Union og dens nabolande, som er miljømæssigt bæredygtigt, har en social dimension og er skræddersyet til at imødekomme specifikke transportbehov.

TEN drejer sig naturligt nok om fjerntrafikforbindelserne, men det er lige så klart, at disse fjerntrafikforbindelser må kobles sammen med lokale transportsystemer. Kommissionen vil støtte de TEN-forbindelser, der er forbundet med lokale systemer, og som fremmer offentlig transport. Gennemførelsen af Kommissionens handlingsplan for indførelsen af **det globale informations-samfund** vil yderligere underbygge udviklingen af serviceydelser for transportbrugere, såsom rejse- og trafikinformation og trafikstyringsteknikker; formålet er at tilskynde til en effektiv integrering af individuel transport og offentlig personbefordring.

Den Europæiske Unions **regionaludviklingspolitik** bidrager i forvejen i væsentlig grad til at fremme den offentlige transport. I fuld overensstemmelse med det gældende retsgrundlag og kriterierne for støtteberettigelse kan der udmærket lægges øget vægt på fællesskabsstøtte til projekter, der bidrager til en integreret og intermodal transportstrategi, og som samtidig opfylder regional- og strukturpolitikens målsætninger vedrørende beskæftigelse og økonomisk udvikling.

Medlemsstaterne har flere valgmuligheder med hensyn til, hvordan transportmarkederne kan struktureres, herunder offentligt organiserede, ejede og drevne systemer eller systemer, hvor konkurrencen er helt fri uden nogen form for kontrol. Det er dog Kommissionens opfattelse, at koncessionssystemet - hvor de forskellige tjenester udbydes i offentligt udbud, men inden for en nærmere fastlagt driftsmæssig ramme - er velegnet til at skabe de rette vilkår og give transportvirksomhederne tilstrækkeligt incitament til at højne standarden, uden at det får negativ indvirkning på målsætningen om systemintegrering, som er særlig vigtig i relation til bytransport og regionaltransport. Kommissionen mener, at udlicitering af koncessioner bør baseres på åbne, europæisk dækkende offentlige udbud, og vil overveje, hvordan man kan fremme koncessions-systemet.

## **Konklusion**

Europa-Kommissionen ønsker at sikre, at borgernes behov sættes i centrum for beslutningerne om transportudbuddet. Europa-Kommissionen ønsker som led i disse bestræbelser at bidrage til debatten om, hvordan man bedst kan fremme offentlig personbefordring i Den Europæiske Union. Alle interesserede parter - også medlemsstaterne, Rådet, Europa-Parlamentet, Det Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget - opfordres til at fremkomme med deres bemærkninger til denne grønbog inden den 31. juli 1996.

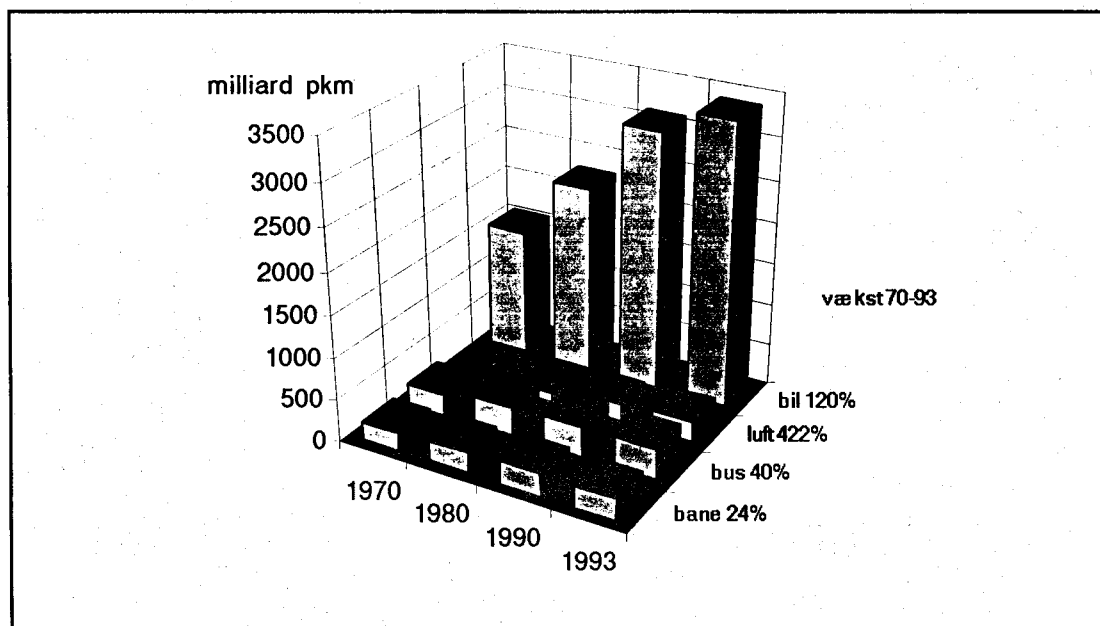
## DEL A : TENDENSER OG PROBLEMER AF STRATEGISK BETYDNING

### KAPITEL I: PERSONBEFORDRINGEN I EUROPA - DEN SENESTE UDVIKLING OG DE AKTUELLE PROBLEMER

#### Den seneste udvikling

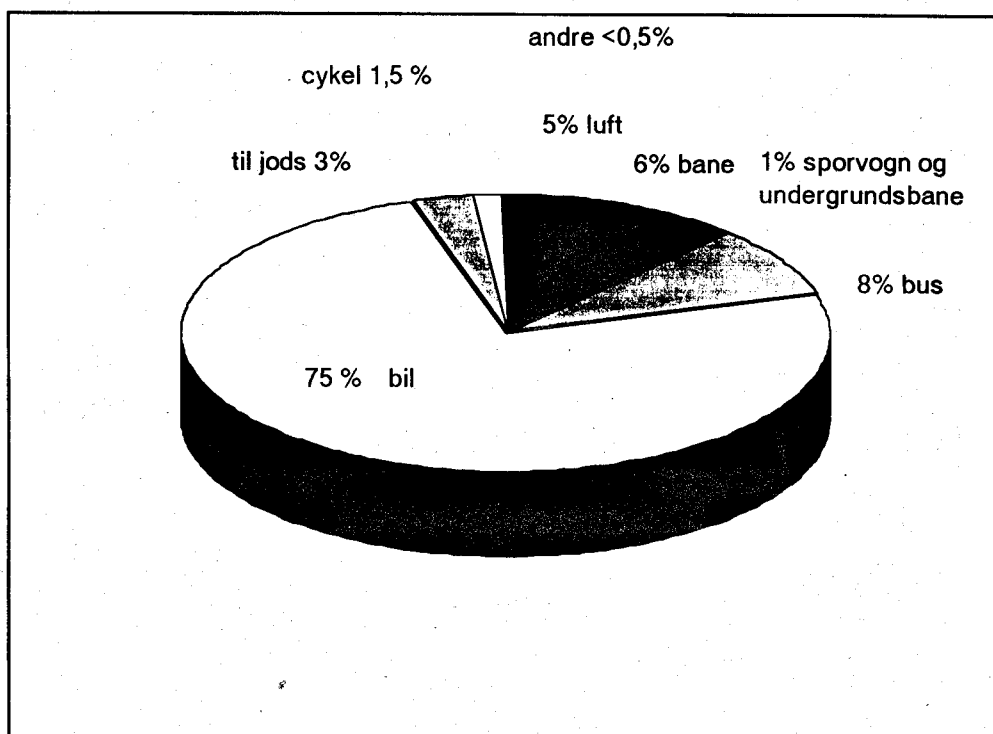
1. Personbefordring er en vækstindustri. Fra 1970 til 1993 voksede personbefordringen i de 15 EU-lande med 3,2% om året, medens den gennemsnitlige vækst i BNP (i faste priser) kun var 2,4%. Den gennemsnitlige afstand, hver enkelt europæisk borger tilbagelægger hver dag, steg i samme periode fra 16,5 km til 31,5 km. Stigningen i efterspørgslen efter transport er i vidt omfang blevet dækket gennem øget brug af bil, som nu tegner sig for 75% af de tilbagelagte kilometre. Antallet af biler i EU steg fra 1975 til 1995 fra 232 pr. 1000 indbyggere til 435 pr. 1000 indbyggere.

Figur 1 : STIGNINGEN I PERSONBEFORDRING EFTER TRANSPORTFORM



Kilde : Europa-Kommissionen (baseret på CEMT og nationale statistikker)

**Figur 2 : HVER PERSONKILOMETERS FORDELING PÅ TRANSPORTFORMER (EUR15, 1993)**



Kilde : *Europa-Kommissionen (baseret på CEMT og nationale statistikker)*

2. Personbefordringen tegner sig for gennemsnitligt 7% af bruttonationalproduktet i Den Europæiske Union<sup>1</sup>. Ca. 8,5 mio. mennesker er beskæftiget i transporterhvervet og transportmaterielindustrien, men iøvrigt er alle virksomheder afhængige af transportsystemer til at befordre deres kunder, ansatte og leverandører.
3. Det sociale element i personbefordringen er lige så vigtigt. Offentlig personbefordring er særligt vigtig for folk uden bil, hvis de skal have adgang til beskæftigelse, servicefaciliteter såsom forretninger og skoler, fritidsaktiviteter og feriemål og familie og venner. I Europa er der ca. 100 mio. ældre. Ca. 80 mio. mennesker er bevægelseshæmmede, og heraf er ca. 50 mio. handicappede. Ældre - og andre med nedsat bevægelsesevne - er særlig afhængige af offentlig transport. Det anslås, at mindst 50% af de ældre ikke har adgang til bil.
4. **Desuden er adgangen til befording af afgørende betydning for folk, der bor i landdistrikter og yderregioner, som forbindelsesled til de steder, hvor de økonomiske, sociale og kulturelle aktiviteter foregår. Endelig gælder det, at hvis Europa skal nå sit mål om regional samhørighed, skal alle regioner have adgang til de vigtigste markeder i Den Euro-**

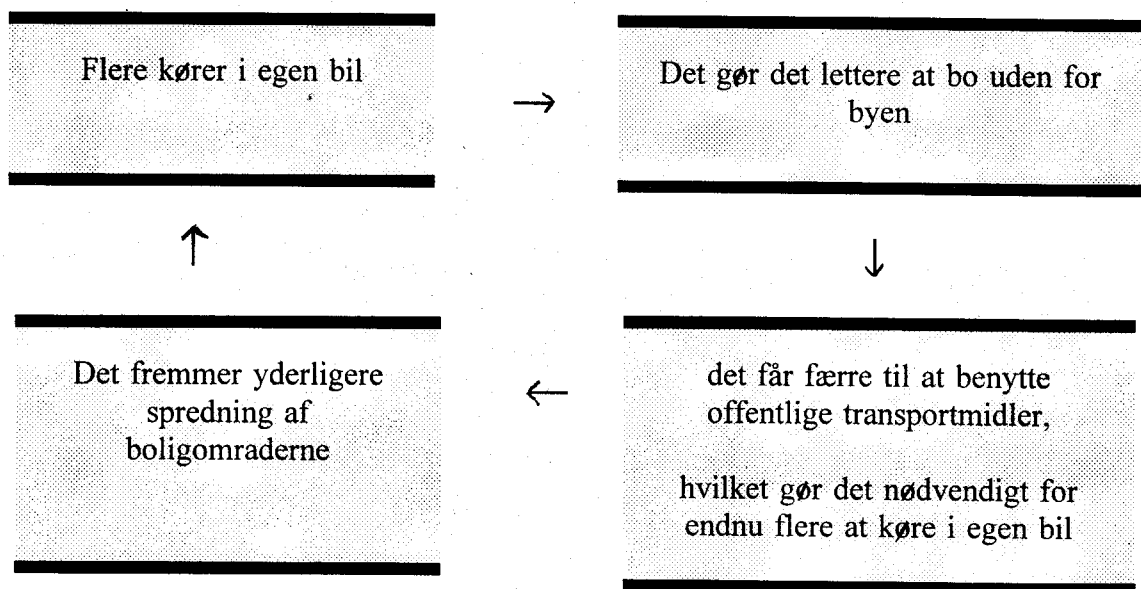
<sup>1</sup> *Transport i 1990'erne - Europa på vej, Europa-Kommissionen 1993*



pæiske Union. Det er særlig vigtigt for at kunne udvikle små og mellemstore byer til et net af regionale centre, som kan sikre, at der er adgang til samfundsvigtige offentlige serviceydelser, såsom almen og erhvervsfaglig uddannelse<sup>2</sup>.

### Behovet for befordring

5. Der er en voksende erkendelse af sammenhængen mellem de eksisterende skævheder i personbefordringssystemet og placeringen af boligområder og arbejdspladser. Den opdeling, der skete med industrialiseringen, og som er blevet endnu mere udtalt med den øgede adgang til individuelle transportmidler (egen bil), har ført til, at byområderne er vokset uhæmmet, og det har øget transportbehovet ganske betydeligt. Samtidig har spredningen af boligområderne gjort det særdeles vanskeligt at indføre effektive offentlige transportmidler som et reelt og effektivt alternativ til privatbilismen. Ændringer i familiestrukturen (mindre husholdninger) har yderligere forstærket disse tendenser. Transportbehovet er selvforstærkende, idet let adgang til at komme omkring skaber ny efterspørgsel efter transport, som i mange tilfælde kun kan imødekommes effektivt ved at køre i bil. Byernes oprindelige funktion, som var at samle aktiviteter på et enkelt sted, så der var mindre behov for at rejse, er ved at blive erstattet af en situation, hvor placeringen af fritidsaktiviteter, hjem, forretninger og arbejdspladser afføder et støt voksende transportbehov.



Behovet for at komme omkring vil fortsat være stort, selv om den teknologiske udvikling og ændringer i arbejdsmønstrene (telearbejde) kan gøre det mindre nødvendigt i visse sektorer.

### Vejtransport: trafikale og miljømæssige konsekvenser

6. Der er langt flere mennesker i Europa end nogensinde, der har adgang til bil. Det er udtryk for øget velstand, og det giver større frihed. Det øgede behov for at komme omkring og

<sup>2</sup> Se rapporten *Europa efter år 2000: Samarbejde om udvikling af det europæiske område*, Europa-Kommissionen.

stigningen i antallet af biler sammenholdt med, at der er grænser for, hvor meget vejinfrastrukturen kan udbygges, har ført til en voldsom vækst i antallet af trafikpropper, især i byområder og på de større hovedfærdselsårer. Ifølge OECD-overslag er køretøjernes hastighed faldet med 10% over de seneste 20 år i en række større byer i OECD-landene<sup>3</sup>. Siden 1971 er trafikhastigheden i den centrale del af London faldet til under 18 km/t. Det anslås, at i nogle europæiske byer er den gennemsnitlige trafikhastighed i myldretiden lavere end dengang, man havde hestetrukne køretøjer.

7. Der er gjort forskellige forsøg på at beregne omkostningerne forbundet med den trafikale overbelastning. En OECD-undersøgelse for nylig konkluderede, at disse omkostninger udgør ca. 2% af BNP<sup>4</sup>. Det betyder, at trafikpropper og bilkøer i Den Europæiske Union koster ca. 120 mia. ECU. Det er fire gange så meget, som der bruges på offentlig - personbefordring i hele Den Europæiske Union.
8. Vejtrafikken har generelt særlig store miljømæssige omkostninger. Det anslås, at transporten er årsag til 62% af udledningerne af kulilte (CO), 50% af udledningerne af kvælstofilte (NOx), 33% af udledningerne af kulbrinte og 17% af udledningerne af kultveilte (CO<sub>2</sub>)<sup>5</sup>. Det har skabt bekymring for luftforurening både lokalt og globalt. Man har også beregnet, at 20% af Europas indbyggere lider under et uacceptabelt højt støjniveau fra vejtrafikken.
9. At mindske forureningen og nedbringe trafiktætheden ved at øge vejkapaciteten er - i mange tilfælde - en dårlig løsning. Det bliver stadig dyrere at bygge veje (og parkeringspladser) i tæt befolkede områder. Undersøgelser viser, at forbedret og udvidet vejinfrastruktur fører til *mere* trafik, da bilisterne benytter sig af de nye og forbedrede faciliteter. De miljømæssige skade-virkninger fra denne ekstra trafik, og anlægget af ny vejinfrastruktur kan i mange tilfælde opveje alle fordele ved en smidigere trafikafvikling.

