



Nørrebrogade 39, 1. tv  
2200 København N  
[www.baeredygtigtrafik.dk](http://www.baeredygtigtrafik.dk)  
7. januar 2014

## **Kommentarer til høring over udkast til forslag til lov om ændring af lov om trafiksselskaber**

Rådet for Bæredygtig Trafik (RBT) har en lang række kommentarer i forbindelse med høringen af udkastet til lovforslaget. Kommentarerne henholder sig primært til forslagene der omhandler ændringerne for trafiksselskaberne på Sjælland, men flere kommentarer dækker for hele landet.

### **Generelt**

Det er glædeligt, at den foretagne evaluering af loven nu medfører et forslag om en justering af loven, så der nu tages hånd om en del af de problemer som den nuværende lov har medført, ikke mindst på busområdet i hovedstadsområdet.

Det er dog tvivlsomt, om et udvidet samarbejde med en paraplyorganisation alene vil give de forbedringer, som er formålet med forslaget til lovændringerne.

Der vil stadig være en lang række aktører med endog meget forskellige organiseringer, og hvor den politiske styring og finansiering er af meget varierende art.

Det bør derfor i loven præciseres at "Samarbejdet" udadtil fremstår som ét "Trafiksselskab".

Samarbejdet omkring takster og koordinering af køreplaner bør ikke være et "kan", men bør indgå som en reel del af samarbejdet.

Der er endvidere nødt til at være bindende planer der indeholder målbare elementer, som rutenæthed, frekvenser for transportformerne og korrespondance i knudepunkter.

Reglerne om konkretisering af samarbejdet bør fastsættes overordnet i selve loven.

Samarbejdet bør ikke føre til at nugældende regler i et selskab gøres dårligere end i dag fordi der er regler på samme område, der er dårligere i de andre selskaber. F.eks. bør den nuværende gratis mulighed for medtagning af cykler på S-banen og hos Lokalbanen ikke ændres til en betalingsordning fordi de andre selskaber ikke ønsker at gøre muligheden gratis. På sigt bør reglerne naturligvis være ens, således at der f. eks. på dette område bliver gratis medtagning af cykler hos alle aktørerne.

Den foreslåede ændring af den nuværende fordeling af indtægter og udgifter på busområdet med "millimeter-retfærdighed", der hæmmer udvikling og er administrativt belastende, vil stadig give et stort administrativt arbejde og vil næppe virke meget forenkende i praksis. Den typiske kunde er således helt ligeglad med, om der undervejs passerer en eller flere kommunegrænser, og det burde overvejes at afskaffe denne ordning og lade kommunerne solidarisk deltage i aktørernes (forventede) underskud efter indbyggertal én gang om året.

Endelig synes det, at få en overordnet planlægning, der må anses for det bærende for udviklingen af en bedre kollektiv trafik, ikke løst. En sådan planlægning må også ske i snæver sammenhæng med den øvrige fysiske planlægning.

Omkring passagerrettigheder må det være naturligt, at de rejsegarantier de enkelte trafikelskaber i dag har samordnes til en landsdækkende rejsegaranti for al kollektiv trafik, gældende for hele rejsen, og ikke kun hos den part, hvor en forsinkelse/afløsning er indtruffet.

### **Letbaner**

Et element, der er helt overset, er letbanen i Ring 3, der må formodes at blive den første letbane i hovedstadsområdet, hvorfor letbaner bør indgå som et element i den fremtidige organisering af samarbejdsorganisationen.

Letbanen i Ring 3 er således også stort set det eneste projekt, hvor kommunerne og Region Hovedstaden har kunnet fremkomme med en overordnet plan for en konkret udbygning af den kollektive trafik.

Der er netop nu en behandling af loven om Letbanen i gang i Folketinget, hvor dens egen organisering i et I/S forventes at blive vedtaget. Men det fremgår hverken af lovforslaget om letbanen eller af nærværende udkast til lovforslag, hvorledes letbanen skal indgå i den kommende organisering i den nye samarbejdsorganisation.

Som et regionalt projekt burde den således, som for de regionale busser letbanen afløser, også være en bane, der alene hører under regionen, på samme måde som lokalbanerne.

