

Liberalisering af fjernbusser

v/Henrik Duer, COWI

Oplægget bygger på mindre analyser af øget anvendelse af fjernbusser i Danmark. Projektet er afrapporteret i "Flere busser i fjerntrafikken - konsekvenser af øget udbud", januar 1998, rapport nr. 98-02.

Nedenfor bringes konklusion og sammenfatning fra rapporten:

Konklusion

- Øget udbud af ekspresbusser vil forbedre det kollektive trafikudbud, særlig for grupper med relativ lav indkomst.
- Liberalisering af ekspresbusmarkedet og øget konkurrence mellem jernbaner og busser må forventes at reducere jernbanens passagertal. På enkeltstrækninger kunne der være tale om mærkbare reduktioner, mens den samlede reduktion i jernbanens passagertal, ud fra erfaringer fra Sverige, skønnes at ligge i størrelsesordenen en procent.
- Det reducerede passagergrundlag vil medføre et fald i DSB's indtægter, uden at en tilsvarende reduktion af udgifterne kan forventes. Der kan derfor blive behov for øget subsidiering eller øget effektivisering af jernbanen.
- Hvis øget konkurrence mellem bus og tog medfører at taksterne bliver reduceret, kan der opnås en væsentlig forøgelse af passagertallet både med tog og bus, herunder overflytning fra biler til især tog. Dette vil næppe ændre på jernbanens indtægtstab, men vil øge de samfundsmæssige fordele i form af øget kollektiv transport.
- Øget udbud af ekspresbusser forventes at medføre en svag stigning i det samlede energiforbrug. Dette skyldes at overflytningen fra bil til bus, og dermed reduktionen i bilkørslen, skønnes at være for lille til at modsvare de nye bussers energiforbrug. Reducerede takster og øget overflytning fra bil til bus og tog vil imidlertid kunne ændre dette forhold.
- Der er en mindre risiko for, at de regionale trafikselskaber taber passagerer til nye ekspresbusruter. Et bedre samarbejde mellem de regionale trafikselskaber og ekspresbusselskaberne kunne imidlertid medføre at ekspresbusserne kunne bidrage til den regionale bustrafik. Dette kunne bedre udnyttelsen af den samlede busdrift, og øge det regionale kollektive transportudbud.

Sammenfatning

Ekspresbusser i Danmark

Ekspresbusser spiller kun en begrænset rolle i fjerntrafikken i Danmark. Ekspresbusser benyttes til under 2 procent af rejserne over 100 kilometer. Bilen tegner sig for knap 80 procent, tog for cirka 15 procent og fly for cirka 3 procent af rejserne.

Sektoren reguleres stramt, idet Persontransportrådet skal give tilladelse til nye ekspresbusruter. Persontrafikrådet søger primært at sikre offentlig støttet kollektiv trafik mod konkurrenter, der blot måtte ønske at udføre den overskudsgivende del af trafikken. Ansøgninger om nye ekspresbusruter underlægges en skønsmæssig behovsprøvelse, der skal vurdere om de eksisterende kollektive trafikforbindelser kan dække behovet for den kørsel, som der er ansøgt om tilladelse til. Rådet har overvejende lagt DSB's indstilling til grund for sine beslutninger, og har følgelig været meget restriktive over for private vognmænd. Således har man givet afslag på 85 procent af alle ansøgninger om nye private ruter, mens omvendt alle amtsligt organiserede ekspresbusruter har fået tilladelse.

Der er i alt 26 busruter, som i et vist omfang kan karakteriseres som ekspresbusser. Det drejer sig om 20 X-busruter i Jylland, fem private ekspresbusruter, heraf tre mellem Jylland og Sjælland via Kattegat, og en IC-rute mellem Odense og Nykøbing Falster. Af X-busruterne er dog kun ni over 100 kilometer lange.

X-busserne er etableret af fem jyske amter (Sønderjylland, Vejle, Århus, Viborg og Nordjyllands amter) som en fortsættelse af det tidligere E-bussamarbejde. De deltagende amter har givet tilladelse til ruterne, og der er ikke fra Persontransportrådets side sat restriktioner på standsningsmønsteret eller andet for de af ruterne, som rådet har taget stilling til. Dette skyldes at X-busserne har indpasset køreplanerne for de deltagende amters trafikselskaber, ligesom der er sket en koordinering med DSB, forud for ansøgningen om de forskellige ruter.