### **Offentlig personbefordring er vejen frem**

10. Styrkelse af offentlig passager-transport er et alternativ<sup>6</sup>: For stor trafiktæthed er normalt baseret på trafikmønstre, som i særlig grad kan udnytte de komparative fordele ved *kollektiv* transport, eftersom den er fremkaldt af *kollektive* behov i tid og rum. I sådanne situationer er offentlig transport særlig effektiv i forhold til ressourceudnyttelsen. (Ved blot 50% belægning er energiforbruget pr. passagerkilometer for busser og regionaltoget kun knapt en femtedel af energiforbruget ved bilkørsel). Desuden har den teknologiske udvikling gjort det muligt at forbedre den offentlige transport med hensyn til driftssikkerhed, adgangsforhold, komfort, sikkerhed og fleksibilitet.
11. Offentlig personbefordring er også miljømæssigt mere bæredygtig. Data om luftforureningen viser, at udledningerne af de vigtigste luftforurenende stoffer i byerne pr. passagerkilometer er mellem fire og otte gange mindre for offentlig transport, og den offentlige transport bruger fem gange mindre energi pr. passager end biler og forårsager mindre støj og

---

<sup>3</sup> *Urban Travel and Sustainable Development, OECD-CEMT, Paris 1995.*

<sup>4</sup> *idem*

<sup>5</sup> *Kilde: CORINAIR, 1990.*

<sup>6</sup> *Med "offentlig passagertransport" forstås i denne grønbog transporttjenester til brug for offentligheden uden hensyn til juridisk status eller ejerforhold.*

forurening. Med hensyn til arealanvendelse er der også store fordele ved offentlig transport. Pr. passager bruger busser f.eks. kun 5% af det vejareal, personbiler optager. Undersøgelser viser også, at offentlig transport er sikrere for de rejsende, især togtransport.

12. Den offentlige personbefordring kæmper imidlertid med enorme problemer: spredningen af boligområderne, forældet materiel, personalenedskæringer og øget gadekriminalitet, som gør det mindre sikkert at benytte offentlige transportmidler, er alt sammen med til at afholde folk fra at benytte offentlig transport. De fleste offentlige overfladetransportsystemer i Europa er stærkt afhængige af offentlig drift-støtte<sup>7</sup> og kan derfor ikke uden finansiering udefra skaffe de nødvendige økonomiske ressourcer til en modernisering af systemerne. Stramningerne i de offentlige budgetter gør det ekstra vanskeligt at få finansieret forbedringer.

---

<sup>7</sup>

*Se tabellen i bilag C for offentlige bytransportsystemers omkostningsdækning.*

## KAPITEL II: MÅLET ER ET INTEGRERET "BORGERNES TRANSPORTNET"

13. De problemstillinger, der er resultatet af udviklingstendenserne i de seneste tiår, giver et fingerpeg om, hvad der bør være det centrale mål for politikken for personbefordring i Europa: Hvordan kan man mest effektivt dække det voksende transportbehov, så man bliver bedre i stand til at opfylde økonomiske, sociale og miljømæssige målsætninger. Det kræver, at der satses på at gøre de eksisterende transportformer mere effektive, bl.a. med mere hensigtsmæssige takstsystemer, at integrere dem og at fremme udnyttelsen af deres respektive komparative fordele. En stor del af beslutningerne herom træffes og vil også i fremtiden blive truffet på nationalt og/eller regionalt og lokalt plan. Der tegner sig dog visse fælles træk, som peger i retning af nogle muligheder, de ansvarlige myndigheder kan vælge at benytte for at forbedre den offentlige persontransport.
14. Adgangen til personbefordringssystemet er afgørende. Bedre *adgang til systemet* involverer en lang række felter, herunder udformningen af det rullende materiel og (intermodale) stationer, forbindelser mellem boligområder og væsentlige aktiviteter, såsom arbejdspladser, indkøb, fritidsaktiviteter, betjening af landdistrikter og yderområder og dækning af behovene hos folk med nedsat bevægelsesevne. Behovene hos dem, der ikke har adgang til bil, medfører, at "borgernes transportnet" også skal kunne tilbyde muligheder for direkte "dør-til-dør"-befordring, uden at det skal være nødvendigt at køre i egen bil.
15. Ud over at sikre god adgang til systemet skal personbefordringssystemerne være prisbillige, sikre (både med hensyn til personlig sikkerhed og i relation til ulykker) og pålidelige. Desuden er kvalitetskrav såsom hyppighed, renlighed og komfort vigtige forudsætninger for at gøre den offentlige transport mere attraktiv. Veluddannet og motiveret personale er også en væsentlig forudsætning for at kunne opfylde vigtige kvalitetskrav.

## "BORGERNES TRANSPORTNET" - KVALITETSKRAV

- Systemadgang :	- behovene hos personer med nedsat bevægelsesevne - det rullende materiels fysiske udformning - stationers udformning, herunder intermodalitet - offentlige transportmuligheder til arbejdspladser / indkøb m.m. - forbindelser til landdistrikter og yderområder
- Prisbillighed :	- takster - samfundsvigtige tjenesteydelser (koncessionerede takster)
- Sikkerhed	- sikkerhedsstandarder - belysning - kvalificeret personale - antallet af tjenstgørende medarbejdere på transportmidlerne/overvågningssystem
- Brugervenlighed	- transporttid - pålidelighed - hyppighed - renlighed - komfort - information - integreret billetsystem - fleksibilitet
- Miljøvirkninger	- emissioner - støj - infrastruktur

16. Sådanne kvalitetskrav skal imødekommes, hvis de offentlige personbefordringssystemer skal blive et reelt alternativ og supplement til brugen af egen bil. Enkeltstående kvalitetsforbedringer inden for den offentlige transport har dog kun begrænset virkning, hvis det samlede transportsystem ikke er integreret. De vigtigste områder af betydning for systemintegreringen er følgende:

### **Integrering af individuel og offentlig transport**

17. En effektiv integrering af de enkelte transportformer (herunder befordring til fods og cykling) og de offentlige transporttjenester er helt afgørende. Det forudsætter især etablering af en sammenhængende transportinfrastruktur (f.eks. trafikanter, "tag-bilen-til-toget-eller-bussen"-faciliteter) og indførelse af et hensigtsmæssigt informations- og trafikstyringssystem (med brug af transporttelematik), som giver mulighed for at tage transportvalgene op til nyvurdering både før og under transporten.

## **Integrering af offentlig personbefordring**

18. En bedre koordinering af subsystemer såsom busser, sporvogne, undergrundsbaner og tog er afgørende for den fulde udnyttelse af de muligheder, der ligger i offentlig transport. Det gælder forbedringer både i relation til "hardware" (terminaler, sporanlæg der kan benyttes til forskellige transportmidler) og "software" (fælles billetsystem, informationssystemer, takstsystemer).
19. For at få størst mulig gavn af forbedringer inden for de enkelte transportformer bør transportplanlægningen integreres mellem samtlige transportformer, således at en passager f.eks. kan købe en billet, der dækker hele rejsen, også selv om den indebærer omstigning fra f.eks. sporvogn til bus. Transportplanlægningen bør også omfatte brug af intermodale teknikker (f.eks. terminaler til hurtig omstigning, "gennemgående" billetter osv.), indførelse og brug af foranstaltninger, der giver forrang til den offentlige transport, såsom særlige busbaner, samt en kombination af forskellige andre foranstaltninger, der skal tilskynde folk til at benytte offentlige transportmidler (ofte kaldet "pull"-foranstaltninger), og i givet fald også foranstaltninger, der skal afholde folk fra at tage bilen ("push"-foranstaltninger).
20. "Push"-foranstaltninger kan groft opdeles i *økonomiske* indgreb, der kan gennemføres enten generelt (f.eks. gennem højere brændstofafgifter) eller i forbindelse med flaskehalse i systemerne (f.eks. i form af bompenge for at køre i den indre by, højere parkeringsafgifter), og *tekniske og regulerende* indgreb (forbud mod bilkørsel i visse områder, nedlæggelse af parkeringspladser). I den foreliggende grøn bog har man i vidt omfang koncentreret sig om "pull"-foranstaltninger til forbedring af den offentlige transport. "Pull"-foranstaltninger alene er dog ikke altid nok til at ændre transportmønstrene. En kombination af "pull"- og "push"-foranstaltninger bør tage sigte på at udvide de reelle valgmuligheder og give bedre adgang til mobilitet. Der vil være forskel på, hvad der er den bedste kombination i en given situation. Den samlede "blanding" bør afhænge af en række grundlæggende faktorer:

<b>KRITERIER FOR KOMBINATIONEN AF "PULL"- OG "PUSH"- FORANSTALTNINGER</b>
---

- |  |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"><li>- trafiktheden (transporttid)</li><li>- virkningerne af kvalitetsforbedringer i de offentlige transportsystemer</li><li>- virkningerne af foranstaltninger, der giver forrang til offentlig transport</li><li>- fleksibilitet med hensyn til at følge udsving i trafiktheden</li><li>- spørgsmålet om den kritiske grænse for effektiv varetægelse af offentlige transport-tjenester</li><li>- erhvervs- og forretningslivets behov</li><li>- særlige forhold i relation til lokal byplanlægning og fysisk planlægning</li></ul> |
|--|

21. Spørgsmålet om "push"-foranstaltninger hænger nøje sammen med debatten om en mere effektiv og retfærdig prisfastsættelse for transport (dvs. indregning af de eksterne omkostninger). Hvis man f.eks. forlanger, at transportbrugere skal betale en større andel af de faktiske omkostninger (herunder omkostninger ved forurening, ulykker og infrastruktur) ved deres transport, vil det medvirke til at afholde folk fra at køre i egen bil i tæt trafikerede by-

områder. Dette spørgsmål er meget vigtigt, hvis det skal lykkes at mindske trafiktætheden i byerne og nedbringe forureningen og antallet af ulykker. Der er i visse EU-lande allerede gjort en stor indsats i så henseende. Kommissionen vil udsende en grønbog om "Rimelig og effektiv prisfastsættelse", der indeholder forslag til at indregne de eksterne omkostninger; hensigten er at bidrage til debatten om dette spørgsmål. Det er vigtigt at opnå fremskridt her, hvis de transportpolitiske beslutningstagere skal have de nødvendige redskaber til rådighed til at bringe transportsystemerne i økonomisk balance.

### **Integrering med andre politiske områder**

22. En effektiv planlægning af personbefordringen afhænger af samordningen med andre politiske områder. Især er et hensigtsmæssigt system af afgiftsmæssige og økonomiske foranstaltninger og samordning med den fysiske planlægning samt informations- og kommunikationsteknologien vigtige værktøjer.
23. Det offentlige politik bør baseres på overvejelser om forholdet mellem omkostningerne ved transport, behovene for infrastruktur og omkostninger i forbindelse med denne infrastruktur og valg af strategi samt de mere generelle samfundsmæssige omkostninger og fordele ved transportudbuddet. Der er behov for mere forskning til vurdering af de samlede fordele, samfundet har ved at forbedre i den offentlige transport. Det anslås i en britisk undersøgelse, at der i sundheds- og socialektoren kunne opnås årlige besparelser på mellem 200 og 900 mio. ECU, hvis de bevægelseshæmmede i højere grad kunne benytte offentlige transportmidler<sup>8</sup>.
24. Vedtagelse af regler for den fysiske planlægning, der tager sigte på at skabe bedre adgangsforhold til arbejdspladser og servicefaciliteter, åbner mulighed for at forbedre personbefordringsystemerne og nedbringe transportbehovet. Koncentrering af boligområderne omkring stationer langs offentlige transportkorridorer, samling af transportkrævende aktiviteter i centralt beliggende områder med en god offentlig transportdækning og fastsættelse af retningslinjer, der skal sikre, at nye boligområder projekteres, med let adgang til offentlig transport for at medvirke til at fremme brugen af offentlige transportmidler, uden at man iøvrigt behøver at påvirke folks beslutninger om, hvilken transportform de vil anvende. Indførelsen af informationssamfundet vil også få konsekvenser for behovet for at rejse og for strukturen i transportbehovet.

### **Nærhedsprincippet og dets betydning for "borgernes transportnet"?**

25. Kommissionen er opmærksom på at udvikling af integrerede løsninger på personbefordringsproblemer først og fremmest er en opgave for nationale, lokale (kommunale) og regionale myndigheder, men der er områder, hvor en indsats på fællesskabsplan kan medvirke til at opnå forbedringer af de offentlige transportsystemer til personbefordring. F.eks. afhænger etableringen af effektive transeuropæiske net til dels af gode modtagelsesfaciliteter og forbindelser i byerne i Europa, men det er ofte de steder, trafikken i forvejen er alt for tæt. Alt for stor trafiktæthed og konsekvenserne heraf forringer livskvaliteten og underminerer bestræbelserne på at skabe flere job og styrke konkurrenceevnen. Udveksling af informationer og videreformidling af knowhow om de bedste løsninger og den nyeste teknologi i

<sup>8</sup>

*Cross Sector Benefits of Accessible Public Transport*, Fowkes, Oxley og Heiser, Cranfield, 1994.

hele Europa ville være til stor gavn for planlægningen og gennemførelsen af transportpolitikkerne på alle niveauer.

26. På europæisk plan kan forskellige fællesskabspolitiske instrumenter såsom F&U-programmer, regionalpolitikken, teknisk harmonisering og projekterne om transeuropæiske net bidrage til at forbedre de offentlige personbefordringssystemer i Europa og gøre det faktisk allerede på visse områder. Erkendelse af hvordan den offentlige personbefordring kan bidrage til politikken på det økonomiske, det sociale og det miljømæssige område kan gøre det lettere at opstille klare retningslinjer for brugen af de relevante fællesskabsinstrumenter. Formulering af en sammenhængende EU-politik for offentlig personbefordring vil klart og entydigt kunne vise, hvordan de forskellige fællesskabsinstrumenter skal anvendes.
27. Endelig er lovgivningen på transportområdet og andre tilsvarende foranstaltninger, der allerede nu indgår i fællesskabsretten, som f.eks. regler om markedsadgang, offentlige tjenester og statsstøtte, af den største betydning for effektiviteten af såvel nationale som regionale og lokale transportpolitiske tiltag, men også for transportvirksomheders og investorers beslutninger. Det eksisterende lovgivningsgrundlag bør gennemgås med henblik på at få afdækket, hvordan det kan få større indvirkning på kvaliteten af Europas offentlige transportsystemer og på folks lyst til at benytte disse systemer.
28. En EU-ramme, der kombinerer alle disse foranstaltninger, sikrer den bedste samlede virkning af de tusinder af private og offentlige beslutninger, der går forud for en udbygning og videreudvikling af de offentlige transportsystemer til personbefordring. Det ville ikke blot være i fuld overensstemmelse med det i traktaten fastsatte nærhedsprincip, men også støtte iværksættelsen af dette princip på nationalt plan.



**DEL B : EKSEMPLER PÅ GODE OG HENSIGTSMÆSSIGE LØSNINGER INDEN FOR  
PERSONBEFORDRING  
- UDVIKLING AF "BORGERNES TRANSPORTNET"**

29. Personbefordring i ordets bredeste betydning omfatter mange forskellige transportmidler eller transportformer. Princippet i et "borgernes transportnet" er at integrere disse forskellige transportformer, således at den potentielle rejsende i videst mulige omfang får en valgmulighed. Det foregående kapitel indeholder en kvalitetscheckliste for offentlige passagersystemer. I det følgende gennemgås disse kvalitetskriterier nærmere med udgangspunkt i, hvordan andre former for transport indvirker på og påvirkes af den offentlige personbefordring, og hvordan systemerne kan bedre integreres for at få flere til at benytte dem. Derefter ser man på de øvrige kvalitetskriterier med brug af eksempler på gode og hensigtsmæssige løsninger både i og uden for EU til illustrering af, hvor langt man allerede er nået. De initiativer, der omtales i det følgende, er iværksat på enten nationalt eller regionalt plan, i visse tilfælde med støtte fra Fællesskabet.

**Til fods**

30. Brugen af offentlige transportmidler (men også andre transportformer) indebærer altid, at man skal gå et vist stykke både i starten og i slutningen af turen, og når der skal skiftes transportform eller køretøj. Det bør i planlægningen tilstræbes at gøre disse gangafstande så korte som muligt, og samtidig skal man gøre de miljøer, hvor folk skal bevæge sig til fods, f.eks. metrostationer, så brugervenlige og sikre som muligt. Generelt kan man sige, at på de korteste transportafstande (op til 3 km) er et brugbart alternativ at bevæge sig til fods. Dårlig trafikafvikling, alt for stor trafiktæthed og forurening er alt sammen noget, der afholder folk fra at bevæge sig til fods i et bymiljø, og i landdistrikter, hvor der ofte mangler gangstier, er det farligt at gå på veje med tæt og hurtigkørende trafik. Også frygten for kriminalitet eller overfald spiller en rolle. Klar adskillelse af den kørende og den gående trafik og tendensen til at anlægge fodgængerområder i byerne er positive elementer, og det samme er bedre gadebelysning og bedre planlægning ved uformningen af boligområder, så man undgår lukkede arealer.