Det er af Trængselskommissionen anbefalet at der laves en helhedsplan for letbaner/BRT i hovedstadsområdet. Det vil derfor også af hensyn til en sådan planlægning – der bør ske i regi af den nye samarbejdsorganisation – være nødvendigt at se på hvor sådanne baner skal indplaceres i den nye samarbejdsorganisation.

### **Manglende aktør i organiseringen**

Banedanmark, der har ansvaret for infrastrukturplanlægningen for det statslige jernbanelnet, bør være en aktiv medvirkende ved udarbejdelsen af såvel den statslige trafikplan som den regionale trafikplan for Sjælland, da Banedanmarks udformning af sporanlæg er af afgørende betydning for hvordan køreplanerne kan realiseres.

Banedanmark er også ansvarlig for de endelige køreplaner for det statslige jernbanelnet i forbindelse med den årlige kanaltildeling. Banedanmark er derfor også en nødvendig partner i forbindelse med udarbejdelsen af den regionale trafikplan for Sjælland i forbindelse med koordinering af trafikken i knudepunkter mv.

Endelig har Banedanmark ansvaret for trafikinformation på stationerne på det statslige banelnet med undtagelse af S-banen. Selvom dette sker i et samarbejde med operatørerne, herunder DSB, vil det i den nye samarbejdsorganisation være en god idé, at have Banedanmark med heri.

Det har i forbindelse med regionernes planer for Lokalbaneln hhv. Regionstog været af afgørende betydning, at disse også har haft ansvaret for infrastrukturen. Således har disse baner kunnet sikre at der blev etableret de nødvendige infrastrukturanlæg som nye krydsningsstationer og højere hastigheder for bl.a. at kunne realisere R-nettet med 30 min drift på disse baner.

Tilsvarende kendes desværre ikke i forbindelse med Banedanmarks og DSB's planlægning for det statslige banelnet, hvor der er mange eksempler på manglende krydsningsmuligheder og utilstrækkelige hastigheder. Dette må dog forventes i et vist omfang at blive bedre i forbindelse med planlagte og igangværende anlægsarbejder.

Ved at lade Banedanmark deltage i planlægningsarbejdet, kan det forhåbentlig sikres, at de infrastrukturtiltag, som kan være nødvendige i forbindelse med forslag til forbedret trafikbetjening, som den nye samarbejdsorganisation fremsætter, føres ud i livet.

### **Overordnet planlægning**

Der er selv med forslaget om en styrket planlægningsindsats i den nye samarbejdsorganisation ikke sammenhæng mellem de forskellige politiske niveaus planlægning og dermed om forudsætningerne for planerne.

Det er især for finansieringen af tiltag, der kræver investeringer i nye baneanlæg et problem. Det statslige banenet, Metroen, privatbanerne og letbanen har således hver sin finansiering og særskilte ledelser. Her bør der ske en overordnet koordinering af disse planer for at sikre at der investeres på den mest hensigtsmæssige måde. Og således at ikke kun bestemte områder tilgodeses.

Der er således også (med udgangspunkt i den nuværende lov?) udarbejdet planer for den fremtidige kollektive trafik i Københavns og Frederiksberg Kommuner, den såkaldte KIK-plan. Denne plan er efterfølgende i stort set uændret form blevet optaget i Transportministeriets planlægning, uden at der er sket en koordinering med den statslige planlægning på baneområdet. Og uden sammenhæng til de trafikplaner som Region Hovedstaden har udarbejdet.

Der er således f.eks. ikke set på, om der er alternativer til en fortsat metroudbygning i form af en udbygning af S-banen eller flere letbaner.

### Den statslige baneplanlægning (§ 8)

Der er ikke i forslaget til ændringer af loven medtaget hvordan den statslige trafikplan jf. § 8 skal hænge sammen med trafikselskabernes planlægning jf. § 9 og forslaget til ændringer heri. Tilsvarende for ændringen af § 5 ved indsættelsen af nyt stk. 10 om regional overtagelse af trafikindkøberollen i Nordjylland.

Hidtil har den statslige trafikplan kun indeholdt en opstilling af de politisk vedtagne planer og herudover kun en kort omtale af mulige planer fra f.eks. strategiske analyser.

Den statslige plan har således kun i meget lille omfang haft noget reelt indhold, og derfor heller ikke kunnet anvendes konstruktivt af de lokale trafikselskaber i deres planlægning.