De private ekspresbusruter har væsentlige begrænsninger i standsningsmønsteret, således at der er meget begrænset adgang til at tage passagerer op og sætte dem af undervejs. Normalt må de private ekspresbusser ikke tilbyde regional buskørsel, det vil sige kørsel mellem byer inden for et enkelt amt. Undtaget herfra er busruten København-Fjerritslev, som i Nordjylland og Viborg amter har et tæt samarbejde med de regionale busselskaber, og hvor bussen fungerer som en almindelig regionalbus, både takstmæssigt og standsningsmæssigt. Frederikshavn-Esbjerg ruten eksisterer i et vist samarbejde med X-busserne, men må ud over meget stærke restriktioner på standsningsmønsteret også betale 40 procent af billettaksten for en del af kørslen til de amtslige trafikselskaber, som kompensation for tabte billetindtægter til de regionale trafikselskaber.

Ekspresbusser i andre lande

Storbritannien

Storbritannien har en lang tradition for ekspresbusser i det kollektive trafikudbud, og en total liberalisering af sektoren fandt sted allerede i 1980. Ekspresbusbranchen har således haft en lang periode til at tilpasse sig de nye vilkår, og kan betragtes som et eksempel på et veletableret konkurrencepræget kollektivt transportmarked.

Gennem 1970'erne steg bilrådigheden, mens brugen af ekspresbusser faldt. Med liberaliseringen i 1980 blev der fri adgang til at etablere nye ruter, ændre eksisterende ruter og til at fastsætte taksterne. Det samlede udbud af ekspresbusser er ikke øget væsentligt siden da, men der er sket tilpasninger af rutenet og køreplaner. Rejsehastigheden blev øget som følge af ruteomlægninger og taksterne blev i faste priser reduceret med omkring 40 procent i løbet af de første fire år. Ekspresbusserne blev således væsentlig mere attraktive for de fleste brugere, og branchen oplevede et stigende passagertal op gennem 1980'erne. Siden da er efterspørgslen mindsket, men passagerantallet ligger stadig væsentlig over niveauet før liberaliseringen. Der findes ingen officiel statistik for ekspresbustrafikken i Storbritannien, men en undersøgelse fra 1992-94 viser at ekspresbusser stod for 8 procent af rejserne mellem Sydøstengland og resten af England, tog for 14 procent og bil og fly for 78 procent. Denne fordeling kan næppe overføres direkte på alle fjernrejser i Storbritannien, men giver dog en indikation af størrelsesordenen.

Grupper med relativ lav indkomst udgør en væsentlig del af de rejsende med ekspresbusser, for eksempel studerende og ældre. Disse grupper lægger mere vægt på prisen, og mindre på rejsehastigheden, end andre befolkningsgrupper. Interview med passagerer i ekspresbusser viser, at hvis der ikke var ekspresbusser ville i størrelsesordenen 55 procent have rejst med tog, 20 procent kørt i bil, og 25 procent afstå fra rejsen.

I de senere år er der udviklet mere specialiserede transporttydelser med ekspresbus. Det drejer sig specielt om regelmæssige lufthavnbusser fra de vigtigste lufthavne til en række byer i

Storbritannien og om hurtige pendlingbusser, som i myldretiden især betjener London fra byer i op til 150 kilometers afstand. Disse busser retter sig mod et andet marked end de almindelige ekspresbusser. Busserne kører direkte linier, og udgør et tidsmæssigt attraktivt alternativ til transport med bil. Passagerernes betalingsvilje er væsentlig højere end normalt, og taksterne er da også 20-30 procent over taksterne på almindelige ekspresbusser.