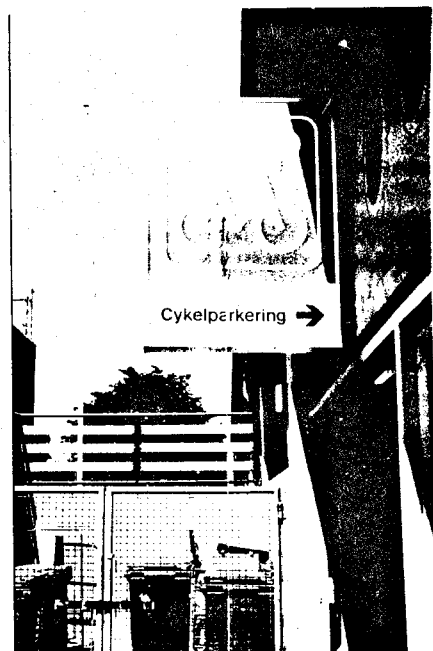
**Cyklen**

31. Foranstaltninger til bedre integrering af brugen af cykler og offentlig transport er særlig vigtige, fordi de kan forøge den mulige transportafstand ganske betydeligt. Cyklen er også et alternativ til bilen over kortere afstande (f.eks. under 8 km). Cyklerne fylder ikke meget og er et forholdsvis hurtigt befordringsmiddel med en gennemsnitshastighed i byen på 15-25 km/h.<sup>9</sup> og det ville være en væsentlig fordel for miljøet, hvis bilkørsel i byerne kunne erstattes af cykling. Det Europæiske Cyklistforbund (ECF) har udarbejdet en plan for, hvordan man kan fremme cykling i byområder, og her peges der på bedre vilkår for cyklister både med hensyn til infrastruktur og med hensyn til plads på vejen. I Nederlandene findes der cykelcentre ved 80 jernbanestationer; de drives af de nederlandske statsbaner, der tilbyder cykelparkering under opsyn, cykeludlejning, reparation og salg af cykler.<sup>10</sup>

---

<sup>9</sup> *Cyklisthastigheder, Jensen, København, 1988.*

<sup>10</sup> *Bikes and Trains, et forskningsprojekt, som gennemføres af Det Europæiske Cyklistforbund og finansieres af Europa-Kommissionen.*



### Motordrevne tohjulede køretøjer

32. Betegnelsen motordrevne tohjulede køretøjer omfatter knallerter, scootere og motorcykler. Salget af motordrevne tohjulede køretøjer er stigende i hele Den Europæiske Union, og tendensen går i retning af, at de er ved at blive fritidskøretøjer og i stigende grad også daglige transportmidler. Den største fordel ved motordrevne tohjulede køretøjer i byområder ligger i deres relativt effektive udnyttelse af areal og brændstof. I en rapport fra 1992 fra Kommissionens "Motor Vehicle Emissions Group" (MVEG) anslås det, at et motordrevent tohjulet køretøj kan tilbagelægge en given afstand i et byområde mellem 16 og 46% hurtigere end en bil med brug af mellem 55 og 81% mindre brændstof<sup>11</sup>. Organisationer som Det Europæiske Motorcyklistforbund (FEM) og Det Internationale Motorcyklistforbund (FIM) har foreslået en række politiske foranstaltninger med henblik på at integrere de motordrevne tohjulede køretøjer bedre i bytransporten, herunder bl.a. sikre parkeringsforhold ved stationerne, adskillelse af trafikformerne og ret til at benytte busbanerne.

<sup>11</sup>

Citeret fra et skriftligt oplæg fra Det Europæiske Motorcyklistforbund om, hvordan man kan fremme brugen af motordrevne tohjulede køretøjer, Bruxelles, juli 1995.

## Hyrevogne

33. I nogle EU-lande betragtes hyrevogne som en integreret del af de offentlige transportsystemer. Det er under alle omstændigheder en vigtig transportform for mange mennesker, såsom folk uden egen bil, ældre og bevægelsehæmmede<sup>12</sup>, og vil i visse tilfælde endda også være det mest omkostningseffektive transportmiddel. På trods af hyrevognes betydning i transportkæden er de generelt et underudnyttet transportmiddel<sup>13</sup>. Årsagerne hertil kan være prisen (selv om det kan være billigere at dele udgifterne til en hyrevogn fremfor at benytte offentlige transportmidler), køretøjernes kvalitet og ind- og udstigningsforhold, thi specialbyggede hyrevogne, såsom de spanske og svenske hyrevogne, som også kan medtage kørestole, og de britiske "Black Cabs", er stadigvæk forholdsvis sjældne.



*Der er gjort forskellige forsøg på at integrere hyrevogne bedre i transportkæden. Et nyskabende initiativ i Nederlandene er den såkaldte tog-hyrevogn - billet, som mod et fast tillæg på 5 NLG (modsvarende til ca. 17 kr.) giver den rejsende mulighed for at stige om til en ventende hyrevogn på turens sidste stykke.*

*En nederlandsk "tog-hyrevogn" venter ved en jernbanestation*

## Privat-bilen

34. Bestræbelser på at opnå en mere effektiv udnyttelse af bilerne tager normalt sigte på at forbedre trafikafviklingen generelt og få flere passagerer i hver enkelt bil, f.eks. gennem "car-pooling" og "car-sharing". Foranstaltninger, der skal hjælpe privatbilisten til at komme lettere igennem tæt trafikerede områder, er centreret om udvikling af transporttelematikteknologi inden for rammerne af det mere omfattende "Integrated Road Transport Environment" (IRTE). De foranstaltninger, der tager sigte på at få flere passagerer i hver enkelt bil, omfatter særlige trafikale fordele til køretøjer med tre eller flere passagerer. Et system, der fungerer i USA, og som er indført på forsøgsbasis i Madrid, er en særlig kørebane, der er forbeholdt biler med flere passagerer. Sådanne systemer forudsætter dog både, at trafikanterne overholder reglerne, og at disse regler håndhæves effektivt. I visse EU-lande er der indført ordninger, hvor bilerne udnyttes som et supplement til den offentlige transport, især for ældre. Andre initiativer går ud på at opfordre til "car-pooling" (flere personer kører sammen i én bil til et fælles bestemmelsessted), hvilket også bidrager til en mere effektiv udnyttelse af bilerne.

<sup>12</sup> *Improving Public Transport Attractiveness, Europa-Kommissionen, GD XVII, april 1995.*

<sup>13</sup> *Taxis, the neglected mode in public transport planning, Beuret, PTRC, 1994.*

## INTEGRERET ELEKTRONISK TRAFIKSTYRING MÜNCHEN

München og dens omegnskommuner har siden 1991 gradvis indført et fælles trafikstyringssystem, som i vidt omfang er baseret på elektronisk udstyr. Væsentlige elementer er:

- opsætning af informationsskærme på stationer og trafikcentre, der viser de rejsende, hvordan de hurtigst og lettest kommer til deres bestemmelsessted;
- oplysninger om offentlige transportalternativer i trafikoplysningen til bilister;
- løbende ajourføring af informationer til individuelle rejsende afhængigt af den aktuelle trafikafvikling;
- opførelse af store parkeringsanlæg ved de offentlige trafikterminaler.

Systemet suppleres med foranstaltninger, der skal mindske biltrafikken i den indre by ganske betydeligt. Helt nye og brugervenlige billetsystemer ("jobbilletter"), der til dels finansieres af arbejdsgiverne (Siemens, BMW), har været med til at få flere til at benytte offentlige transportmidler.

Man har med støtte fra EU taget kontakt med andre byer (Amsterdam, Lyon, London og Dublin) og udveksler erfaringer om systemet.

### Offentlig personbefordring

35. Både i Den Europæiske Union og udenfor gøres der en stor indsats for at fremme offentlig transport og udnytte det potentiale, der ligger i dette transportbegreb, fuldt ud. Der er foretaget forbedringer på centrale områder i relation til køretøjer og rullende materiel, systemintegrering, information, servicekvalitet, større brugervenlighed, opprioritering af offentlig transport i den overordnede planlægning og inddragelse af den fysiske planlægning i en integreret transportpolitik. Dette er kun nogle få af de mange andre eksempler på gode og nyskabende løsninger, som ikke alle er nævnt her.
36. Anvendelse af uegnet materiel er en udbredt årsag til utilfredshed hos passagererne. Det kan skyldes, at adgangsforholdene er for dårlige til køretøjer og rullende materiel, at det er for gammelt, for tæt pakket eller for snavset. Infrastruktur såsom læskure og tælleapparater kan være uhensigtsmæssigt indrettede. Dårlige adgangsforhold er et problem for mange mennesker, ikke kun de handicappede. Ældre mennesker, gravide kvinder og passagerer med klapvogne og småbørn eller folk med store indkøbsposer kan allesammen have problemer med at benytte offentlige transportmidler. Der foretages dog store investeringer i hele Europa i både køretøjer og rullende materiel, og der er ved at blive udviklet en ny generation af mellemstore, samt mini- og citybusser, der skal betjene områder, hvortil der ikke tidligere var adgang, eller nye fodgængerområder.



*En lavgulvs "servicebus" i Aalborg, Danmark*

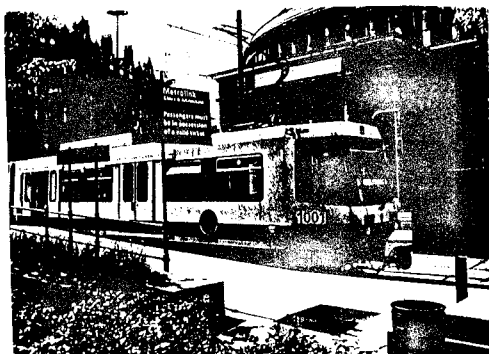


*En meget manøvreedygtig lavgulvsbus, der kører på "ren" diesel. Brügge*



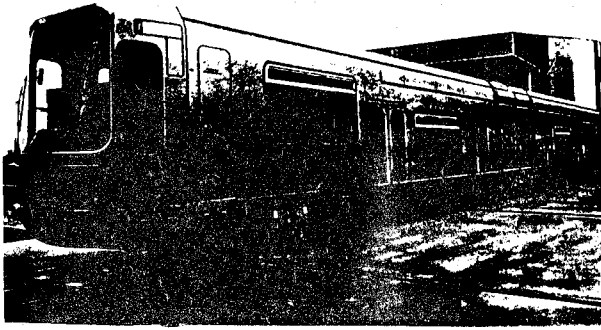
*En elektrisk bybus i Firenze*

37. "Light rail"-sektoren har fået noget af en renæssance med Grenoble som foregangsby, og nu er andre byer begyndt at indføre eller genindføre sporvogne af ultramoderne design med langt bedre adgangsforhold end tidligere.



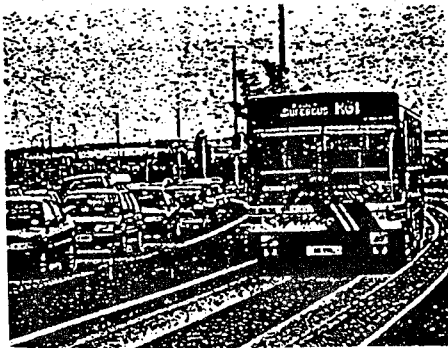
*En lavgulvssporvogn i Sheffield, Storbritannien*

*Manchester Metrolink befordrer hvert år 12,5 mio. passagerer, hvoraf 20% er ældre mennesker, og systemet har erstattet over en million ture i bil ind til den indre by*



*Et typisk eksempel på moderne rullende materiel i Frankrig, en lavgulvssporvogn i Rouen*

38. Ligesom køretøjernes standard er blevet forbedret, er der taget en række nyskabende initiativer med henblik på en bedre udnyttelse af eksisterende systemer, som f.eks. "sporbusser" og sporgvogne, der kan benytte jernbanespor.



*"Sporbusser" er konventionelle busser, der er bygget til at kunne køre i en specialkonstrueret busbane. De kan fungere som almindelige busser på almindelige veje. Fordelene ved "sporbusser" frem for almindelige busser er, at de kun kræver 2,6 m kørebane imod 3,5 m til almindelige busser, og den øvrige trafik kan fysisk forhindres i at køre ind på busbanen.*

*Bussen i busbanen kører uden om trafikkerne i Leeds*

### **Systemintegrering**

39. Potentielle brugere af kollektiv transport mister lysten, hvis en rejse, der omfatter skift mellem forskellige transportformer eller omstigning inden for samme transportform, f.eks. fra bus til sporgvogn eller fra bus til bus, også indebærer lange ventetider, fordi køreplanerne ikke er synkroniseret, eller køb af flere billetter, fordi billetsystemerne ikke er integreret. Projekter, der er gennemført i Norge<sup>14</sup>, og en undersøgelse fra Sverige<sup>15</sup> viser, at ventetid uden for transportmidlet opfattes op til tre gange mere negativt end ventetid i transportmidlet.
40. Systemintegrering tager sigte på at samle alle transportformer til offentlig personbefordring i et fælles transportmiljø. Princippet er, at de forskellige transportformer - sporgvogn, S-tog, undergrundsbane, bus osv. - skal fungere inden for et fælles net. De tre vigtigste elementer i et integreret system er samordnede køreplaner, fælles billetsystem og trafikcentre med omstigning.

<sup>14</sup> Norsk forsøgsordning for offentlig transport, Oslo, 1993.

<sup>15</sup> Algers og Wildert, 1987, citeret i Factors Influencing Modal Choice, Rotterdam Transport, september 1991.

## Køreplaner

41. Koordinering af køreplanerne er af afgørende betydning. Behovet for at skifte transportform bør reduceres mest muligt, men hvor det er uundgåeligt, må den tid, der bruges til at vente på det næste køretøj, holdes nede på et absolut minimum. Vi kender kun alt for godt den klassiske situation, hvor et transportmiddel kører væk, netop som et andet ankommer med passagerer, der skal videre.

*En enkel og effektiv metode til at løse dette problem benyttes i Graz i Østrig, hvor et signal fortæller en ventende bus, om en sporvogn er lige ved at ankomme til stoppestedet, således at bussen kan udsætte afgangens lidt.*

42. Hvis systemet styres af en enkelt organisation, er det noget lettere at gennemføre en koordinering, men det kan naturligvis også lade sig gøre mellem forskellige trafikselskaber, også på tværs af landegrænser.

*To trafikselskaber på hver sin side af den fransk/schweiziske grænse i Annemasse og Genève, har undertegnet en aftale om harmonisering af ankomst- og afgangstider for den korresponderende trafik.*

## Billetter

43. Takstsystemerne er ofte komplicerede, og betalingsmetoden er i mange tilfælde alt for restriktiv, idet der f.eks. mange steder kun kan benyttes forudbetalte billetter, som ikke kan købes på selve transportmidlet, eller der accepteres kun aftalte penge. Et integreret og harmoniseret billetsystem gør det langt lettere for passagererne at rejse, hvis de kan købe en billet ved turens start, som gælder hele vejen frem til bestemmelsesstedet. Det steder, hvor der er indført sådanne systemer, har det altid fået flere til at benytte offentlige transportmidler.



*Det nederlandske "Nationale Strippen Kaart" fås med 2, 3, 15 og 45 klip, som hvert svarer til en zone; jo flere zoner, man skal igennem, jo flere klip skal der bruges, og kortet er gyldigt i hele landet.*

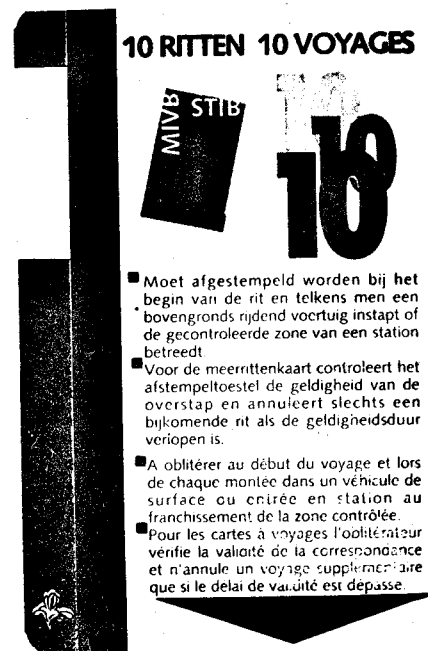
"Carte Orange" indførtes i Paris i 1975 og dækker alle transportformer. Det fik buspassagertallet til at stige med 36%.

"Travelcard", der indførtes i London i 1982, og som gælder til undergrundsbanen, busser og tog, fik passagertallet på de offentlige transportmidler til at stige med 16%, mens det faldt alle andre steder.



Et eksempel på et kort, der dækker en hel region, er Freiburgs "Regionale miljøkort", som giver passagerer mulighed for at rejse i hele regionen med 14 forskellige trafiksselskaber, og i weekenden kan op til to voksne og fire børn rejse sammen på et kort.

De mest enkle kort har en fast værdi eller et bestemt antal ture, som reduceres med kortets brug. Mere avancerede "Smart Cards" har hukommelse, som kan differentiere taksterne, afhængigt af f.eks. transportafstand eller tidspunkt. Udover at give mulighed for en præcis fordeling af indtægterne mellem de forskellige trafiksselskaber er de avancerede billetsystemer et værdifuldt redskab i trafikstyringen, da de giver nøjagtige informationer om, hvordan transportsystemet anvendes, så man i højere grad kan reagere på kundernes behov. F.eks. kan det fortælle trafiksselskabet, om en bestemt strækning eller en del af en strækning er stærkt benyttet på et bestemt tidspunkt af dagen eller på en bestemt dag, så der kan indsættes ekstra materiel og mandskab til at dække den pågældende periode.