Det vil for planlægningen i den nye samarbejdsorganisation på Sjælland være helt nødvendigt, at også den del af den statsligt indkøbte trafik, der indeholder en lokal betjening indgår i samarbejdet, også selv om en del af denne trafik er landsdækkende ved, at den også går ud over samarbejdets område.

Det gælder således for fjern- og regionaltrafikken på statens jernbanet, der betjener stationerne på Sjælland, således at disse betjening kan koordineres med trafikken på de tilstødende buslinjer og privatbaner.

Uden en sådan koordinering vil store dele af Sjælland ikke have noget koordineret kollektivt trafiknet.

Således er f.eks. stationerne Sorø, Slagelse og Korsør for så vidt angår banetrafikken fortrinsvis betjent af den landsdækkende jernbanetrafik. Endvidere er betjeningen af stationerne Ringsted, Roskilde, Høje Taastrup samt den kommende Køge Nord station i stor udstrækning afhængige af den betjening, som den landsdækkende jernbanebetjening giver.

Det vil også gælde, når der på et tidspunkt skal videreføres tog over Femernforbindelsen, da disse tog samtidig vil have en væsentlig betjening af Sjællandske stationer.

Den nødvendige koordinering mellem den landsdækkende og den regionale/lokale trafikbetjening vil derfor kræve, at også den statslige trafikplan for så vidt angår Sjælland udarbejdes i samarbejde med det nye samarbejdsorgan for trafikselskaberne.

Der ønskes som for trafikselskabernes trafikplaner også en offentlig høring af den statslige trafikplan.

En sikring af ovennævnte bør ske ved at der også kommer en ændring af § 8.

#### Samarbejdets (Trafikselskabernes) planlægning ( § 9)

For særligt bustrafikken blev der med den nuværende lov stort set sat stop for al planlægning og udvikling i hovedstadsområdet bortset fra Københavns Kommune og enkelte af købstadsringens kommuner. I de vestlige forstadskommuner blev der godt nok etableret et fælles planlægningssekretariat, men med begrænset virkning. For de nordlige forstadskommuner blev det endog aftalt mellem disse, at der skulle standses helt op for ændringer og justeringer af køreplanerne i en årrække indtil kommunerne havde overblik over økonomien.

Det betyder, at der kun i meget lille omfang er sket ændringer og justeringer af bustrafikken i hovedstadsområdet, der kunne give en bedre kollektiv trafik. Tværtimod har den meste planlægning fokuseret på besparelser og indskrænkninger.

Des ses ikke tydeligt, om den ændrede finansiering med nærværende lovforslag vil rette op på dette, eller om det fortsat vil være en nedskæringsplanlægning, der vil finde sted.

Det må formodes, at formålet med forslaget til ændringerne i loven netop er udtryk for et ønske om at forbedre og udvide den kollektive trafik.

Tidligere har der været udmærkede planlægningstiltag, både under Hovedstadsrådet i 80'erne og i HUR efterfølgende. Men som tiden er gået, har de involverede aktører løbende meldt sig ud af den fælles planlægning for i stedet at koncentrere sig alene om egen bundlinje, ofte i konkurrence med de andre aktører.

Dette problem vil stadig eksistere, og kan ikke løses alene med en paraplyorganisation.

Der er nødt til at være bindende planer der indeholder målbare elemente, som rutenet, net-tæthed, frekvenser for transportformerne og korrespondance i knudepunkter.

Der har ikke hidtil været offentlige høringer af hverken den statslige trafikplan eller Movias trafikplaner. Dette bør sikres i den nye lovgivning.

#### **Takstsystemer ( § 6b)**

Et sammenhængende takssystem må ikke gøre priserne dyrere end i dag. Der må derfor særligt sikres, at rejser over de nuværende takstgrænser i et nyt takstsystem fastsættes ud fra de i dag værende billigste takster.

For at undgå utilsigtede høje billetpriser for kortere rejser foreslås indført en "kortdistance-takst" for et vist antal stoppesteder/stationer – også henover takstgrænser.

#### **Kundernes stemme ( § 28)**

Der arbejdes i et samarbejde mellem Forbrugerrådet/Tænk og Transportministeriet i projekt Passagerpuls med et forslag til en forbedring af kundernes indflydelse på den kollektive trafik.