Ekspresbustaksterne ligger gennemsnitligt på cirka 60 procent af taksterne på jernbanerejser, og der er kun begrænset konkurrence mellem ekspresbusserne og jernbanerne. Bus- og togmarkedet kan i vid udstrækning betragtes som to adskilte markeder, hvor togmarkedet omfatter erhvervsrejsende, og mindre prisfølsomme befolkningsgrupper med større krav til hastighed og komfort end busmarkedet. I forbindelse med den nylige liberalisering af jernbanedriften er der dog udsigt til at jernbaneselskaberne i større grad vil differentiere taksterne mellem forskellige befolkningsgrupper og rejsetidspunkter, typisk i form af reducerede takster for pensionister og studerende og for rejser i perioder med lav belægning. På denne baggrund kan der være udsigt til en vis skærpelse af konkurrencen, men altså i første runde primært fra jernbanerne over for ekspresbusserne.

Sverige

Regulering og marked

Sverige opretholdt frem til 1993 stort set samme regulering af ekspresbusser som findes i Danmark i dag. Etablering af nye ruter blev kun godkendt af Vägverket, hvis ansøgeren kunne påvise at ruten ikke skadede jernbanetrafikken eller länenes regionale bustrafik. I 1993 trådte en ny lov i kraft, som indebærer at bevisbyrden er blevet vendt om. Tilladelse til nye ekspresbusruter gives nu, med mindre SJ eller länene kan påvise alvorlige skadevirkninger som følge af ruten. Har et selskab fået tilladelse til at etablere en rute, kan alle andre busselskaber få tilladelse til at betjene samme rute. Nye ruter bliver dog ikke tilladt i tre geografiske områder, hvor der i disse år afholdes væsentlige investeringer i udbygning og forbedring af jernbanelinjet. Baggrunden herfor er et politisk ønske om, at de nye og forbedrede jernbaneanlæg bliver udnyttet mest muligt, og gives de bedste muligheder for at forrente de samfundsmæssige investeringer.

Den nuværende lovgivning er et skridt i retning af en total deregulering af ekspresbusmarkedet i Sverige. Som led i forberedelsen af dereguleringen er blevet gennemført en række analyser af busmarkedet, og af virkningerne af det øgede udbud af ekspresbusser i Sverige. Siden den nye lov trådte i kraft er i alt 15 nye ekspresbusruter med regelmæssig hverdagskørsel blevet godkendt, hvorefter der er cirka 50 hverdagsruter i alt.

Ekspresbussernes rolle i fjerntrafikken er passagermæssigt begrænset. Ifølge en rejsevaneundersøgelse fra 1994 stod biler for 78 procent af fjerntrafikken i Sverige, fly for 5%, tog for 10 procent og busser for 7%, hvoraf rutekørsel med ekspresbusser udgjorde under det halve. Som i Storbritannien er det især studerende, ældre og befolkningsgrupper med lav indkomstgrupper der udgør passagergrundlaget. En interviewundersøgelse fra 1996 tyder også på, at ekspresbuspassagerernes overvejelser om transportmiddelvalg minder om de britiske buspassagerers. Undersøgelsen viser således, at hvis ikke bussen havde eksisteret ville 58 procent af passagererne have rejst med tog, 25 procent med bil, 4 procent med fly og 13 procent have afstået fra at rejse.

Konkurrence og samarbejde

Ekspresbusserne bidrager i varierende omfang til länstrafikken, der er den regionale bus- og togtrafik, som styres af länene. Samarbejdet afhænger af den enkelte rutes karakter, da der er

væsentlig forskel på ruternes standsningsmønster. Nogle ruter går mellem nogle få, store byer, for eksempel Göteborg-Stockholm, og for at sikre en høj rejsehastighed er der kun få stop undervejs. Andre har et mere hyppigt stopmønster på hele eller dele af ruten, hvilket gør dem mere anvendelige i den regionale busstrafik.

Samarbejdet med länstrafikken omfatter både billet- og køreplanssamarbejde på en række ekspresbusruter, som har et passende hyppigt standsningsmønster. Disse ekspresbusser indgår i køreplanen på linie med länstrafikkens ruter, og det er muligt for passagererne at benytte ekspresbusserne til regionale rejser med länstrafikkens billetter og månedskort. Afregningen mellem länstrafikken og ekspresbusruten sker ved betaling efter hvor mange rejser (målt som passagerkilometer), der er foretaget med länstrafikbilletter eller månedskort. For ekspresbusruterne udgør transporten af länspassagerer et vigtigt indtægtsgrundlag. For ekspresbusselskabet Swebus udgør länspassagererne således cirka 20 procent af den samlede passagermængde, hvilket giver selskabet økonomisk grundlag for et tættere net og en hyppigere betjening end ellers. Denne type af ekspresbusser udgør altså efter aftale et supplement til länstrafikkens øvrige busser og på vilkår, der af begge parter fremhæves som fordelagtige.