## **BETALINGSKORT TIL FLERE FORMÅL DUBLIN**

*I forbindelse med det EU-finansierede GAUDI-projekt (Generalised and Advanced Urban Debiting Innovations) gennemfører Dublin et forsøg med et betalingskort til flere formål, som kan anvendes til offentlig transport, parkeringsafgifter og telefonsamtaler. Kortet betales på forhånd og krediteres med et antal enheder til telefonsamtaler, ture med offentlige transportmidler og parkeringstid. Kortet debiterer automatisk enheder alt efter, hvad det bruges til.*

44. Et eksempel på en integreret takst er den, der gælder i Rhein-Main Verkehrsverbund, som blev oprettet i maj 1995. Systemet samler 115 forskellige trafikselskaber og 150 takststrukturer og omfatter 4,9 mio. mennesker på et areal på 14 000 km<sup>2</sup> i ét enkelt driftsområde med ét enkelt billetsystem og én enkelt takststruktur. Et af problemerne ved billetter, der dækker mere end ét trafikselskab, er at vide, hvilke selskaber der er benyttet, og hvordan indtægterne skal fordeles. For at gøre det lettere at fordele indtægterne, anvender stadig flere trafikselskaber de såkaldte "avancerede billetsystemer", som benytter mikroelektronik.

### **Trafikcentre med omstigning**

45. Etableringen af et effektivt "borgernes transportnet" er helt afhængig af integreringen af de forskellige transportformer - først og fremmest inden for de offentlige transportsystemer, men også andre trafikanter skal inddrages (fodgængere, biler, knallerter, motorcykler og cykler). Trafikcentre og omstigningssteder giver mulighed for at skifte hurtigt og let mellem disse forskellige transportformer. Den simpleste form for et trafikcenter er de såkaldte "Park - and - Ride"-anlæg (tag-bilen-eller-cyklen-til-toget-eller-bussen), som giver mulighed for at skifte fra bil til offentlige transportmidler. Sådanne faciliteter bør også kunne tilbyde sikker og overdækket cykelparkering, så også cyklisterne får fuld mulighed for at anvende offentlige transportmidler. Et mere omfattende trafikcenter, som i øjeblikket er under opførelse, er "La Defense" i Paris, som kommer til at integrere bybusser, forstadsbusser og regionalbusser, métro og RER (den regionale højhastighedsmetro), S-tog, privatbiler, hyrevogne, turistbusser og på et senere tidspunkt også højhastighedstoget. I begge tilfælde er principperne de samme: der skabes et kvalitetsmiljø med gode adgangsforhold, hvor omstigning mellem forskellige transportformer kan ske let og hurtigt.

### **Information**

46. Hvis transportsystemer og -tjenester skal bruges effektivt, er det vigtigt, at de mennesker, der har brug for at blive befordret, får at vide, hvad der kan tilbydes med hensyn til transportvalg, og når de først benytter systemerne, skal de holdes underrettet om, hvor langt

de er kommet, hvilke valg de skal træffe, og hvornår de skal skifte. Ajourførte oplysninger om ankomster og afgang er noget helt normalt i lufthavne, og den seneste tekniske udvikling, især inden for telematik og telekommunikation (informationssamfundet), har givet mulighed for at opnå væsentlige forbedringer med hensyn til også at kunne give aktuelle og kundevenlige informationer til brugerne af den offentlige transport i byerne. F.eks. findes der systemer, som giver mulighed for at forudsige og vise ankomsttidspunktet for busser og sporvogne ved stoppestederne eller vise bilisterne, hvor der er ledige parkeringspladser ved en omstigningsterminal.



*Søgen efter parkeringsplads i Madrid*

47. I de fleste EU-lande findes der allerede nu systemer, der giver aktuelle oplysninger om offentlig transport via tekst-tv, minitel og lokalradio eller på brugervenlige computerterminaler, der er opsat ved omstigningsstederne. Trafikoplysning behøver dog ikke altid være baseret på den nyeste teknologi; blot det at anføre navnene på busstoppestederne giver brugere, der ikke er fortrolige med systemet, mulighed for bedre at orientere sig, og det kan kombineres med informationer i selve transportmidlet, som det f.eks. er tilfældet på busrute 100 i Berlin, hvor oplysninger om endestation og næste stoppested vises automatisk i bussen. "Operation Assistance Systems" (OAS) som det, der benyttes i Barcelona, giver mulighed for løbende kommunikation mellem køretøjer, brugere og kontrolcentret. Det giver trafiklederne mulighed for at tage hensyn til uforudsete forsinkelser og informere passagerer både i køretøjerne via højtalere og til passagerer, der venter ved busstoppestederne, ved hjælp af alfanumerisk skiltning.

### **"Dør-til-dør"-befordring**

48. Folks valg af transportform afgøres i vidt omfang af kvaliteten af den service, der tilbydes. For dem der har valgmuligheden, betragtes offentlig transport i mange tilfælde som det næstbedste løsning efter bilen. En af de største fordele ved bilen er, at den giver mulighed for at køre fra dør til dør (hvis man kan finde parkeringsplads). Offentlig transport kan nok aldrig blive helt så fleksibel, men der kan gøres meget for at gøre den mere konkurrencedygtig også på dette punkt. Nogle trafikkselskaber har indført systemer, hvor man kan skifte mellem hyrevogn og natbus, og andre tilbyder oven i købet en form for offentlig transport med hyrevognskørsel, og i Wedel, en forstad til Hamburg kan man ved at betale et mindre tillæg, få natbussen til at standse lige uden for døren, også selv om det medfører en mindre omvej. I boligområder, som i mange tilfælde betjenes af minibusser, kan en bus følge en fastlagt rute, men standser på anmodning. Dette system uden faste stoppesteder kan også omfatte busser, der er særligt indrettede med henblik på bevægelseshæmmede.

## Opprioritering af offentlig transport i den overordnede planlægning

49. I relation til bytrafikken må det erkendes, at uanset hvad der gøres for at forbedre den offentlige transport, vil det næppe være nok til at reducere trafiktætheden tilstrækkeligt til at give mulighed for en optimal udnyttelse af materiellet, så længe hele systemet i høj grad er indrettet til fordel for privatbilismen. I det følgende omtales en række "push"-foranstaltninger, der har til formål at gøre den offentlige transport mere konkurrencedygtig.

### Særlige kørebaner forbeholdt offentlig transport

50. Busbaner og særlige sporvognsarealer giver de offentlige transportmidler mulighed for at undgå trafikpropper, der er forårsaget af anden trafik, og det kan i høj grad være med til at gøre offentlig transport mere attraktiv.



### Forkørselsret ved trafiklys

51. Hvis de offentlige transportmidler får forkørselsret ved trafiklys, kan de opnå betydelige tidsbesparelser, og - hvilket er endnu vigtigere - overholde køreplanerne bedre. Det enkleste system er en magnetisk "sløjfe", som er lagt ned i vejen, og som aktiveres, når køretøjet passerer henover, og får et trafiklys til f.eks. at skifte til grønt. Et mere avanceret system anvender infrarøde stråler og kendes under betegnelsen "Selective Vehicle Detection". Køretøjerne forsynes med transponders, som "taler" med trafiklysene. Perioden med grønt lys kan forlænges, og perioden med rødt lys kan afkortes. Hvis busserne skal dreje, kan der aktiveres en "grøn pil", der giver busserne mulighed for at svinge foran modgående trafik. De steder, hvor der findes busbaner, kan der opnås endnu større tidsbesparelser ved at anbringe et ekstra sæt trafiksignaler foran krydset og lave særlige opmarchbåse for offentlige transportmidler.

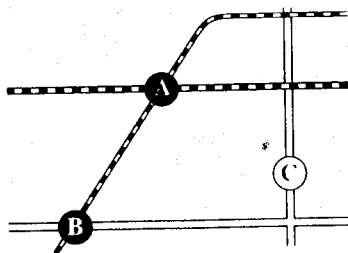
### Forbud mod biltrafik

52. Nogle af de foranstaltninger, der giver den offentlige transport en fortrinsstilling, kan samtidig anvendes til at begrænse adgangen for biler. Flere byer har forbudt bilkørsel i de centrale områder, der således frigøres til offentlig transport. Mange byer, som ikke decideret har forbudt biler, har dog begrænset parkeringsmulighederne i centrum. Det bedste er at

kombinere det med gode "Park - and - Ride"-faciliteter uden for bymidten.

### Fysisk planlægning

53. Fysisk planlægning kan være med til at skabe bedre adgang til steder og faciliteter og samtidig reducere behovet for transport. Forretninger og andre erhvervsaktiviteter kan samles i områder, som er godt dækket med hensyn til offentlig transport. Også afstandene mellem f.eks. boligområder og forretninger og skoler kan mindskes. På landsplan fører Nederlandene således en politik, der tager sigte på at få de "rette faciliteter på rette plads" eller bedre kendt som "ABC"-planlægning; målet er at sikre, at forretninger og diverse servicefaciliteter, hvor man kan forvente en udstrakt brug af offentlige trafikmidler fra medarbejderes, besøgendes side, placeres på steder, som er let tilgængelige, eller som kan gøres let tilgængelige via offentlig transport.



*I ABC-systemet klassificeres områder på grundlag af adgangsforholdene.*

*A = Nem adgang med offentlig transport, f.eks. nær offentlige transportterminaler. Højst 20% benytter bilen som dagligt befordringsmiddel.*

*B = Nem adgang med offentlig transport og bil, f.eks. nær ringveje, der krydses af større offentlige transportkorridorer. Højst 33% benytter bilen som dagligt befordringsmiddel.*

*C = Nem adgang med bil, f.eks. langs med motorveje. Ingen begrænsninger for brug af bil som dagligt befordringsmiddel.*

*Virksomheder og diverse servicefaciliteter klassificeres efter deres mobilitetsprofil, som igen afhænger af antallet af medarbejdere og besøgende, deres afhængighed af vejgodstransport og af biltrafik. Forretninger og kontorer placeres i A- eller B-områder, og transportbaserede aktiviteter placeres i C-områder. Der gives ikke tilladelse til opførelse af indkøbscentre uden for byerne i C-områder.*

54. I Storbritannien fastsattes i 1994 nogle retningslinjer for lokalforvaltningernes fysiske planlægning, og heri lægges der vægt på behovet for at udnytte fysisk planlægning som et middel til at nedbringe transportbehovet og tilskynde til brug af andre transportmidler end bilen<sup>16</sup>. Samtidig er der sket en udvikling i retning væk fra at tillade opførelse af indkøbscentre uden for byerne. På mere lokalt plan arbejdes der i både Bremen og Edinburgh med planlægning af boligområder, hvor der slet ikke skal være nogen infrastruktur til biler, mens Portland i USA ofte nævnes som et eksempel på en integreret løsningsmodel, hvor man lægger hovedvægten på den offentlige transport ved at placere forretninger og virksomheder i nærheden af offentlige trafikcentre og begrænse parkeringsmulighederne.

## INTEGRERING AF TRANSPORTPLANLÆGNING OG FYSISK PLANLÆGNING PORTLAND

Portland i staten Oregon er en del af et større storbyområde med 1,4 mio. indbyggere. Spredningen af beskæftigelsen og befolkningen i 1960'erne og 70'erne førte til, at forstæderne voksede uhæmmet, mens den indre by forfaldt, og der opstod store sociale problemer. For at gøre noget ved den voldsomme vækst i den bymæssige bebyggelse, beskytte landbrugsområderne og spare energi nedsatte staten en kommission med særlige beføjelser. Målet var at gøre befolkningen mindre afhængig af bilerne, som gav stadigt større problemer med hensyn til trafikpropper, støj og forurening. I den centrale del af Portland opførtes tæt boligbebyggelse for at få flere til at bo i området, og der blev gennemført forskellige foranstaltninger for at gøre området mere fodgængervenligt, herunder udskiftning af motorvejen langs floden med et grønt område, skrappe parkeringsrestriktioner og tilbud om gratis offentlig transport i bykernen ved hjælp af et nyt "light rail"-system. Planer om nye vejanlæg er blevet skrinlagt til fordel for nye offentlige transportlinjer. Resultatet er, at der er blevet skabt nyt liv i bykernen med 30 000 nye job, og 40% af dem, der skal til og fra arbejde, benytter offentlige transportmidler. For at vise sin støtte til denne politik flyttede "Department of Transportation" for staten Oregon for nylig ind i nye kontorer i Portland helt uden parkeringsfaciliteter, men med nem adgang til offentlige transportmidler.

## **DEL C : DEN EUROPÆISKE UNIONS ROLLE**

55. Mens del B gav forskellige eksempler på hensigtsmæssige løsninger på nationalt, lokalt og regionalt plan, omhandler denne del de områder af betydning for offentlig transport, hvor det enten vil være mest hensigtsmæssigt at sætte ind på fællesskabsplan, eller hvor der allerede er iværksat fællesskabsforanstaltninger, som berører offentlig transport.

### **KAPITEL I: FORMIDLING AF KNOWHOW OG FASTSÆTTELSE AF MÅL**

56. En lang række eksempler på gode løsninger viser, hvor vigtigt det er at udveksle erfaringer. Forskellige institutioner, myndigheder og sammenslutninger har allerede indledt en systematisk udveksling af informationer for dem, der driver og benytter de offentlige transportsystemer til personbefordring. EUROCITIES-initiativet er et eksempel på en samordnet indsats fra nogle europæiske byer, der ønsker at udveksle informationer på tværs af grænserne om de bedste løsninger på en række områder, herunder også transport. POLIS-nettet og det nye forum, der beskæftiger sig med transporttelematik i bytrafikken har vist sig at være nyttige instrumenter for informationsformidlingen. Organisationen "Bilfri Byer", der blev oprettet i 1994, omfatter over 50 europæiske byer, der arbejder på at forbedre transportforholdene i byområder uden at ødelægge miljøet, og Det Europæiske Forbund for Transport og Miljø (T&E) har som medlemmer 25 ikke-statslige organisationer fra 15 lande, der alle har specialiseret sig i transport- og miljøspørgsmål.
57. Nogle medlemsstater arrangerer regelmæssigt møder med udveksling af informationer om personbefordring mellem transportvirksomheder og offentlige myndigheder. Den europæiske transportministerkonference (CEMT) følger udviklingen på dette felt. Sådanne ekspertkonferencer og undersøgelser følges dog ikke altid op af forbedringer i den daglige drift til glæde for passagererne. Der kan også gøres meget for at sikre en mere løbende og komplet udveksling af informationer om mulighederne for at forbedre de eksisterende systemer.

#### **Opprioritering af den offentlige transport står på den politiske dagsorden**

58. Det er Kommissionens opfattelse, at spørgsmålet om forbedring af den offentlige personbefordring bør indtage en langt mere fremtrædende plads i den politiske diskussion. Kommissionen vil gerne støtte en bedre informationsudveksling og opfølgning på europæisk plan. Der er også behov for at få brugernes interesser<sup>17</sup> stærkere repræsenteret i denne sammenhæng. Kommissionen vil overveje, hvordan brugersynspunkterne bedst kan repræsenteres, herunder muligheden for at støtte informationsnet for brugergrupper med særlige behov (f.eks. ældre). Kommissionen arbejder også på at integrere forbrugerpolitikken på andre områder, som også omfatter transportsektoren.

<sup>17</sup>

*Betegnelserne "brugere" og "passagerer" - som normalt anvendes i transportsektoren - dækker i denne grøn bog forbrugere i henhold til definitionen i traktatens artikel 129 A.*

59. De eksisterende rammer for udveksling og formidling af informationer bør forbedres og suppleres for at sikre, at langt flere får adgang til den eksisterende knowhow (og "know how not"). Hensigten er ikke at udarbejde ensartede obligatoriske løsninger, men at gøre opmærksom på de forskellige løsningsmodeller. Det kunne også overvejes om det ville være hensigtsmæssigt at opstille nogle fakultative mål for f.eks. nedbringelse af forureningen, forbedring af rejsetiden, forbrugerindflydelse, bedre adgangsforhold til transportsystemet og forøgelse af passagertallet på de offentlige transportmidler. Europa-Parlamentet og Rådet og andre EU-institutioner bør inddrages aktivt i fastsættelsen og udbredelsen af sådanne mål. Disse mål kan være en hjælp for transportvirksomheder og transportmyndigheder, når de skal finde den fornødne politisk støtte til de foranstaltninger, der skal til for at opfylde dem. Også kriterier for den fysiske planlægning med henblik på at skabe bedre adgangsforhold og nedbringe transportbehovet bør indgå i overvejelserne. Desuden bør der fastsættes kriterier for en kvalitetsbedømmelse af transportsystemer, som kan bidrage til at gøre systemerne lettere tilgængelige og højne kvaliteten i hele Den Europæiske Union ved hjælp af fakultative foranstaltninger. Kommissionen har til hensigt at undersøge, om det kan lade sig gøre at indføre en sådan kvalitetsbedømmelse, og den vil overveje, om den kan danne grundlag for en præmieringsordning for alle europæiske byer, hvis transportsystemer opfylder høje kvalitetsstandarder.
60. Der kan sikres en mere systematisk informationsformidling til brug for planlægningen og driften af transportsystemer til personbefordring gennem en udbygning af eksisterende databaser om F&U og resultaterne af erfaringer fra forskellige forsøg og løsninger både i Den Europæiske Union og andre steder i verden. Kommissionen har derfor til hensigt at samarbejde med forskningsinstitutter og nationale og regionale transportmyndigheder om at udvikle komplette databaser, som kan benyttes af transportmyndigheder og trafik-selskaber.
61. De gældende regler om befordring og erstatningsansvar er eksempler på områder, hvor enighed om minimumsstandarder kunne bane vejen for yderligere fremskridt. Bestræbelserne på at højne kvaliteten af transportsystemerne kunne også støttes gennem præmiering af nyskabende initiativer fra transportvirksomhedernes eller myndighedernes side på grundlag af anerkendte kriterier.
62. Konkrete metoder til at forbedre informationsformidlingen og skabe enighed om fælles mål skal drøftes på det "forum for borgernes transportnet", som Kommissionen vil indkalde i 1996 som led i høringsprocessen. Dette forum vil give alle interesserede - herunder også passagererne - og de offentlige myndigheder med ansvar for de offentlige transportsystemer til personbefordring lejlighed til at udforske, hvordan man kan lære af hinandens erfaringer, og hvordan brugernes behov kan formidles mere effektivt til dem, der træffer de afgørende beslutninger om transportsystemernes udformning. Der vil på grundlag af resultaterne fra dette forum blive truffet beslutning om den videre opfølgning.