Det vil være formålstjenligt at indarbejde et afsnit herom i forbindelse med lovændringen, således at der på forhånd er medtaget et krav om, at brugere skal inddrages også i planlægningen af den kollektive trafik. Herunder med løbende høringer af de planer, der udarbejdes.

Kapitlet om passagerrettigheder vil så passende kunne være et underpunkt til dette mere overordnede punkt.

### **Regional overtagelse af trafikøberansvaret på dele af det statslige banenet ( § 5 stk. 10)**

Det bør i forbindelse med regionernes mulige overtagelse af trafikøberansvaret på dele af det statslige banenet sikres, at disse baners trafikbetjening koordineres med den statslige trafikplan for statens jernbane og med Banedanmarks infrastrukturplanlægning for disse baner.

I udkastet til lovforslaget er alene medtaget den planlagte overtagelse af regional- og nærbanetrafikken omkring Aalborg.

Der er tilsvarende muligheder andre steder. Således også i forbindelse med elektrificeringen af banestrækningen Køge Nord - Køge - Næstved, hvor denne banes tog fremover skal fortsætte ad den nye bane fra Køge Nord til København. Hermed vil den statslige banestrækning mellem Køge og Roskilde naturligt kunne trafikeres af Regionstog ved en sammenkobling med Østbanen, der således vil kunne køre direkte fra Stevns til Roskilde. Denne mulighed bør også medtages i loven.

Tilsvarende kan andre dele af trafikken på det statslige banenet tænkes helt eller delvis at blive indkøbt af regionerne. Som eksempler kan nævnes banetrafikken på en kommende Esbjerg Nærbane og en forlængelse af Lemvigbanens kørsel til Holstebro. Også region Sjælland har udarbejdet et forslag hvor Regionstog overtager driften helt eller delvis på dele af det statslige banenet.

Mulighederne bør derfor ud over de konkrete tilfælde indgå som en generel mulighed.

### **Udvidet mulighed for samarbejde mellem trafikelskaberne i hele landet**

Det vil være hensigtsmæssigt at give mulighed for samarbejde omkring længere busruter, der – som jernbanerne – krydser grænsen mellem to trafikelskaber. Der bør derfor ikke gives mulighed for oprettelse af fjernbusruter der konkurrerer med hverken trafikelskabernes buslinjer der krydser grænserne mellem trafikelskaberne eller jernbanelinjer.

Vi stiller os generelt uforstående overfor, at der i Region Syddanmark er to trafikelskaber, når hovedstadsområdet og øvrige Sjælland m.v. kan klare sig med ét. Det burde således helt generelt overvejes, om der på landsplan kan nøjes med færre trafikelskaber end i dag.

***I det følgende er Rådet for Bæredygtig Trafiks (RBT) kommentarer indsat med rød, kursiv skrift under de samtidig indsatte relevante paragrafer og bemærkningerne til disse:***

#### UDKAST til Forslag til Lov om ændring af lov om trafikelskaber

(Finansiering af trafikelskabet på Sjælland, organiseringen af den offentlige servicetrafik på Sjælland, passagerrettigheder mv.)

#### § 1

I lov om trafikelskaber, jf. lovbekendtgørelse nr. 412 af 11. april 2010, som ændret ved § 26 i lov nr. 432 af 16. maj 2012, foretages følgende ændringer:

(1., 2., 3., 4.)

5. § 3, stk. 3, affattes således:

»Stk. 3. Tilskuddet til trafikselskabet på Sjælland dækkes af de deltagende kommuner og Region Hovedstaden og Region Sjælland. De to regioner bidrager med et tilskud svarende til udgifterne til privatbaner og busruter af regional betydning. Kommunerne bidrager med et tilskud svarende til udgifterne til de lokale busruter, jf. stk. 4, og udgifterne til individuel handicapkørsel for kommunens egne borgere. Trafikselskabets udgifter til administration og drift dækkes delvist af de to regioner på baggrund af et grundbeløb, der er fastsat af trafikselskabet, fordelt på hver region, og delvist af regioner og kommuner på baggrund af deres forholdsmæssige andel af det samlede antal køreplanstimer, der udføres inden for henholdsvis Region Hovedstadens og Region Sjællands område.«

**RBT: Her bør letbaner indsættes efter privatbaner. Disse vil således indgå på linje med privatbanerne som regionale kollektive trafiklinjer.**