På de lange ekspresbusruter med få stop er der typisk konkurrence med jernbanen og/eller med andre busselskaber, og kun i beskedent omfang samarbejde med länstrafikken. På strækningen Göteborg-Karlstad har nye busruter medført en skærpet konkurrence, som har medført at både bus og tog har reduceret taksterne. Især takstfaldet har medført at det samlede antal kollektive rejser på denne strækning er steget med cirka 24 procent, fordelt med 18 procent til jernbanen og 6 procent til busserne. Omvendt blev biltrafikken reduceret med skønsmæssigt 6 procent. På andre nye ekspresbusruter, hvor der også er konkurrence med toget, men hvor taksterne ikke er blevet reduceret, er der ikke konstateret nær så store forandringer. Dette tyder på, at billetpriserne spiller en stor rolle for brugen af kollektive fjernrejser.

Tabere og vindere

De 15 nye ekspresbusruter har vundet passagerer fra toget og i mindre omfang fra biler, og endelig er 10-15 procent nye rejsende. Samlet vurderes SJ at have mistet cirka 40 millioner kroner i indtægter per år som følge heraf, mens busselskaberne omvendt opnår et overskud på cirka 21 millioner kroner. Konkurrencen fra ekspresbusserne på Göteborg-Karlstad medfører også tab for jernbanen på denne rute. Erfaringerne fra ruten viser imidlertid, at jernbanen kan forøge sit passagergrundlag ved at reducere taksterne uden at dette medfører at indtægtstab bliver større - det større antal passagerer modsvarer i vidt omfang faldet i indtægt for hver enkelt passager. Betydningen af det øgede udbud af ekspresbusser for läns-trafikken er ikke analyseret nærmere, men vurderes at være af ganske beskedent omfang. For forbrugerne indebærer det øgede udbud af ekspresbusser et forbedret kollektiv trafikudbud, som især giver lavindkomstgrupper bedre mulighed for at foretage rejser.

Norge

Ekspresbusmarkedet i Norge reguleres gennem koncessioner, som udstedes af Samferdselsdepartementet. Forud for afgørelsen skal ansøgningen forelægges de berørte kommuner, Norske Statsbaner (NSB), det største busselskab samt transportbranchens organisation. Kommunerne foretager behovsprøvningen, og der skal foretages en konsekvensvurdering af ruten, herunder om NSB eller andre koncessionshavere bliver berørt af ruten.

I 1996 gennemførtes en vis lempelse af den hidtidige restriktive regulering, specielt i forhold til jernbanens rolle. Ansøgning om busruter helt parallelt med jernbanen skal fortsat gennem en forholdsvis streng behovsprøvelse, mens øvrige ansøgninger om ekspresbusruter normalt

vil få tilsagn, med mindre NSB kan dokumentere og sandsynliggøre væsentlige indtægtstab som følge af ruten.

Baggrunden for lempelsen af reguleringen er et forsøg, som blev gennemført i 1993-94. Konsekvenserne af et øget antal afgang på tre eksisterende ekspresbusruter blev vurderet. Ruterne var kun delvist parallelle med jernbanen, og der blev konstateret en stigning i passagertallet på 65-70 procent, hvoraf 15-30 procent af de nye passagerer kom fra tog, 10-20 procent fra biler og 55-65 procent var nye rejsende. Forsøget viste, at der kun er begrænset konkurrence mellem bus og tog, når ruterne ikke er parallelle.

Det er ikke undersøgt om tallene for overført trafik og for nye rejsende kan overføres til nye ekspresbusruter, hvor der er en betydelig parallelitet med jernbanen. Ligeledes er betydningen af en eventuel konkurrence på priserne for tog- og ekspresbusrejser ikke undersøgt.