## KAPITEL II PRIORITERING AF F&U-OPGAVERNE EFTER PASSAGERERNES BEHOV

63. Fællesskabets fjerde rammeprogram for forskning, teknologisk udvikling og demonstration omfatter et særprogram for transport. Fra 1995 til 1998 skal der bruges ca. 240 mio. ECU på forskning i forbedringer af transportnettet. I programmet indgår også en tværgående foranstaltning, nemlig strategisk forskning, som tager sigte på udarbejdelse af strategier til fremme af bæredygtig mobilitet. Forskningen inden for transport i byområder kommer til at omfatte en række forskellige forsknings- og demonstrationsaktiviteter inden for transportstyring, strategier til ændring af trafikens fordeling på de forskellige transportformer samt takstfastsættelse og finansiering.

### Eksisterende forskningsprogrammer

64. Kommissionen har været særlig aktiv inden for anvendelse af de former for telekommunikations- og informationsteknologi, der går under betegnelsen transporttelematik (her tænkes især på støtten til DRIVE I- og ATT-programmerne). Der gennemføres i øjeblikket pilotforsøg i over 50 byer. Programmet er centreret omkring syv områder af praktisk betydning, hvoraf de seks har ydet et markant bidrag til de praktiske løsninger og teknikker, der skal til for at forbedre transporten i de europæiske byer i fremtiden.
65. Telematik-særprogrammet inden for det fjerde rammeprogram opererer med et budget på 205 mio. ECU til transportområdet og fortsætter og videreudvikler forskning fra tidligere programmer. POLIS-nettet, der omfatter over 40 byer og regioner, der er interesseret i at indføre transporttelematik til løsning af transport- og miljøproblemer, samfinansieres af Kommissionen. Dette forskningssamarbejde tager sigte på at indføre ny teknologi for at afhjælpe problemerne med transportbehovene i byområder.
66. Det europæiske COST Transport-program har koordineret en række undersøgelser om fremdriftssystemer, alternative drivmidler, energiudnyttelse, behovet for interregional transport, lavgulvsbusser, godstransport i byer og kombinationen af højhastighedstog og flytransport. En ny aktion om de samlede fordele ved bedre adgang til offentlig transport er under overvejelse.
67. De gode resultater med lavgulvstransportmidler har vist, at der er behov for gode adgangsforhold i hele transportkæden. En række nationale forsøg med lavgulvsbusser resulterede i COST 322-forskningsprojektet, der drejer sig om en cost benefit-analyse af lavgulvsbusser, så der kan fastsættes kriterier eller specifikationer for køretøjer og stoppesteder, især med henblik på personer med nedsat bevægelsesevne. Finland, Frankrig, Nederlandene, Schweiz, Spanien, Storbritannien, Sverige, Tyskland og Ungarn deltog og er - takket være deres medvirken i projektet - blevet førende på verdensplan med hensyn til udvikling og drift af lavgulvsbusser.
68. Successen med COST-projektet om lavgulvsbusser har ført til, at der er iværksat et nyt COST-projekt om befordring af bevægelseshæmmede: COST-aktion 335 om bedre adgangsforhold inden for jernbanetrafikken. Projektet har til formål at samle de bedste løsninger på området til imødekommelse af handicappedes og ældres behov i relation til alle aspekter af togrejser og i givet fald også anbefale de bedste designløsninger. Projektet har betydning for alle (potentielle) passagerer med bagage, og hvis projektets anbefalinger



iværksættes, skulle det medføre væsentlig bedre adgangsforhold i togsystemerne. Det er i forbindelse med COST 322 og COST 335 blevet fremhævet, at også personalets kvalifikationer og uddannelse er et vigtigt element.

### **F&U-arbejdsgrupper**

69. I begyndelsen af 1995 blev der nedsat en række F&U-arbejdsgrupper. De skal koordinere de forskningsaktiviteter, der gennemføres af Kommissionen, medlemsstaterne og erhvervslivet, så forskningen får størst mulige virkninger for europæisk erhvervslivs konkurrenceevne, og F&U-støtten bliver mere synlig for de europæiske borgere. Resultatet af dette initiativ skal være, at der fastlægges en række fælles projekter af interesse for erhvervslivet, og de skal samtidig være i overensstemmelse med de prioriterede opgaver i relation til den fælles transportpolitik. Arbejdsgrupper af særlig relevans for "borgernes transportnet" er grupperne om fremtidens bil, fremtidens tog og togsystemer samt kombinationen af forskellige transportformer (intermodalitet).
70. Arbejdsgruppen om 'intermodal transport' er særlig vigtig og omfatter både brugere, transportvirksomheder og trafikskaber, myndigheder og virksomheder, der fremstiller og leverer infrastruktur. Gruppen skal bidrage til udvikling af teknologier, systemer, ny-skabende koncepter og strategier, som kan forbedre intermodale transportoperationer inden for både personbefordring og godstransport. Arbejdsgruppen har opmærksomheden særlig henvendt på stationer, havne, lufthavne og indlandsterminaler, hvor gods eller passagerer skifter transportform, samt på andre aspekter af det intermodale system, såsom teknologi i forbindelse med omstigning eller omladning til nyt transportmiddel, og telematikværktøjer.
71. De resultater, arbejdsgruppen når frem til, gennemføres ved hjælp af en handlingsplan, som skal afdække alle de problemer, behov og prioriterede opgaver, der kræver en indsats på europæisk plan, lige fra FTU, validering og demonstration til accept på transportmarkedet af en ny generation af omstignings- og omladningscentre og -faciliteter. I handlingsplanen indgår også ydeevne, miljø og effektivitetsmål for en række projekter samt en tidsplan. Handlingsplanen skal danne grundlag for demonstration af de bedste teknologier og strategier, der er til rådighed. Alle teknologiske problemer i relation til de enkelte transportformer og alle organisatoriske spørgsmål vil blive taget op i denne handlingsplan, så man sikrer en virkelig effektiv sammenkædning og driftskompatibilitet.

### **Støtte til forskningsresultaternes første konkrete anvendelse i stor målestok**

72. Der kan være organisatoriske, institutionelle og økonomiske problemer forbundet med forskningsresultaternes første anvendelse i praksis. Kommissionen vil derfor overveje, hvordan der kan skabes bedre sammenhæng mellem forskning og udvikling og konkrete anvendelsesmuligheder på markedet. På visse områder kan Fællesskabets medvirken ved planlægningen og implementeringen, og dets deltagelse i de økonomiske risici måske gøre det lettere at nå op over den "kritiske grænse", der gælder for nye koncepter. F.eks. kan programmet være med til at fremme indførelse af multimodale komplette billetsystemer på tværs af grænserne.

## **Tekniske forskrifter, standardisering og formidling**

73. Forskningsaktiviteter og erfaringer med den første anvendelse af forskningsresultaterne i praksis udgør et solidt grundlag for den bedste udnyttelse af nye teknologier og andre metoder til at forbedre transportsystemet. I forbindelse hermed bør forskningen fremhæve de bedste metoder og løsninger og de nødvendige standarder. Forskningsresultaterne bør også indgå i udarbejdelsen af fremtidige love og regler på området, herunder tekniske forskrifter og standarder. Lovgivnings- og standardiseringsmæssige konsekvenser bør derfor medtages som et tværgående emne i alle FTU-aktiviteter. Ud over at underbygge lovgivnings- og standardiseringsprocessen på europæisk plan bør forskningsresultaterne også formidles ud til alle, der beskæftiger sig med transportpolitiske spørgsmål (dvs. medlemsstaterne, internationale institutioner, forskningsinstitutter og erhvervslivet). Resultaterne bør også præsenteres for offentligheden på en forståelig måde. Kommissionen er i færd med at udarbejde en samlet formidlingsstrategi, som kommer til at gælde for alle FTU-programmer i det Fjerde rammeprogram.

### KAPITEL III: EFFEKTIV UDNYTTELSE AF FÆLLESSKABSINSTRUMENTERNE

74. Der er mange af Fællesskabets politiske instrumenter, der indvirker på de offentlige transportsystemer til personbefordring, og det er nødvendigt at sikre sig, at de i videst muligt omfang bidrager til at forbedre den offentlige personbefordring og få flere til at benytte offentlig transport.

#### De transeuropæiske transportnet og "borgernes transportnet"

75. Det er en vigtig opgave for Den Europæiske Union at få udviklet transeuropæiske transportnet, der giver "unionsborgerne ... mulighed for fuldt ud at udnytte de fordele, som etableringen af et område uden indre grænser medfører", og i denne sammenhæng "tager Fællesskabets indsats sigte på at fremme de nationale nets indbyrdes sammenkobling og interoperabilitet samt adgangen til disse net. I denne indsats tilgodeses især nødvendigheden af at skabe forbindelse mellem på den ene side ømråder, indlandsområder og randområder og på den anden side Fællesskabets centrale områder." (Artikel 129 B1 traktaten om Den Europæiske Union). Retningslinjerne for udviklingen af disse net drøftes i øjeblikket af Ministerrådet og Europa-Parlamentet<sup>18</sup>.

#### Sammenkædningen af fjern- og nærtrafik i det offentlige transportsystem

76. De transeuropæiske net tog oprindeligt sigte på infrastrukturprojekter for *fjerntrafik* (på tværs af grænserne). Hvis de transeuropæiske net virkelig skal blive til gavn for den almindelige borger, er man imidlertid også nødt til at forbedre grænsefladen mellem fjerntrafiksystemerne og de regionale net og bytrafiknettene.
77. En af målsætningerne for Fællesskabets indsats er at støtte etableringen af "individualiseret kollektiv transport", dvs. et system, som imødekommer den enkelte rejsendes behov inden for rammerne af et integreret kollektivt transportsystem. Der er rig mulighed for at forbedre sammenkoblingen af de forskellige transportformer, især i forbindelse med den fysiske udformning af omladnings- og omstigningsstederne (stationer, lufthavne osv.) og indførelsen af integrerede informations- og billetsystemer, der dækker den fulde transportafstand.
78. Hvis "borgernes transportnet" skal blive en succes, er det vigtigt at få integreret lokaltrafikkens behov i planlægningen af infrastrukturprojekterne vedrørende de transeuropæiske net. For så vidt angår det transeuropæiske jernbanenet, bør højhastighedstognet, lufthavne og bytransport integreres bedre. De transeuropæiske net bør udformes med udgangspunkt i behovet for at fremme offentlig transport. Det betyder, at der må lægges øget vægt på mulighederne for at skifte mellem systemer, på fælles informationsnet og på andre foranstaltninger, der kan gøre den offentlige transport mere attraktiv i forhold til privatbilismen.

<sup>18</sup>

KOM(94) 106 fra april 1994, som i øjeblikket er til andenbehandling i Europa-Parlamentet.

79. Det er afgørende, at der etableres den bedst mulige grænseflade mellem fjerntrafikken og lokaltrafikken, hvis de nye traktatbestemmelser om transeuropæiske net virkelig skal være effektive. Kommissionen vil derfor fremme projekter, som kan bidrage til en bedre sammenkædning af transeuropæiske forbindelser og transportsystemer på nationalt, regionalt og lokalt plan, når retningslinjerne for udvikling af transeuropæiske net skal anvendes i praksis. Alle projekter vedrørende personbefordring, der forelægges med henblik på støtte til transeuropæiske net, skal bedømmes ud fra denne synsvinkel, og resultaterne af denne bedømmelse bliver afgørende for, hvorvidt der kan ydes økonomisk støtte. Kommissionen vil følge udviklingen på dette område og overveje, om strategien skal udbygges yderligere.

### Regionalpolitik

80. Den Europæiske Unions strukturfonde og Samhørighedsfonden yder omfattende støtte til transportinfrastruktur og transportstyring i støtteberettigede regioner i EU-landene. Især vil Samhørighedsfonden i perioden 1993-1999 bruge over 8 mia. ECU (ca. 50% af den samlede tildeling) til transportinfrastruktur og bl.a. støtte flere prioriterede projekter i forbindelse med de transeuropæiske net, udvikling af jernbanedriften, forbedring af havnefaciliteter og trafikstyringssystemer i de fire berørte medlemsstater, nemlig Grækenland, Irland, Spanien og Portugal. Også EFRU yder ganske omfattende støtte til transportinfrastruktur (veje, jernbaner, havne og lufthavne) i forbindelse med mål nr. 1-fællesskabsstøtterammer for forbedring af infrastrukturen både på nationalt og på regionalt og lokalt plan via de relevante operationelle programmer. Ud over fællesskabsstøtterammerne og Samhørighedsfondens aktiviteter, som hovedsagelig samfinansierer medlemsstaternes udviklingsprogrammer, er der en lang række fællesskabsinitiativer, f.eks. INTERREG og URBAN, der bidrager til at løse transportproblemer, som forudsætter et grænseoverskridende samarbejde, og rette op på en skæv udvikling i byerne.
81. I denne sammenhæng medvirker Kommissionen i samarbejde med medlemsstaterne til at forbedre de offentlige transportsystemer. De disponible midler skal først og fremmest bruges til finansiering af offentlige infrastrukturarbejder, der giver borgerne bedre transportmuligheder og skaber lettere adgang til yderregionerne, og som også bidrager til at løse i visse tilfælde helt akutte trafik- og miljøproblemer i de støtteberettigede områder.
82. Der er en snæver sammenhæng mellem regionalpolitikken og Samhørighedsfonden og de transeuropæiske net, især i relation til planlægningen. Samhørighedsfonden yder under alle omstændigheder et væsentligt bidrag til den offentlige transport, og man er ved at undersøge mulighederne for at etablere offentlige/private partnerskaber for at gøre det så fordelagtigt som muligt at benytte offentlig transport.
83. Arbejdet med at etablere et integreret "**borgernes transportnet**" skal bidrage til langt mere omfattende systemintegrering og til udvikling af intermodale strategier for bygning af ny transportinfrastruktur. Fællesskabet bør i fuld overensstemmelse med strukturfondenes og Samhørighedsfondens gældende retsgrundlag og kriterier for støtteberettigelse lægge større vægt på støtte til projekter, der kan medvirke til øget systemintegrering og intermodalitet.

## **Energipolitik**

84. Forbedrede offentlige transportsystemer til personbefordring kan være med til at reducere energiforbruget. Bedre energiudnyttelse kan også nedbringe omkostningerne ved offentlig personbefordring. I transportsektoren satses der med THERMIE-programmet på foranstaltninger til forbedring af de kollektive transportsystemers samlede effektivitet, øget brug af nyskabende og renere energikilder og kombinerede fremdriftssystemer; THERMIE-programmet har også vist, at de nye løsninger kan anvendes i praksis på reelle markedsvilkår. Andre fællesskabsprogrammer yder støtte til brugen af alternative energikilder, som f.eks. komprimeret naturgas som brændstof til busser.
85. SAVE-programmet tager sigte på at øge energieffektiviteten i hele Den Europæiske Union. I perioden 1991-1995 er der ydet støtte til 31 pilotprojekter til forbedring af energieffektiviteten ved godstransport og personbefordring, hovedsagelig i byområder. Det nye SAVE II-program omfatter projekter vedrørende energiforvaltning i regioner og byer og skal også yde støtte til etableringen af energiagenturer. De lokale energiagenturer skal bl.a. arbejde på at forbedre de offentlige transportsystemer for derved at nedbringe energiforbruget og CO<sub>2</sub>-emissionerne og forbedre livskvaliteten i byerne.