6. I § 3 indsættes efter stk. 3, som nyt stykke:

»Stk. 4. Lokale busruter, som kun betjener én kommune, betales af den pågældende kommune. Øvrige lokale ruter betales af de berørte kommuner. 80 pct. af rutens udgifter fordeles mellem de berørte kommuner ud fra kommunernes forholdsmæssige andel af bussens samlede køreplanstimer, og den resterende del dækkes af alle kommuner ud fra kommunernes forholdsmæssige befolkningstal i forhold til den region, som kommunen er beliggende i.«

**RBT: Den foreslåede ændring af den nuværende fordeling af indtægter og udgifter på busområdet med "millimeterretfærdighed", der hæmmer udvikling og er administrativt belastende, vil stadig give et stort administrativt arbejde og vil næppe virke meget forenkende i praksis. Den typiske kunde er således helt ligeglad med, om der undervejs passerer en eller flere kommunegrænser, og det burde overvejes at afskaffe denne ordning og lade kommunerne solidarisk deltage i aktørernes (forventede) underskud efter indbyggertal én gang om året.**

(7., 8., 9.)

10. I § 5 indsættes efter stk. 2, der bliver til stk. 4, som nyt stykke:

»Stk. 5. Trafikselskaberne kan samarbejde om individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, der berører mere end to trafikselskabers områder. Trafikselskaberne kan endvidere samarbejde om opgaver, som trafikselskabet varetager vedrørende indkøb af trafik, der berører to eller flere trafikselskabers områder, som kommunen eller regionen skal varetage efter anden lovgivning, jf. stk. 6.«

**RBT: Det vil være hensigtsmæssigt at give mulighed for samarbejde omkring længere busruter, der – som jernbanerne – krydser grænsen mellem to trafikselskaber. Der bør derfor ikke gives mulighed for oprettelse af fjernbusruter der konkurrerer med hverken trafikselskabernes buslinjer der krydser grænserne mellem trafikselskaberne eller jernbanelinjer.**

(11.)

12. I § 5 indsættes efter stk. 6, der bliver til stk. 9, som nyt stykke:

»Stk. 10. Region Nordjylland kan efter aftale med transportministeren overtage trafikføberansvaret for togtrafikbetjeningen på statens jernbanestrækning mellem Skørping og Frederikshavn. Regionen kan overdrage trafikføberansvaret til trafikselskabet.«

**RBT: Det bør i forbindelse med regionernes mulige overtagelse af trafikføberansvaret på dele af det statslige banenet sikres, at disse baners trafikbetjening koordineres med den statslige trafikplan for statens jernbane og med Banedanmarks infrastrukturplanlægning for disse baner.**

**Ud over i Nordjylland er der tilsvarende muligheder andre steder. Således også i forbindelse med elektrificeringen af banestrækningen Køge Nord - Køge - Næstved, hvor denne banes tog fremover skal fortsætte ad den nye bane fra Køge Nord til København. Hermed vil den statslige banestrækning mellem Køge og Roskilde naturligt kunne**

**trafikeres af Regionstog ved en sammenkobling med Østbanen, der således vil kunne køre direkte fra Stevns til Roskilde. Denne mulighed bør også medtages i loven.**

**Tilsvarende kan andre dele af trafikken på det statslige banenet tænkes helt eller delvis at blive indkøbt af regionerne. Som eksempler kan nævnes banetrafikken på en kommende Esbjerg Nærbane og en forlængelse af Lemvig-banens kørsel til Holstebro. Også region Sjælland har udarbejdet et forslag hvor Regionstog overtager driften helt eller delvis på dele af det statslige banenet.**

**Mulighederne bør derfor ud over de konkrete tilfælde indgå som en generel mulighed.**

(13.)