Det økonomiske grundlag for ekspresbusser i Danmark

De faste omkostningerne ved at drive ekspresbusruter er væsentligt lavere end for toget. Der er tale om mindre enheder, der ikke fysisk er bundet af jernbanenettet og som derfor kan operere med større fleksibilitet. På en række ruter kan omkostningerne ved busdrift derfor holdes på et lavere niveau end togets, og det er muligt at opretholde lavere takster. Taksterne på busruterne over Kattegat ligger således på cirka 75 procent af de tilsvarende ordinære togtakster. For at illustrere det driftsøkonomiske grundlag for busdrift, er omkostningerne ved drift af et begrænset antal tænkte nye busruter vurderet. Beregningerne viser, at omkostningerne per passager, når der er 20 passagerer i bussen, ligger på 50-60 procent af taksterne for en almindelig 2. klasses togbillet.

Selv om passagergrundlaget ikke kendes, er der grund til at tro, at der vil være driftsøkonomisk basis for et antal nye busruter. Det drejer sig især om ruter mellem hovedstadsområdet og de tætbefolkede områder på Fyn og i Syd- og Midtjylland, specielt hvis busserne opretholder konkurrencedygtige takster væsentlig under de ordinære togtakster. Til sammenligning kan nævnes, at ekspresbustaksterne i Storbritannien og Sverige ligger på cirka 60 procent af en tilsvarende ordinær togbillet, og at belægningsprocenten gennemsnitlig er cirka 60, svarende til 25 passagerer i gennemsnit.

Trafikale konsekvenser af flere ekspresbusser

Potentialet for at indpasse nye ekspresbusruter i den kollektive transport er ikke vurderet nærmere i denne rapport. I øjeblikket findes der en række vigtige ruter dels mellem Sjælland og Jylland via Kattegat, dels internt i Jylland. Mulighederne for nye ruter tegner sig især over Storebælt, mellem hovedstadsområdet og de større sjællandske byer på den ene side, og Odense og de større byer i Syd- og Midtjylland på den anden. Herudover kunne eventuelt tænkes nord-syd ruter på Sjælland. Endelig kunne også tænkes etableret dublerende eller alternative ruter til de eksisterende ekspresbusruter i Jylland, ligesom nye konkurrerende buslinier kunne tænkes mellem Sjælland og Jylland over Kattegat.

De trafikale konsekvenser af nye busruter afhænger af ruterens beliggenhed.

En ny busrute, der helt eller delvist dublerer en eksisterende busrute, vil primært konkurrere med den eksisterende rute og overflytte en del af passagererne herfra. Hvis forøget kapacitet og/eller forøget frekvens gør ekspresbussen mere attraktiv, må der endvidere forventes en vis overflytning af passagerer fra tog og bil. En konkurrent til en eksisterende busrute vil samtidig kunne medføre priskonkurrence, hvilket kan få en væsentlig større betydning for passagertilstrømningen end blot øget kapacitet og frekvens. Erfaringerne fra Sverige viser at pris-

konkurrence, som følge af konkurrerende busruter, øger den samlede passagermængde væsentligt, både i form af nye rejsende og ved større overflytning fra bil og tog.

Nye ekspresbusruter over Storebælt vil i højere grad konkurrere med toget. På stort set alle større rejsemål eksisterer der regelmæssige togforbindelser over Storebælt, så der vil ofte være tale om parallelle bus- og togruter. Baseret på erfaringerne i Sverige vil sådanne nye busruter i første omgang skønsmæssigt få cirka halvdelen af bussens passagerer fra toget og en fjerdedel fra biler, mens en fjerdedel vil være nye rejsende. Da bus og tog henvender sig til to delvist adskilte segmenter, vil der formodentlig være tale om en begrænset overflytning fra tog til bus. De svenske analyser indikerer dog, at toget kan tabe 5-10 procent af passagererne til ekspresbusser på de strækninger, hvor bus- og toglinierne er helt parallelle, og hvor der ikke tidligere har været busruter. Overflytning i denne størrelsesorden vedrører således primært eventuelle nye ruter mellem hovedstadsområdet og Odense, og de større byer i Syd- og Midtjylland. Togruterne mellem Sjælland og Århus, og en række byer nord for Århus, har allerede nu konkurrence fra ekspresbusser, og vil næppe opleve så stor overflytning i tilfælde af et øget antal ekspresbusser.