## **Telematik**

86. De nye telekommunikations- og informationsteknologier (som indgår som led i det transeuropæiske net) åbner store muligheder for at forbedre både den individuelle og den offentlige transport. Trafikstyrings- og informationstjenester kan tilbyde vigtige beslutningsværktøjer i og med, at de kan levere kvalitetsinformationer fra let tilgængelige databaser. Forskningen har allerede peget på nogle områder, hvor dette kan udnyttes. Projekterne vil blive videreført under det Fjerde rammeprogram med hovedvægten lagt på validering i stor målestok og demonstration af avancerede transporttelematiksystemer. Der er nu afsat omfattende midler til formålet via bevillingerne til det transeuropæiske transportnet (der er også fastsat retningslinjer for, hvordan anvendelsen af telematikværktøjerne skal koordineres).
87. Telematikken giver et trafikelskab, der varetager offentlig personbefordring, mulighed for at overvåge trafiksituationen både med hensyn til nettets belastning, køretøjernes belægningsgrad og nedbringelse af ventetiden for passagerer. Overvågningen kan også øge sikkerheden ved at benytte offentlige transportmidler. Det såkaldte "Global Navigation Satellite System" (GNSS) er også under udvikling og vil kunne fungere som positioneringssystem for sporvogne, busser og tog. Systemerne vil også kunne levere informationer til bilisterne og vil med fordel kunne anvendes til almindelig trafikstyring. Det giver en bedre trafikafvikling, som vil kunne bidrage ganske væsentligt til at nedbringe transporttiderne for de offentlige trafikmidler.

## **Informationssamfundet**

88. Som skitseret i Kommissionens handlingsplan om "Europa på vej mod informationssamfundet" er vedtagelse af den fornødne lovgivning om en række spørgsmål såsom standardisering, driftskompatibilitet, takster og datasikkerhed en forudsætning for øget anvendelse af de informationsteknologiske værktøjer. Fremskridt på dette område vil kunne bidrage til, at telematikken kan udnyttes effektivt på transportområdet.

## KAPITEL IV: MODERNISERING AF LOVGIVNINGSGRUNDLAGET

### Generelt

89. De foranstaltninger, Den Europæiske Union gennemfører med direkte sigte på adgangen til at varetage offentlig personbefordring, har været centreret omkring liberalisering af fjerntrafikken, f.eks. flytrafik og turistbusrejser<sup>19</sup>. Denne liberalisering giver ganske opmuntrende resultater. Antallet af fly- og busforbindelser er steget, og nettene er blevet udvidet. Konkurrencemiljøet giver brugerne flere valgmuligheder og mere for pengene. Kommissionen vil forelægge forslag om videreudvikling af lovgivningsgrundlaget, især forslag vedrørende lejlighedsvis kørsel med turistbusser og ret til at tilbyde kørsel med turistbusser for transportvirksomheder, der er hjemmehørende i et andet land. Hvis den åbne adgang til markedet udvides til at omfatte alle offentlige transporttjenester til personbefordring, vil det imidlertid få vidtrækkende konsekvenser for systemernes brugervenlighed som helhed. Når lovgivningsgrundlaget skal videreudvikles, er det derfor vigtigt at fastholde muligheden for at sikre, at de overordnede transportpolitiske mål opfyldes under skyldig hensyntagen til de forskellige nationale strategier på dette afgørende felt. Især bør man være opmærksom på begrebet "de med offentlige tjenester forbundne forpligtelser". Det ideelle må være, at alle borgere har adgang til og råd til at betale for offentlig transport. Økonomiske og tekniske hensyn kan muligvis lægge hindringer i vejen herfor, men det er Kommissionens opfattelse, at det er en meget vigtig målsætning, som bør gøres til genstand for en grundig debat, især i forbindelse med en udbygning af lovgivningen på transportområdet.

### Kriterier for modernisering af lovgivningsgrundlaget

90. Der bør skabes et lovgivningsgrundlag, som sikrer opfyldelse af kravene i relation til transportplanlægning, herunder systemintegrering og indbyggede incitamenters til at tilbyde effektiv transportbetjening. Først skal de grundlæggende målsætninger fastlægges. De skal være i overensstemmelse med kvalitetschecklisten for "borgernes transportnet". Målsætningerne er følgende:
- at tilskynde flere til at benytte offentlig transport,
  - at tilskynde til systemintegrering og opfyldelse af de med offentlige tjenester forbundne forpligtelser,
  - at give de selskaber og virksomheder, der varetager transporttjenesterne, og de ansvarlige myndigheder incitamenters til at forbedre adgangsforholdene, effektiviteten, kvaliteten og brugervenligheden af offentlige transportsystemer til personbefordring,
  - at skabe de nødvendige økonomiske forudsætninger for at gøre offentlige transporttjenester mere attraktive både for publikum og for private investorer,
  - at sikre opfyldelse af nogle minimumskrav i relation til de ansattes uddannelse og kvalifikationer og dermed garantere stor driftssikkerhed og et højt sikkerhedsniveau,
  - at opretholde fleksibiliteten i forhold til højt prioriterede specifikke nationale, regionale og lokale mål og opgaver og særtræk i de nationale retssystemer.

<sup>19</sup>

Rådets forordninger (EØF) nr. 2407/92, 2408/92 og 2409/92, EFT nr. L 240 af 24. august 1992; Rådets forordning (EØF) nr. 684/92, EFT nr. L 74 af 20. marts 1992; Rådets forordning (EØF) nr. 2454/92, EFT nr. L 251 af 29. august 1992.

Fællesskabets indsats skal bidrage til at sikre, at de offentlige transportsystemer opfylder disse kriterier.

### **Markedsstrukturer**

91. Med hensyn til bymæssig og regional personbefordring er de offentlige transportsystemer organiseret, ejet og drevet af det offentlige. Det giver mulighed for direkte at iværksætte foranstaltninger til opfyldelse af transportpolitiske mål, men en sådan struktur indebærer i mange tilfælde, at der ikke hos ledelsen er tilstrækkelige incitamenters til at reagere på passagerernes behov, højne kvaliteten og gøre driften mere omkostningseffektiv, og det betyder igen, at den ikke kan opfylde alle de ovennævnte kvalitetskriterier.
92. I den anden ende af skalaen har total liberalisering af adgangen til varetagelse af offentlig personbefordring givet øget omkostningseffektivitet, men i mange tilfælde indebærer denne løsningsmodel en begrænsning af mulighederne for at styrke integreringen af de forskellige systemer. Resultatet har været, at fuld liberalisering af personbefordringen i byområder ikke har standset det faldende passagertal i den offentlige befordring.
93. I et forsøg på at afveje kravene i relation til offentlige tjenester mod "indbyggede" incitamenters til at gennemføre kvalitets- og omkostningsmæssige forbedringer har forskellige offentlige myndigheder tilsyneladende opnået gode resultater ved at udlicitere koncessioner<sup>20</sup>. Udlicitering af offentlige transporttjenester til personbefordring på grundlag af koncessioner for en begrænset periode i stedet for at bevilge dem personligt skaber et konkurrencepræget miljø uden at modarbejde opfyldelsen af på forhånd fastsatte transportpolitiske målsætninger. Denne model giver desuden mulighed for at tiltrække privatkapital til investeringer uden at ødelægge eksisterende systemer. Kommissionen vil overveje, hvordan udlicitering af koncessioner til varetagelse af bymæssig og regional personbefordring kan fremmes.

### **Regler om offentlige kontrakter**

94. Man er i stigende grad gået over til at udlicitere koncessioner, og konsekvenserne heraf for Den Europæiske Unions lovgivning om offentlige kontrakter bør undersøges nærmere. Den nuværende fællesskabslovgivning om offentlige kontrakter gælder for tre centrale områder, nemlig indkøb, bygge- og anlægsarbejder og tjenesteydelser<sup>21</sup>. Offentlige selskaber og virksomheder, der driver net til betjening af offentligheden på transportområdet i form af jernbaner, automatiserede systemer, sporvogne, trolleybusser, almindelige busser og kabelbusser på grundlag af særlige eller eksklusive rettigheder, der er tilstået dem af en kompetent myndighed i en medlemsstat, er omfattet af et særligt sektordirektiv (93/38/EØF), som giver frit valg med hensyn til procedurer for tildeling af kontrakter: åbent udbud, begrænset udbud eller forhandling af underhåndsaftaler.

---

<sup>20</sup> Se gennemgangen af de relevante eksempler i bilag A.

<sup>21</sup> Se Rådets direktiver nr. 93/36/EØF (indkøb), 93/37/EØF (bygge- og anlægsarbejder) og 92/50/EØF (tjenesteydelser).

95. Hverken tildeling af koncessioner til offentlige transporttjenester til personbefordring eller tildeling af særlige eller eksklusive rettigheder til at drive net til betjening af offentligheden på personbefordringsområdet er imidlertid dækket af de i punkt 94 nævnte direktiver. Det betyder, at der er mulighed for
- at højne kvaliteten af transportoperationerne og gøre dem mere omkostningseffektive gennem systematisk udlicitering af koncessioner,
  - at fremme blandede/private partnerskaber i et erhverv med store investeringskapitalbehov,
  - at fremme integrerede løsninger på transportproblemer ved at benytte instrumenterne vedrørende offentlige kontrakter.
96. Udlicitering af koncessioner til offentlige transporttjenester til personbefordring baseret på åbne europæisk dækkende offentlige udbud ville bidrage til opfyldelsen af disse mål. Det skal dog gøres sådan, at det understøtter transportpolitiske mål, herunder behovet for systemintegrering: der bør i kriterierne for udvælgelsen af det økonomisk mest fordelagtige tilbud være mulighed for at fastholde kvalitetskrav. Det kræver en specifikation, som gør det muligt at inddrage specifikke kvalitetskriterier såsom standarder for adgangsforholdene i det rullende materiel, integrering af transportoperationerne, sikkerhedsmæssige aspekter og minimumskrav til personalets uddannelse. På denne måde bibeholdes desuden muligheden for inden for rammerne af en given koncession at tilpasse eksisterende net efter markedsbehovene uden krav om, at der iværksættes udbud for sådanne tilpasninger.
97. De specifikationer, der knyttes til udbud, bør tilskynde til at øge passagertallet, højne kvaliteten af transportoperationerne og gøre dem mere omkostningseffektive. Derfor bør det også snarere være transportvirksomhederne frem for de ordregivende myndigheder, der først og fremmest får fordel af lavere driftsomkostninger end forventet og højere indtægter end forventet. Det er blevet lettere at gennemføre med de nye billetteknologier (smart cards), der giver mulighed for en nøjagtig fordeling af indtægterne mellem de forskellige transportvirksomheder.
98. Endelig bør systemet fremme private kapitalinvesteringer i det materiel, der er nødvendigt til driften af transportsystemer (f.eks. stationer, terminaler og rullende materiel). Især skal man være opmærksom på, hvilke procedurer der skal gælde i de tilfælde, hvor integrerede systemer gøres til genstand for udbud, der dækker bygge- og anlægsarbejder, leverancer og tjenesteydelser inden for rammerne af et offentligt/privat partnerskab.

#### **Krav i relation til offentlige tjenester**

99. Der er bred enighed om, at på transportområdet er markeds kræfterne alene ikke nok til at sikre, at transportbetjeningen i alle situationer har det niveau, den dækning og den kvalitet, der skal til for at imødekomme væsentlige økonomiske, sociale og regionale hensyn. Derfor må de offentlige myndigheder uanset ejerforholdene i transportvirksomhederne have handlefrihed til at sikre opfyldelsen af de med offentlige tjenester forbundne krav.



100. I forordningerne (EØF) nr. 1191/69 og 1893/91 defineres begrebet "offentlig tjenesteydelse" i den i traktatens artikel 77 fastsatte betydning. Der sondres mellem overfladetransport over lange afstande, for hvilke de med offentlige tjenester forbundne krav i form af retlige forpligtelser i relation til offentlige tjenester skal ophæves, og bymæssig og regional personbefordring for hvilken de offentlige myndigheder fortsat kan pålægge offentlige transportvirksomheder sådanne forpligtelser, hvis de vælger ikke at benytte sig af de almindelige regler om licitation. Umiddelbart skulle man tro, at muligheden for at pålægge særlige forpligtelser i forbindelse med offentlig befordring er den bedste løsning til at sikre opfyldelse af på forhånd fastsatte krav til en offentlig tjeneste. Men i praksis har regulering af offentlige transporttjenester gennem fastsættelse af forpligtelser for virksomhederne uden direkte relateret økonomisk kompensation alvorlige bivirkninger på grund af manglende økonomiske og ledelsesmæssige incitamenter til at forbedre tjenesterne og gøre dem mere effektive. Derfor har Kommissionen til hensigt at tage den generelle undtagelsesregel op til fornyet vurdering med henblik på at sikre, at den opfylder sit formål mere effektivt.

### **"Borgernes transportnet" og togpersonbefordring**

101. Principperne for varetagelse af togtransport er fastsat i Rådets direktiv 91/440/EØF og går ud på at sikre ledelsesmæssig uafhængighed af staten, at adskille togdriften fra leveringen af infrastruktur, at forbedre jernbaneselskabernes økonomiske situation og at åbne for adgangen til jernbaneinfrastrukturen. Kommissionens meddelelse for nylig om iværksættelsen af direktiv 91/440/EØF indeholder forslag til, hvordan systemet kan udvikles, bl.a. gennem yderligere liberalisering af adgangen til varetagelse af jernbanepersonbefordring på tværs af grænserne. De strategimæssige krav til interregional jernbanetransport og lokal (bymæssig) jernbanetransport er dog meget forskellige og kræver en særskilt vurdering og hensyntagen til de behov, der er forbundet med integreret trafikplanlægning (dvs. koordinering med andre transportformer) og de med offentlige tjenester forbundne krav.
102. Visse medlemsstater, såsom Tyskland og Frankrig, opererer med en særlig lovgivning for denne del af jernbanedriften, f.eks. besluttede de tyske myndigheder at omlægge ansvaret for styringen af den regionale passagertogtrafik fra centrale organer til regionale organer ("Regionalisering"). Denne beslutning blev ledsaget af en omfattende økonomisk omstrukturering<sup>22</sup>.
103. Denne form for nyskabelse kan vise sig at bringe togtrafikbetjeningen i bedre overensstemmelse med de lokale og regionale behov, og her tænkes f.eks. på planlægningen af integreret multimodal transport og bedre kommunikation med passagererne. Det skaber også forudsætninger for at "finindstille" liberaliseringen af adgangen til at varetage pendlertrafik og regional passagertrafik efter de bymæssige og regionale behov. Det kan blive en god garanti imod generelle løsningsmodeller, som måske vil begunstige de større hovedfærdselsårer og tilsidesætte regionale behov. Kommissionen vil nøje følge udviklingen på dette felt og vil overveje, hvorvidt der skal gøres en specifik indsats for at skabe mere åben adgang til at varetage regional togpersonbefordring.

## KAPITEL V: BEDRE STANDARDER

104. Fællesskabets indsats for at skabe bedre standarder på transportområdet gennem videreformidling af de mest hensigtsmæssige metoder og løsningsmodeller og gennem støtte til forskningen er tidligere omtalt i denne grønbog. Fællesskabet spiller også en vigtig rolle med hensyn til fastsættelsen af regler og forskrifter for standarder.

### **Et særligt problem: Befordring af bevægelseshæmmede personer**

105. Ca. 80 mio. mennesker i Den Europæiske Union lider under en eller anden form for bevægelseshandicap, som gør det vanskeligere for dem at benytte offentlige transportsystemer. Målet på lang sigt for Kommissionen og for transportmyndigheder, transportvirksomheder og trafikelskaber i fællesskab er at sikre, at den offentlige transport er tilgængelig for alle.
106. Resultaterne af det europæiske COST-projekt om adgangsforholdene i almindelige tog-systemer (se punkt 68) tillige med CEMT/UIC-retningslinjerne for bedre adgangsforhold til tog skal danne grundlag for et rådsdirektiv om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om jernbanetransport (det blev bebudet i Kommissionens handlingsprogram om lettere tilgængelige transportsystemer). Der vil blive fremlagt forslag til andre rådsdirektiver for konstruktionsstandarder for almindelige busser og turistbusser (se nedenfor), hvori skal indgå resultaterne af COST 322-forskningen i lavgulvsbusser og adgangsforholdene i og omkring lufthavne og fly (baseret på ECAC dokument nr. 30).

### **Regler for transportmateriel**

107. Mulighederne for at højne kvaliteten af den offentlige transport og gøre den mere sikker og effektiv er til dels fastlagt ved de gældende regler og forskrifter for transportmateriel. Reglerne om *teknisk harmonisering* af materiellet og om *miljøkrav* er specielt vigtige.
108. Med hensyn til *teknisk harmonisering* er Kommissionen i færd med at forberede et direktiv om konstruktionsstandarder for almindelige busser og turistbusser. Som led i lovgivningsarbejdet om typegodkendelser, der gælder hele køretøjet, skal formålet være at fastsætte ensartede tekniske forskrifter for busser i hele Den Europæiske Union, så man får afskaffet de nuværende forskelle i standarder i det omfang, det er nødvendigt for at fjerne tekniske handelshindringer. Det vil give øgede muligheder for stordriftsbesparelser og skulle medføre lavere priser.
109. Direktivet skal dække de aspekter af busdesignet, som har direkte betydning for sikkerheden, og adgangsforholdene, og skal foreskrive, hvilke standarder der skal opfyldes for at garantere disse aspekter. Direktivet skal ikke tilstræbe at fastsætte detaljerede krav som transportvirksomhederne bedst selv kan afgøre, og det vil tage hensyn til lokale og regionale præferencer. Direktivet vil derfor blive begrænset til nogle minimumskrav med hensyn til f.eks. antallet af døre og nødudgange, sædebredde og sædeafstand, gangbredde og højde, den samlede passagerkapacitet og adgangsforhold, herunder trinshøjde. Det vil få direkte indvirkning på målsætningerne for "**borgernes transportnet**", fordi det vil bidrage til at fastlægge, hvilke bustyper der i fremtiden vil kunne anvendes til personbefordring.