14. I § 6 b indsættes efter stk. 2, som nyt stykke:

»Stk. 3. Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om et sammenhængende takstsystem på tværs af takst-områderne.«

**RBT: Et sammenhængende takssystem må ikke gøre priserne dyrere end i dag. Der må derfor særligt sikres, at rejser over de nuværende takstgrænser i et nyt takstsystem fastsættes ud fra de i dag værende billigste takster. For at undgå utilsigtede høje billetpriser for kortere rejser foreslås indført en "kortdistance-takst" for et vist antal stoppesteder/stationer – også henover takstgrænser.**

15. § 7, stk. 3, affattes således:

»Stk. 3. Trafikselskabet på Sjælland, Metroselskabet I/S og de jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt med staten på Sjællands område, skal i fællesskab etablere et samarbejde om den offentlige servicetrafik på Sjælland. Selskaberne skal i samarbejde varetage kundevedtatte opgaver på selskabernes vegne, herunder billetsalg, kundeservice, hittegodsadministration, rejseretler, trafikinformation, markedsføring, kommunikation mv. for trafik, der udføres på Sjælland af selskaberne. Endvidere kan selskaberne også samarbejde om opgaver i relation til takster, indtægtsdeling, koordinering af køreplanlægning, analyse og benchmarking mv.«

**RBT: Det bør præciseres at "Samarbejdet" udadtil fremstår som et "Trafikselskab".**

**Samarbejdet omkring takster og koordinering af køreplaner bør ikke være et "kan", men skal indgå som en reel del af samarbejdet.**

**Samarbejdet bør ikke føre til at nugældende regler i et selskab gøres dårligere end i dag fordi der er regler på samme område, der er dårligere i de andre selskaber. F.eks. bør den nuværende gratis mulighed for medtagning af cykler på S-banen og hos Lokalbansen ikke ændres til en betalingsordning fordi de andre selskaber ikke ønsker at gøre muligheden gratis.**

**Omkring passagerrettigheder må det være naturligt, at de rejsegarantier de enkelte trafikselskaber i dag har samordnes til en landsdækkende rejsegaranti for al kollektiv trafik, gældende for hele rejsen, og ikke kun hos den part, hvor en forsinkelse/aflysning er indtruffet.**

16. I § 7 indsættes efter stk. 3, som nyt stykke:

»Stk. 4. Transportministeren kan fastsætte nærmere regler for samarbejdet i stk. 3, herunder om samarbejdets opbygning, finansiering, ledelse, drift, opgavevaretagelse, afrapportering mv. som nævnt i stk. 5.«

**RBT: Reglerne om konkretisering af samarbejdet bør fastsættes overordnet i selve loven.**

17. I § 9 indsættes som 2. pkt.:

»Planen skal indeholde et strategisk grundlag, der som minimum fastlægger de overordnede principper for rutenettet og et flerårigt budgetoverslag.«

***RBT: Der er nødt til at være bindende planer der indeholder målbare elemente, som rutenettæthed, frekvenser for transportformerne og korrespondance i knudepunkter.***

(18.)

19. I § 20 indsættes efter stk. 2, som nyt stykke:

»Stk. 3. Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om typer af rutekørsel, der er undtaget fra kravet om tilladelse. For kørselstyper, der undtages fra tilladelseskravet, kan transportministeren fastsætte nærmere regler om krav til oprettelse af en skriftlig kontrakt om kørslen, indholdet af kontrakter mv.«

***RBT: Det vil være hensigtsmæssigt at give mulighed for samarbejde omkring længere busruter, der – som jernbanerne – krydser grænsen mellem to trafikselskaber. Der bør derfor ikke gives mulighed for oprettelse af fjernbusruter der konkurrerer med hverken trafikselskabernes buslinjer der krydser grænserne mellem trafikselskaberne eller jernbanelinjer.***

(20., 21., 22., 23.)

24. Efter § 28 indsættes:

»Kapitel 4 a

Passagerrettigheder og EU-forhold

***RBT: Dette kapitel bør overordnet omhandle brugernes indflydelse på såvel trafikplanlægningen og den løbende kontakt med trafikselskabet som de egentlige passagerrettigheder.***

***Der arbejdes i et samarbejde mellem Forbrugerådet/Tænk og Transportministeriet i projekt Passagerpuls med et forslag til en forbedring af kundernes indflydelse på den kollektive trafik.***

***Det vil være formålstjenligt at indarbejde et afsnit herom i forbindelse med lovændringen, således at der på forhånd er medtaget et krav om, at brugere skal inddrages også i planlægningen af den kollektive trafik. Herunder med løbende høringer af de planer, der udarbejdes.***

***Kapitlet om passagerrettigheder vil så passende kunne være et underpunkt til dette mere overordnede punkt.***

»§ 28 a. Trafikstyrelsen fører tilsyn med overholdelsen af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 181/2011 af 16. februar 2011 om buspassageres rettigheder.