Hvis nye ekspresbusruter giver anledning til priskonkurrence mellem bus og tog vil effekterne sandsynligvis være væsentlig større:

- Der vil fortsat overføres passagerer fra tog til bus.
- Reduktion af togtaksterne vil samtidig medføre overflytning af flere bilrejsende til toget end ellers.
- Der vil samlet blive foretaget et større antal nye kollektive rejser end ellers.

De trafikale effekter af øget udbud af ekspresbus kan forventes at være mærkbare på enkelte togruter, og især hvis der ikke sker tilpasning af taksterne, kan toget tabe en mærkbar del af passagererne. Der kan dog næppe blive etableret ekspresbusser på alle de eksisterende togruter. Endvidere er der allerede nu ekspresbusser på nogle af de mest attraktive toglinier, hvor passagertabet må forventes at være mindre. Det samlede tab af passagerer ved liberalisering af ekspresbusmarkedet må derfor forventes at være mere beskedent. Ifølge de svenske analyser vurderes SJ således at have tabt en procent af sin efterspørgsel som følge af liberaliseringen i 1992 og den efterfølgende oprettelse af 15 nye ekspresbusruter på hverdagene.

Hvor præcist de svenske erfaringer er dækkende for Danmark er naturligvis usikkert. Ekspresbusruter vil typisk være noget kortere i Danmark end i Sverige, hvilket kan tænkes at reducere betydningen af togets komfortfordel i konkurrencen mellem bus og tog. Andre forhold må også forventes at spille ind på konkurrenceforholdet, for eksempel lokalisering af busholdepladser, terminalfaciliteter og til- og frabringermuligheder. De svenske erfaringer angiver imidlertid nogle størrelsesordener, som må forventes også at gælde for de trafikale effekter i Danmark, al den stund der er stor sammenlignelighed med hensyn til ekspresbustrafikkens tidligere regulering, fjerntrafikkens fordeling på transportmidler og landenes generelle økonomiske og indkomstmæssige forhold.

Selv om virkningerne for jernbanen samlet set forventes at blive begrænsede, kan det ikke udelukkes, at nye ekspresbusser i enkelte tilfælde kan udgøre en trussel mod lokale jernbaner i en svag økonomisk position. I sådanne tilfælde må øget offentlig subsidiering af jernbaner afvejes over for mulighederne for anden kollektiv betjening, typisk busbetjening, af strækningen.

Energiforbrug og miljøeffekter af nye ekspresbusruter

De samlede energi- og miljøeffekter ved nye ekspresbusser afhænger af overflytningen af passager mellem transportmidler og af den samlede vækst i transportarbejdet.

Overflytning fra bil til bus: Hvis der er mindst fire gange så mange passagerer i bussen som der er rejsende i bilen, er energiforbruget per passagerkilometer ved kørsel med ekspresbus det samme som eller lavere end ved kørsel i bil. Skal en ny bus være energineutral skal den overflødig gøre mindst fire biler. Udledningerne af CO og HC er typisk lavere per vognkilometer fra en dieseldrevet bus end fra en benzindrevet bil, mens NO_x og partikeludslippet omvendt er væsentlig større (cirka ti gange større), hvilket også gælder for støjen.

Overflytning fra tog til bus: Overflytningen af passagerer fra tog i forbindelse med oprettelse af nye ekspresbusruter vil ikke nødvendigvis reducere togdriftens frekvens eller togstammernes størrelse. I så tilfælde vil overflytning til bus typisk forårsage et øget energiforbrug og en øget luft- og støjforurening. Hvis en ekspresbusrute derimod erstatter en togrute kan der opnås positive energi- og miljøeffekter. Dette afhænger imidlertid af belægningen i toget og i bussen. Erstattes et tyndt belagt tog med en bus med højere belægning, kan der således opnås energi- og miljøfordele.

Hvis man antager at nye buslinier henter 25 procent af passagererne blandt nye rejsende, 25 procent fra biler og 50 procent fra tog, og at togdriften opretholdes uændret, vil nye busruter typisk indebære et nogenlunde uændret energiforbrug. Dette skyldes at reduktionen i bilforbruget under disse forudsætninger modsvarer den forøgede buskørsel. Emissionerne af CO, og i mindre omfang af HC, vil falde, mens NO_x- og partikelforureningen vil vokse.