110. Bedre adgangsforhold i offentlige transportmidler ved hjælp af lavtrins-/lavgulvsbusser vil bidrage til at gøre den offentlige transport i byområderne mere attraktiv og brugervenlig for alle. Man vil fastholde og fremme lavgulvsdesign og brug af minibusser til at gøre den offentlige transport mere fleksibel.

### **Miljølovgivning**

111. Det er Kommissionens opfattelse, at miljøproblemerne i tilknytning til transport bør løses på grundlag af en integreret strategi, der omfatter flere elementer. For det første bør tekniske foranstaltninger med henblik på at gøre de enkelte køretøjer mere miljøvenlige indgå som en integreret del af EU's lovgivning om typegodkendelse af køretøjer. For det andet bør forholdsvis miljøvenlige transportformer, såsom tog, gøres mere effektive gennem bedre markedsstyring. For det tredje bør transportbrugerne pålægges at betale de faktiske omkostninger ved deres transportvalg. For det fjerde bør programmer for forskning og udvikling tage sigte på at forbedre miljøstandarder, og endelig bør der i miljølovgivningen fastsættes specifikke mål og standarder.
112. Trafikken har stor indflydelse på luftkvaliteten. EU's miljølovgivning tilstræber at opretholde eller forbedre luftkvaliteten ved at fastsætte grænseværdier og mål og ved at sikre, at de politiske beslutningstagere og offentligheden er korrekt informeret om luftforureningen. I et rådsdirektiv om luftforurening med ozon er der fastsat procedurer for kontrollen af ozonindholdet og for underretning af offentligheden, når bestemte grænseværdier overskrides. Kommissionen har også stillet forslag til et rammedirektiv om luftkvalitet som første led i revisionen af den eksisterende lovgivning om luftkvalitet. Dette direktivudkast (som er til behandling i Rådet og Europa-Parlamentet) opstiller mål på mellemlang sigt for luftkvalitet. Det omfatter grænseværdier og varslingsgrænser for 14 forurenende stoffer. Grænseværdierne er lavere end den nuværende tilladte værdi og skal gøres obligatoriske i løbet af 10-15 år. I områder, hvor luftforureningen overstiger de nuværende niveauer, skal de pågældende medlemsstater/regioner/byer udarbejde programmer med henblik på at kunne overholde både de nuværende niveauer og de fremtidige grænseværdier. Eftersom *luftforureningen fra transportsektoren* tegner sig for så stor en del af de samlede emissioner af luftforurenende stoffer, vil særlige foranstaltninger for transporten også indgå i programmerne. Det overlades dog til de ansvarlige myndigheder selv at afgøre, hvordan disse programmer skal gennemføres.

### **Drivmidler og køretøjer**

113. Der er i forskellige fællesskabsdirektiver fastsat emissionsstandarder for busser og lastvogne og benzin- og dieseldrevne personbiler og varevogne. Reglerne er for nylig blevet skærpet (og andre stramninger er i vente), og det vil betyde et kraftigt fald i de samlede emissioner fra transport i løbet af de næste 10-15 år. Kommissionen vil også anvende en ny og mere alsidig strategi for udarbejdelsen af forslag til nye standarder i år 2000. Der vil i den forbindelse blive taget hensyn til omkostningseffektiviteten af de forskellige foranstaltninger, herunder både tekniske (reduktion af emissioner fra køretøjer, forbedring af brændstofkvaliteten) og ikke-tekniske foranstaltninger (f.eks. styrkelse af den offentlige transport, trafikrestriktioner) samt krav om regelmæssige syn og vedligeholdelse. I 1992 iværksatte Kommissionen i samarbejde med den europæiske automobil- og olieindustri det såkaldte "European Auto-Oil Programme"; sigtet var at skabe det fornødne tekniske grundlag for ny lovgivning i overensstemmelse med ovennævnte strategi.

## Støj

114. Lovgivningen om støjniveauer for motorkøretøjer (biler, lastbiler og busser) blev vedtaget i 1970 (direktiv 70/157/EØF) og er siden blevet ændret flere gange. Grænseværdierne for busser og lastbiler er sænket med over 10 dB (A) i den tid, lovgivningen har været i kraft, og grænseværdierne for biler er nedsat med 8 dB (A). Den relevante typegodkendelsestest tilstræber at begrænse den støj, der frembringes i en typisk bytrafiksituation. Efter at støjen er reduceret, er dækstøj blevet tydeligere, og dette kan gøre det vanskeligt at sænke grænserne yderligere

## KONKLUSION

115. Europa-Kommissionen ønsker at sætte borgernes behov i centrum i beslutningerne om transportudbuddet. Som led heri vil vi arbejde på at fremme offentlig personbefordring. I denne grønbog om "borgernes transportnet" peges der på de afgørende problemer, som skal løses, desuden opridses de vigtigste politiske foranstaltninger, som skal iværksættes for at opnå kvalitetsmæssige forbedringer af systemet, og der gøres rede for, hvordan Den Europæiske Union kan bidrage til den fulde udnyttelse af det potentiale, der ligger i offentlig transport.
116. Interesserede kredse, medlemsstaterne i Den Europæiske Union og Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde, stater, der ansøger om medlemskab af Den Europæiske Union, Rådet, Europa-Parlamentet, Det Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget opfordres til at fremsende deres bemærkninger til denne grønbog inden

den 31. juli 1996

til

Europa-Kommissionen  
Generaldirektorat for Transport  
"Grønbog om borgernes transportnet"  
200, rue de la Loi  
B - 1049 Bruxelles

**BILAG A: MULIGE JURIDISKE GRUNDKONSTRUKTIONER FOR  
ORGANISERINGEN OG DRIFTEN AF OFFENTLIGE TRANSPORT-  
TJENESTER TIL PERSONBEFORDRING**

## Mulige juridiske grundkonstruktioner for offentlige transportsystemer til personbefordring

Beskrivelse i hovedtræk	Ansvar for planlægning og styring		Økonomisk ansvar		Ejerforhold
	Net	Drift	Drift	Investeringer	
I Integreret offentlig organisering og drift ("offentlige forpligtelser")	Offentligt trafiksselskab (i samarbejde med offentlige myndigheder)	Offentligt trafiksselskab	Offentligt trafiksselskab (plus offentlige tilskud til dækning af tab)	Offentlige myndigheder	Offentligt
II Adskillelse af hhv. organisering og drift af den offentlige transport gennem <i>udlicitering</i> (juridisk adskillelse)	Offentlige myndigheder med ansvar for transportplanlægningen ("udbudsbetingelser")	Transportvirksomhed	Transportvirksomhed (plus offentlige tilskud ex-post eller ex-ante)	Blandet	Offentligt, halvoffentligt eller privat
III Adskillelse af hhv. planlægning og drift af den offentlige transport gennem <i>udlicitering</i> baseret på almindelige udbud	Offentlige myndigheder med ansvar for transportplanlægningen ("udbudsbetingelser")	En eller flere transportvirksomheder <sup>23</sup>	Transportvirksomheder (plus offentlige tilskud ex-ante) <sup>24</sup>	Transportvirksomheder (eller blandet)	Privat eller halvoffentligt
IV Fuld liberalisering af adgangen til markederne ("deregulering")	Transportvirksomheder (plus mulighed for off. varetagelse af samfundsvigtige tjenester)	Transportvirksomheder	Transportvirksomheder (plus tilskud til <i>specifikke</i> tjenester)	Transportvirksomheder	Privat

23

Indkaldelsen af udbud kan dække hele transportsystemer eller dele af disse.

24

Normalt tilkendes kontrakten den tilbudsgiver, der anmoder om det laveste beløb i tilskud til varetagelsen af de i udbuddet specificerede tjenester.

**Udlicitering af offentlig personbefordring  
Eksempler på nyskabende løsningsmodeller**

**Option A:  
Udlicitering af hele systemer ("koncessioner")  
Det franske eksempel**

Organiseringen af bytransport i Frankrig (uden for Île-de-France) omfatter to hovedaktører:

- den for transportplanlægningen ansvarlige myndighed (en kommune eller en gruppe af kommuner), der fastlægger transportpolitikken for den pågældende region, og
- den transportvirksomhed, som er ansvarlig for varetagelsen af offentlig personbefordring.

Forholdet mellem den offentlige myndighed, der står for planlægningen, og transportvirksomheden er baseret på en driftsaftale (koncession), hvori er fastsat omfanget og kvaliteten af serviceydelser, forpligtelser til at varetage tjenester af samfundsmæssig betydning, transportvirksomhedens indtjening og takstfastsættelsen. Driftsaftalerne, der indgås på grundlag af en udbudsprocedure, er tidsbegrænsede. Løbetiden afhænger af, hvorvidt det rullende materiel ejes af transportvirksomheden (længere løbetid) eller af kommunen (kortere løbetid). Indtægtsrisikoen bæres i de fleste tilfælde af kommunen.

I hele Frankrig dækker tre større transportvirksomheder (VIA, Transcet og CGEA) over 80% af det franske bytransportmarked. Der er fastsat særlige bestemmelser for investeringer i driftsaftalernes løbetid.

**Option B:  
Gradvis udlicitering af større dele af markedet  
Det svenske eksempel**

Hvert af de 24 län i Sverige har en såkaldt personbefordringsforvaltning, som er ansvarlig for varetagelsen af offentlige transporttjenester til personbefordring. Efter en ændring af loven i 1989 sidder disse forvaltninger som ejere af transportkoncessioner. De har mulighed for enten at indgå en ny kontrakt med de sædvanlige transportvirksomheder (underhåndsaftale uden udbud) eller at iværksætte et offentligt udbud på grundlag af på forhånd fastsatte vilkår vedrørende ruter, køreplaner og takster.

Det svenske eksempel er især nyskabende på grund af den *gradvise* overgang til anvendelse af udbud og på grund af de vidtrækkende kvalitetskrav i relation til køretøjernes maksimale og gennemsnitlige alder, siddepladser, vask- og rengøringsintervaller osv. Der mangler dog indbyggede incitamentter til at øge passagertallet, eftersom indtægtsrisikoen bæres af personbefordringsforvaltningen. Systemet har givet betydelige omkostningsbesparelser (op til 45%) og forbedret kvaliteten af den offentlige transport.

Visse byer (som f.eks. Göteborg) har benyttet de fleksible regler i den svenske lovgivning til ikke at udlicitere markedet som helhed, men kun større dele af det, og helst til forskellige transportvirksomheder. Denne metode skaber et konkurrencepræget kommercielt klima uden alt for store negative virkninger for den overordnede transportplanlægning.



**Option C:  
Udlicitering af mindre dele af systemer (enkelte ruter)  
Eksemplet fra Londons busstrafik**

Den såkaldte Transport Act fra 1985 liberaliserede busstrafikken i hele Storbritannien med undtagelse af London, hvor busstrafikken ifølge loven skulle gøres til genstand for udbud.

I 1985 var det i London kun 2% af buskørslen, der blev drevet af London Transport (LT). Der blev på grundlag af en vurdering af de uafhængige transportvirksomheders evne til at sikre den fornødne busbetjening iværksat udbud for de første 13 busruter.

Samtidig blev LT's egen busdrift omstruktureret, idet London Buses Ltd. blev omdannet til et holdingselskab med kontrol over 11 underordnede selskaber, der dækker hver sin del af byen; disse datterselskaber overtog en stadig større del af det ledelsesmæssige ansvar og blev gradvis selvstændige i driftsmæssig henseende, og processen endte med, at virksomhederne blev udbudt til salg. Resultatet er, at alle busstrafikselskaber i London nu er privatejede.

I begyndelsen af 1994 blev halvdelen af busnettet udliciteret på konkurrencemæssige vilkår, og blandt dem, der fik kontrakter, var der nogenlunde lige mange tidligere LT-selskaber og selvstændige transportvirksomheder. Ved udgangen af 1995 vil alle ruter være udliciteret, og LT vil ikke længere være ansvarlig for busdriften.

LT har fortsat kontrol med fastsættelsen af takster og serviceydelser, idet målet er at skabe en blanding af kommercielle og samfundsmæssige elementer, som kan supplere og forsyne Londons jernbanenet og undergrundsnet. På samme måde er LT fortsat ansvarlig for infrastruktur såsom busstoppesteder, særlige faciliteter og finansieringen af særlige tjenester, der er nødvendige af sociale hensyn.

Kontrakterne om de udliciterede bustjenester er baseret på "bruttoomkostninger", idet transportvirksomheden modtager et beløb for at varetage en på forhånd fastsat tjeneste, og indtægterne går til LT. Transportvirksomheden har således ingen kommerciel risiko og er først og fremmest interesseret i at gøre driften effektiv.

I perioden fra 1984/85 til 1994/95 har den nye ordning bidraget til at nedbringe netomkostningerne med 27%, selv om nettet blev udvidet med 20%. Passagertallet er stort set uændret.

Det er hensigten, at LT i perioden 1995-2000 skal gå over til "nettoomkostningskontrakter", hvor transportvirksomheden har direkte interesse i de kommercielle resultater og selv får indtægterne fra billetsalget. LT vil fortsat fastsætte takster og serviceydelser. Transportvirksomheden bærer risikoen, men får også selv fordelene af eventuelle forbedringer af de økonomiske resultater.

## **Fuldstændig liberalisering af bustjenesterne Det britiske eksempel**

### **Systemet**

På baggrund af fortsat faldende passagertal og stadig større behov for tilskud blev det med Transport Act fra 1985 besluttet helt at liberalisere og privatisere den regionale og bymæssige busstrafik fra oktober 1986 og videre frem.

Ordningen er helt usædvanlig i Europa, eftersom den giver mulighed for direkte konkurrence på ruterne og fri prisfastsættelse. Der opereres ikke med et centralt organ, der varetager den overordnede planlægning af transporttjenesterne (med undtagelse af nogle få samfundsvigtige tjenester, der udliciteres). Kvalitetskravene er begrænset til sikkerhedsmæssige minimumskrav.

### **Vigtigste resultater**

Det lykkedes med det nye system at forbedre omkostningseffektiviteten ganske betydeligt og nedbringe behovet for offentlige tilskud. De gennemsnitlige omkostningsbesparelser svarer nogenlunde til de besparelser, der opnåedes i London efter indførelsen af licitationssystemet (25-35%).

Men i samme periode faldt det gennemsnitlige passagertal også ganske kraftigt (-27,4% i perioden fra 1985 til 1993/94), selv om antallet af kørte kilometre steg væsentligt (+24%). Denne stigning var dog i vidt omfang koncentreret på de mest benyttede ruter. Billetpriiserne steg med ca. 25%.

De manglende muligheder for integrering af transportsystemerne, der gør sig gældende i et fuldstændigt liberaliseret driftsmiljø, er en væsentlig hindring for at gøre de offentlige busstransportsystemer mere attraktive for publikum. Desuden ophørte stort set al form for trafikoplysning til passagererne på grund af konkurrencen mellem busselskaberne. Derfor anbefaler Confederation of Passenger Transport (CPT), at man ændrer konkurrencereglerne for at sikre en bedre overordnet planlægning og samordning inden for systemet.

## **Regionalisering af togtrafikken Det tyske eksempel**

Den 1. januar 1994 trådte den tyske forbundslov om omstrukturering af jernbanenettene i kraft. Med det nye regionaliseringsbegreb ("Regionalisierung"), der får virkning fra 1. januar 1996, går man endnu et skridt videre. Det indebærer, at ansvaret for organiseringen og planlægningen af regionale jernbanetjenester overgår til delstatsregeringerne ("Länder"), som på grundlag af lovgivningen i de enkelte delstater selv kan delegerede ansvaret videre til kommuner eller grupper af kommuner ("Verkehrsverbünde").

Delstatsregeringer og kommuner vil få en betydelig økonomisk kompensation ved indtægterne fra (forhøjede) brændstofafgifter, så de får mulighed for at subsidiere de regionale jernbanetjenester, der normalt er tabsgivende: i 1996 skal der udbetales i alt ca. 15 mia. DM i tilskud. Der bliver tale om kompensationer af tilsvarende størrelse i 1997 og videre frem.

Regionaliseringsbegrebet indebærer, at delstatsmyndighederne på grundlag af deres egne love får ansvaret for fastlæggelsen af omfanget og kvaliteten af alle regionale og bymæssige offentlige transporttjenester, herunder også togtrafikken, og for udlicitering af disse tjenester til private transportvirksomheder. Åbningen af jernbaneinfrastrukturen for "tredjemand", således som det kræves i henhold til Rådets direktiv 91/440/EØF, der i mellemtiden er gennemført i tysk lov, giver mulighed for at udlicitere regionale togtrafiktjenester på konkurrencemæssige vilkår. Delstatsmyndighederne kan dog selv afgøre, om de vil benytte sig af denne mulighed. De kan også selv afgøre, hvordan transportvirksomhederne i givet fald skal kompenseres for et tab (ex-post eller ex-ante tilskud).