Stk. 2. Trafikstyrelsen behandler klager i forhold til forordningen nævnt i stk. 1, der ikke kan behandles af Ankenævnet for Bus, Tog og Metro.

§ 28 b. Transportministeren kan fastsætte regler med henblik på opfyldelse og anvendelse af retsakter fastsat af Den Europæiske Union om forhold, som er omfattet af denne lov. Transportministeren kan herunder fastsætte regler om tilsyn, klageadgang, gebyrer, meddelelse af påbud og forbud, om oplysningspligter mv.«

(25.)

26.

Bemærkninger til lovforslaget



## Almindelige bemærkninger

### 1. Indledning

Af regeringsgrundlaget fremgår, at "Regeringen vil evaluere, om der i forlængelse af strukturreformen kan etableres en mere hensigtsmæssig organisering af den kollektive transport i Danmark." (s. 31).

Transportministeriet afgav på denne baggrund i marts 2013 Evaluering af lov om trafikselskaber, hvori en række elementer i lov om trafikselskaber har været undersøgt.

Evalueringen viste, at organiseringen af den kollektive trafik i store træk fungerer tilfredsstillende udenfor hovedstadsområdet, mens den nuværende organisering i hovedstadsområdet indebærer en række uhensigtsmæssigheder.

Problemet i hovedstadsområdet er især, at de offentligt ejede selskaber – dvs. Movia, Metroselskabet og DSB – konkurrerer om hinandens kunder, frem for at fokusere på at tiltrække nye kunder til den kollektive trafik. Resultatet er bl.a. forskellige loyalitetsprogrammer, ukoordinerede tilbud, manglende fælles trafikinformation og markedsføring.

Med evalueringen foreslog Transportministeriet, at der oprettes en paraplyorganisation, hvor der skabes en fælles kundeflade. Paraplyorganisationen skal i forhold til kunderne give det kollektive trafikssystem ét ansigt og ét brand.

**RBT: Det bør præciseres at "Samarbejdet" udadtil fremstår som et "Trafikselskab".**

Herudover konstateredes det i evalueringen, at ansvars- og finansieringsmodellen for busdriften på Sjælland - der blandt er afgørende for finansieringen af administrationsudgifter og busruter der krydser kommunegrænser er ugenomsigtig og blokerer for, at der gennemføres hensigtsmæssige tilpasninger af bustrafikken.

Med evalueringen foreslog Transportministeriet en ny ansvars- og finansieringsmodel, der blandt andet medfører, at administrationsomkostninger for trafikselskabet på Sjælland, som i dag afholdes af Region Hovedstaden og Region Sjælland, fordeles ud på både regioner og kommuner. Regionernes ansvar for busdrift styrkes, så de i større grad får ansvar for den del af bustrafikken, der har regional karakter. Modellen foreslås også ændret for de ruter, som fortsat kører på tværs af kommuner, således at modellen understøtter en hensigtsmæssig busplanlægning og forbedrer incitamentsstrukturen.

I evalueringen opstilles endvidere løsningsforslag på en række øvrige områder, herunder forbedret samarbejde uden for hovedstadsområdet, mulighed for at trafikselskaber kan eje faste anlæg, mulighed for at åbne skolebuskørslen, mulighed for at melde sig ud af trafikselskabet for fire ø-kommuner, lempelse af tilladelseskrav for visse typer af rutekørsel mv.

Evaluering af lov om trafikselskaber blev sendt i høring i marts 2013. På baggrund af evalueringen og de indkomne høringssvar, er der fundet behov for at ændre en række bestemmelser i lov om trafikselskaber.

Der foreslås på den baggrund ændringer omhandlende ø-kommuners mulighed for ikke at deltage i et trafikselskab, smidiggørelse af godkendelsesproceduren for trafikselskabets vedtægtsændringer, finansieringsmodellen på Sjælland, åbning af skolebuskørsel udført af kommuner, trafikselskabets mulighed for medfinansiering og varetagelse af ejerskab eller opsætning, drift mv. af faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik, herunder regioners mulighed for at finansiere sådanne anlæg, udvidede samarbejdsmuligheder imellem trafikselskaberne i hele landet i relation til individuel handicapkørsel og trafik, som kommunen eller regionen skal varetage efter anden lovgivning, organiseringen af den offentlige servicetrafik på Sjælland, bedre planlægning af offentlig servicetrafik i hele landet og afskaffelse af tilladelser til visse typer af rutekørsel.