De svenske analyser bekræfter resultaterne af denne simple vurdering. I Sverige er togdriften blevet opretholdt uændret af de 15 nye ekspresbusruter, og det samlede energiforbrug er steget svagt som følge af det øgede busudbud. Partikel- og NO_x udslippet er steget lidt, mens CO og HC udslippet er blevet reduceret. Såfremt der sker en øget priskonkurrence mellem tog og bus viser svenske beregninger imidlertid, at der sker så stor vækst i den samlede kollektive transport, og så stor overflytning fra biltrafikken til bus og især tog, at energiforbruget og emissionerne mindskes lidt.

Samfundsøkonomiske overvejelser

Et øget udbud af ekspresbusser vil have en række samfundsøkonomiske konsekvenser, som fordeler sig på de forskellige parter. Set ud fra et samfundsmæssigt synspunkt, skal summen af de tab og gevinster, som de forskellige aktører oplever, ses i forhold til de passagermæssige, energimæssige og miljømæssige fordele og ulemper.

Erfaringerne fra Sverige peger på, at merindtægterne i bussektoren næppe vil opveje jernbanernes nedgang i billetindtægter. Der er derfor udsigt til, at de samlede passagerindtægter ikke helt står mål med de øgede omkostninger som følge af de forbedrede kollektive udbud. Skal jernbanen opretholde et uændret udbud, uanset konkurrence fra ekspresbusser, kan der derfor tænkes behov for øgede subsidier til jernbanerne, med mindre kompenserende effektiviseringer gennemføres.

Nye ekspresbusser kan indebære øget konkurrence i forhold til den regionale bustrafik. Det nuværende samarbejde mellem de regionale trafikselskaber og de private ekspresbusser er i de fleste amter beskedent, men kunne muligvis udbygges med fordel for begge parter. I det omfang der kan findes et fælles grundlag, ville et køreplanssamarbejde i visse tilfælde kunne forbedre det trafikale udbud, uden at de samlede omkostninger blev forøget. De svenske erfaringer med samarbejde mellem länstrafikken og ekspresbusselskaberne tyder på, at der også i

Danmark kunne opnå fordele ved et samarbejde mellem ekspresbusserne og den regionale busstrafik.

Konkurrence mellem bus og tog kan skærpe den økonomiske effektivitet i begge sektorer, og medvirke til at forøge antallet af rejsende med bus og tog. Såfremt der opstår priskonkurrence mellem jernbanen og nye busruter, vil jernbanen således med stor sandsynlighed kunne tilbaageerobre de tabte passagerer samt tillige få flere passagerer fra bilerne. Erfaringerne fra Sverige tyder på, at det stigende passagertal i høj grad vil opveje indtægtstab som følge af lavere takster, således at jernbanens tab som følge af konkurrence fra nye ekspresbusser ikke ville øges. Priskonkurrence og overførsel af flere bilister til bus og tog vil samtidig medføre miljø- og energimæssige fordele.

De øgede udgifter til bus og jernbane samlet set, herunder risikoen for et behov for øgede subsidier til jernbanen, skal ses i forhold til de fordele, som det forbedrede udbud af ekspresbusser udgør for passagererne. Passagerer, der skifter fra tog til bus, vil få reduceret deres rejseudgifter, men vil muligvis bruge mere tid på rejsen. Nye buspassagerer vil foretage rejser, de ellers ikke ville have foretaget. Da buspassagererne primært rekrutteres blandt unge, ældre og andre grupper med relativ lav indkomst, må de øgede samfundsmæssige udgifter til den kollektive trafik i særlig grad siges at forbedre situationen for disse befolkningsgrupper.

Fordelene for passagererne, og for energi- og miljøregnskabet, viser sig især hvis et øget busudbud fører til priskonkurrence og reducerede bus- og togtakster og til effektivitetsforbedringer i sektoren. Disse fordele kan i et vist omfang høstes uden yderligere samfundsmæssige udgifter, hvorved den samlede nytte af merudgifterne, og af eventuelle mersubsidier, bliver væsentlig større.