Det tyske regionaliseringskoncept har skabt de lovgivningsmæssige forudsætninger for en væsentlig styrkelse af systemintegreringen. Det må forventes, at integrerede billetsystemer, der dækker store geografiske områder og flere forskellige transportformer, vil blive almindeligt udbredte i Tyskland.

**BILAG B:       OVERSIGT OVER FÆLLESSKABSPOLITISKE INSTRUMENTER  
AF BETYDNING FOR OFFENTLIG PERSONBEFORDRING**

Oversigt over fællesskabspolitiske instrumenter af betydning  
for offentlig personbefordring

Retsinstrument	Emne	Transportform	Hovedtræk/målsætninger	Offentliggjort i EFT
Rådets forordning (EØF) nr. 1191/69, ændret ved forordning 1893/91	Offentlige tjenester	Alle former for overfladetransport	Afgrænsning af de med offentlige tjenester forbundne forpligtelser, offentlige myndigheders forpligtelse til at yde kompensation for varetagelsen af offentlige transporttjenester	L 156 af 28. juni 1969
Rådets direktiv 93/36/EØF	Offentlige indkøb	Alle	Samordning af fremgangsmåderne ved indgåelse af kontrakter om offentlige indkøb	L 199 af 9. august 1993
Rådets direktiv 93/37/EØF	Offentlige indkøb	Alle	Samordning af fremgangsmåderne ved indgåelse af offentlige bygge- og anlægskontrakter	L 199 af 9. august 1993
Rådets direktiv 92/50/EØF	Offentlige indkøb	Alle	Samordning af fremgangsmåderne ved indgåelse af offentlige tjenesteydelsesaftaler	L 209 af 24. juli 1992
Rådets direktiv 89/665/EØF	Offentlige indkøb	Alle	Anvendelsen af klageprocedurerne i forbindelse med indgåelse af offentlige indkøbs- samt bygge- og anlægskontrakter	L 395 af 30. december 1989
Rådets direktiv 93/38/EØF	Offentlige indkøb	Alle	Samordning af fremgangsmåderne ved tilbudsgivning inden for vand- og energiforsyning samt transport og telekommunikation	L 199 af 9. august 1993
Rådets direktiv 92/13/EØF	Offentlige indkøb	Alle	Anvendelsen af klageprocedurerne i forbindelse med offentlige kontrakter, som nu hovedsagelig er omfattet af direktiv 93/38/EØF	L 76 af 23. marts 1992
Rådets forordning (EØF) nr. 2407/92	Erhvervs- og markedsadgang	Luftfart	Krav vedrørende licenser til luftfartsselskaber	L 240 af 24. august 1992

Oversigt over fællesskabspolitiske instrumenter af betydning  
for offentlig personbefordring

Retsinstrument	Emne	Transportform	Hovedtræk/målsætninger	Offentliggjort i EFT
Rådets forordning (EØF) nr. 1108/70	(Brugen af) infrastrukturer	Jernbaner, veje og indre vandveje	Bogføring af de udgifter, der er forbundet med infrastrukturene for transporter med jernbane, ad landeveje og sejlbare vandveje	L 130 af 15. juni 1970
Rådets forordning (EØF) 4060/89	Grænsekontrol	Vej og indre vandveje	Afskaffelse af kontrol ved medlemsstaternes grænser i forbindelser med transport ad landevej og indre vandveje	L 390 af 30. december 1989
Rådets forordning (EØF) nr. 1192/69	Statsstøtte	Jernbaner	Fælles regler for normaliseringen af jernbanevirksomhedernes regnskaber	L 156 af 28. juni 1969
Rådets forordning (EØF) nr. 1107/70	Statsstøtte	Jernbaner, veje og indre vandveje	Regler om støtte, som ydes inden for sektoren for transporter med jernbaner, ad landeveje og sejlbare vandveje	L 130 af 15. juni 1970
Rådets forordning (EØF) 2830/77	Offentlige virksomheder	Jernbaner	Foranstaltninger til at gøre jernbanevirksomhedernes bogføring og årsregnskaber sammenlignelige	L 334 af 24. december 1977
Rådets forordning (EØF) nr. 2183/78	Offentlige virksomheder	Jernbaner	Fastsættelse af ensartede principper for jernbanevirksomhedernes omkostningsberegning	L 258 af 21. september 1978
Rådets direktiv 82/714/EØF	Tekniske standarder; sikkerhed	Indre vandveje	Tekniske forskrifter for fartøjer på indre vandveje	L 301 af 28. oktober 1982
Rådets direktiv 76/135/EØF	Tekniske standarder; sikkerhed	Indre vandveje	Gensidig anerkendelse af fartsattester for fartøjer på indre vandveje	L 21 af 29. januar 1993
Rådets forordning (EØF) nr. 95/93	Markedsadgang; konkurrence	Luftfart	Fælles regler for tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter i Fællesskabets lufthavne	L 14 af 22. januar 1993

Oversigt over fællesskabspolitiske instrumenter af betydning  
for offentlig personbefordring

Retsinstrument	Emne	Transportform	Hovedtræk/målsætninger	Offentliggjort i EFT
Rådets forordning (EØF) nr. 2408/92	Markedsadgang	Luftfart	Liberalisering af EF-luftfartsselskabers adgang til lufruter inden for Fællesskabet	L 240 af 24. august 1992
Rådets direktiv 93/65/EØF	Tekniske standarder; flytrafikkontrol	Luftfart	Definition og anvendelse af kompatible tekniske specifikationer for erhvervelse af udstyr og systemer til regulering af lufttrafikken	L 187 af 29. juli 1993
Rådets forordning (EØF) nr. 295/91	Forbrugerbeskyttelse	Luftfart	Fælles regler om en ordning for kompensation til ruteflypassagerer, der afvises på grund af overbooking	L 36 af 8. februar 1991
Rådets forordning (EØF) nr. 2409/92	Prisvilkår	Luftfart	Fælles regler om billetpriser og rater inden for luftfart	L 240 af 24. august 1992
Rådets direktiv 89/459/EØF	Færdsels-sikkerhed	Veje	Indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om mønsterdybden på dæk til visse motorkøretøjer	L 226 af 3. august 1989
Rådets direktiv 91/671/EØF	Færdsels-sikkerhed	Veje	Indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om obligatorisk anvendelse af sikkerhedsseler i køretøjer på under 3,5 tons	L 373 af 31. december 1991
Rådets direktiv 88/599/EØF	Socialpolitik; færdsels-sikkerhed	Veje	Standardkontrolprocedurer for gennemførelsen af sociallovgivning (forordningerne 3820/95 og 3821/95)	L 325 af 29. november 1988
Rådets direktiv 93/89/EØF	Afgifter	Veje	Harmonisering af afgifter	L 279 af 12. november 1993

Oversigt over fællesskabspolitiske instrumenter af betydning  
for offentlig personbefordring

Retsinstrument	Emne	Transportform	Hovedtræk/målsætninger	Offentliggjort i EFT
Rådets forordning (EØF) nr. 3925/91	Grænsekontrol	Luftfart, skibsfart	Afskaffelse af kontrol og formaliteter for håndbagage og indchecket bagage tilhørende fly- eller skibspassagerer inden for Fællesskabet	L 374 af 31. december 1991
Rådets direktiv 91/440/EØF	Harmonisering af strukturer, udvikling af Fællesskabets jernbanenet, markedsadgang	Jernbaner	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Uafhængig forvaltning af jernbanevirksomhederne</li> <li>- adskillelse mellem forvaltning af jernbaneinfrastrukturen og jernbanetransportvirksomheden</li> <li>- sanering af jernbanevirksomhedernes finansielle struktur</li> <li>- ret til adgang til jernbanenettet for visse tjenesteydelser</li> </ul>	L 237 af 24. august 1991
Rådets direktiv 92/6/EØF	Færdsels-sikkerhed	Veje	Montering og anvendelse af hastighedsbegrænsende anordninger	L 57 af 2. marts 1992
Rådets direktiv 77/143/EØF	Færdsels-sikkerhed	Veje	Tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om teknisk kontrol med køretøjer	L 47 af 18. februar 1977
Rådets direktiv 80/1263/EØF	Færdsels-sikkerhed	Veje	Kørekort baseret på en EF-model; tilnærmelse af vilkårene for opnåelse af kørekort <sup>25</sup>	L 375 af 31. december 1992
Rådets direktiv 85/3/EØF	Færdsels-sikkerhed og tekniske standarder	Veje	Tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om vægt, dimensioner og andre tekniske data for visse køretøjer	L 2 af 3. januar 1985



Oversigt over fællesskabspolitiske instrumenter af betydning  
for offentlig personbefordring

Retsinstrument	Emne	Transportform	Hovedtræk/målsætninger	Offentliggjort i EFT
Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85	Færdsels-sikkerhed, socialpolitik	Veje	Harmonisering af bestemmelserne om køretid og hvileperioder for chauffører samt andre sociale aspekter	L 370 af 31. december 1985
Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85	Færdsels-sikkerhed, socialpolitik	Veje	Kontroludstyr (fart-skrivere) til registrering af køretid og hvileperioder	L 370 af 31. december 1985
Rådets direktiv 74/562/EØF	Erhvervs-adgang	Person-befordring ad landevej	Fælles krav vedrørende adgangen til erhvervet med personbefordring ad landevej	L 308 af 19. november 1974
Rådets direktiv 91/672/EØF	Markeds-, adgang, erhvervs-adgang, gensidig anerkendelse af certifikater	Indre vandveje	Gensidig anerkendelse af bådførercertifikater	L 373 af 31. december 1991
Rådets forordning (EØF) nr. 3921/91	Markeds-adgang	Indre vandveje	Betingelserne for transportvirksomheders adgang til at udføre intern godstransport og personbefordring ad indre vandveje i en medlemsstat, hvor de ikke er hjemmehørende	L 373 af 31. december 1991
Rådets forordning (EØF) nr. 684/92	Markeds-adgang	Person-befordring ad landevej	Fælles regler for international personbefordring med bus	L 74 af 20. marts 1992
Rådets forordning (EØF) nr. 2454/92	Markeds-adgang	Person-befordring ad landevej	Betingelserne for transportvirksomheders adgang til at udføre personbefordring ad landevej i en medlemsstat, hvor de ikke er hjemmehørende	L 251 af 29. august 1992

Oversigt over fællesskabspolitiske instrumenter af betydning  
for offentlig personbefordring

Retsinstrument	Emne	Transportform	Hovedtræk/målsætninger	Offentliggjort i EFT
Kommissionens henstilling 82/922/EØF	Kvalitet, udvikling af jernbanenettet	Jernbaner	Fastlæggelse af en ordning for international personbefordring af høj kvalitet	L 381 af 31. december 1982
Rådets forordning (EØF) nr. 2081/93	Anvendelse af struktur-fondene	Alle	Regler om samordningen af de regionalpolitiske instrumenter	L 193 af 20. juli 1993
Rådets forordning (EØF) nr. 2082/93	Anvendelse af struktur-fondene	Alle	Gennemførelsesbestemmelser vedrørende de regionalpolitiske instrumenter	L 193 af 20. juli 1993
Rådets forordning (EØF) nr. 2083/93	Den Europæiske Fond for Regional-udvikling	Alle	Gennemførelsesbestemmelser vedrørende EFRU	L 193 af 20. juli 1993
Rådets forordning (EØF) nr. 2084/93	Den Europæiske Socialfond	Alle	Gennemførelsesbestemmelser vedrørende ESF	L 193 af 20. juli 1993
Kommissionens meddelelse til medlemsstaterne (URBAN)	Fællesskabets pilotprogram vedr. by-områder	Alle	Kriterierne for støtte til projekter til forbedring af byområder	L 180 af 1. juli 1994
Kommissionens meddelelse til medlemsstaterne (INTERREG II)	Fællesskabsinitiativ vedr. grænse-regioner	Alle	Kriterier for støtte til projekter	L 180 af 1. juli 1994
Rådets forordning (EF) nr. 2236/95	Trans-europæiske net	Alle	Regler for finansielle tilskud til TEN	L 228 af 23. september 1995

**BILAG C: OFFENTLIGE BYTRANSPORTSYSTEMERS  
OMKOSTNINGSDÆKNING**

**Tabel 1 : Offentlige bytransportsystemers omkostningsdækning<sup>26</sup>**

BY	1985	1993	ÆNDRING (%)
Amsterdam	25%	25%	0
Athen	21%	27%	+ 6
Bruxelles	25%	33%	+ 8
København	54%	52%	- 2
Dublin	80%	96%	+ 16
Frankfurt	44%	45%	+ 1
Helsinki	44%	44%	0
Lissabon	70%	62%	- 8
London <sup>27</sup>	57%	79%	+ 22
Luxembourg	24%	18%	- 6
Madrid	68%	75%	+ 7
Paris	36%	33%	- 3
Rom	16%	10%	- 6
Stockholm	37%	34%	- 3
Wien	51%	40%	- 11

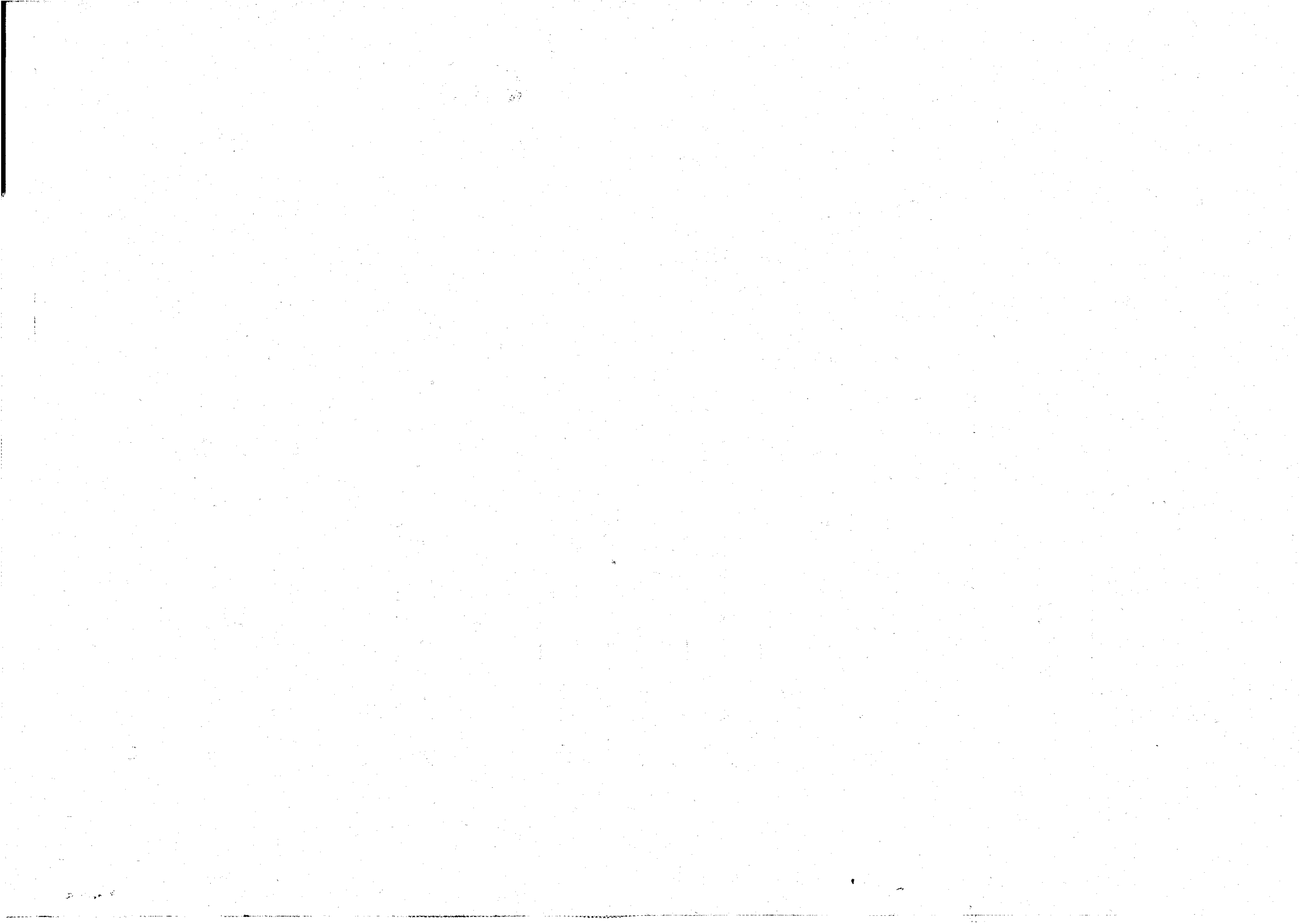
Kilde : *Janes' Urban Transport*

<sup>26</sup>

*Kun billetindtægternes dækning af driftsomkostninger.*

<sup>27</sup>

*London Regional Transport: tallet for 1993 er efter afskrivninger.*



ISSN 0254-1459

KOM(95) 601 endelig udg.

# DOKUMENTER

DA

07

---

Katalognummer : CB-CO-95-661-DA-C

ISBN 92-77-97190-8

---

Kontoret for De Europæiske Fællesskabers Officielle Publikationer

L-2985 Luxembourg

75