Herudover har ikrafttrædelsen af forordning nr. 181/2011 om buspassagerers rettigheder (buspassagerrettighedsforordningen) nødvendiggjort, at der foreslås indført bestemmelser omhandlende tilsyns- og klageorganer samt sanktioner for overtrædelse af forordningen. Der foreslås også indført en generel hjemmel til administrativ gennemførelse af EU-retsakter.

Endvidere har regeringens konkurrencepolitiske udspil fra oktober 2012, hvoraf fremgår, at regeringen vil gennemføre forsøg med at lade andre operatører end DSB overtage driften på lokale banestrækninger, nødvendiggjort etablering af en hjemmel hertil i loven. Initiativet forventes i første omgang gennemført på forsøgsbasis i Nordjylland.

***RBT: Det bør i forbindelse med regionernes mulige overtagelse af trafikkeransvaret på dele af det statslige banenet sikres, at disse baners trafikbetjening koordineres med den statslige trafikplan for statens jernbane og med Banedanmarks infrastrukturplanlægning for disse baner.***

***Ud over i Nordjylland er der tilsvarende muligheder andre steder. Således også i forbindelse med elektrificeringen af banestrækningen Køge Nord - Køge - Næstved, hvor denne banes tog fremover skal fortsætte ad den nye bane fra Køge - Nord til København. Hermed vil den statslige banestrækning mellem Køge og Roskilde naturligt kunne trafikeres af Regionstog ved en sammenkobling med Østbanen, der således vil kunne køre direkte fra Stevns til Roskilde. Denne mulighed bør også medtages i loven.***

***Tilsvarende kan andre dele af trafikken på det statslige banenet tænkes helt eller delvis at blive indkøbt af regionerne. Som eksempler kan nævnes banetrafikken på en kommende Esbjerg Nærbane og en forlængelse af Lemvig-banens kørsel til Holstebro. Også region Sjælland har udarbejdet et forslag hvor Regionstog overtager driften helt eller delvis på dele af det statslige banenet.***

***Mulighederne bør derfor ud over de konkrete tilfælde indgå som en generel mulighed.***

## 2. Lovforslagets hovedpunkter

### (2.1, 2.2)

### 2.3 Trafikselskabets finansiering på Sjælland

#### 2.3.2 Transportministeriets overvejelser og lovforslaget

Den gældende finansieringsmodel på Sjælland indeholder en række uhensigtsmæssigheder.

Et grundlæggende problem er, at modellen er meget kompleks i forhold til busruter, som krydser én eller flere kommunegrænser.

Endvidere kan den nuværende model i praksis virke blokerende for ændringer af disse busruter, da modellen er konstrueret således, at ændringer i én kommune påvirker betalingen for de øvrige kommuner, som ruten kører igennem, selv om der ikke ændres på hverken ruteføring eller frekvens i disse kommuner. Én kommune kan således komme til at betale mere for den samme busrute, fordi en anden kommune gør sin del af ruten kortere eller længere. Da modellen indebærer, at alle kommuner skal være enige, førend der kan foretages ændringer på ruten, kan den gældende finansieringsmodel bidrage til at hindre trafikalt hensigtsmæssige ændringer i bustrafikken. Hertil kommer, at en kommune ikke har noget incitament til at sikre en sammenhængende betjening, da kommunerne ikke opnår fordele ved at lade en busrute køre igennem kommunen, hvis dens egne borgere ikke har nytte af bussen.

Det forhold, at regionerne betaler alle trafikselskabets administrationsomkostninger, gør kommunernes incitament til at støtte initiativer, der medfører lavere administrationsomkostninger, begrænset.

Bl.a. på baggrund af ovennævnte uhensigtsmæssigheder foreslås en ny model for finansiering af tværgående ruter samt af administrationsomkostningerne.

Det har for en række af de ruter, der går igennem flere kommuner, vist sig, at disse har mere karakter af at være regionale end lokale. Disse ruter bør derfor varetages af regionerne. Regionernes styrkede rolle i busdriften vil samtidig bidrage til at sikre en bedre sammenhæng i det samlede netværk af busruter.

På Sjælland er ruter af regional karakter som udgangspunkt ruter, der går igennem 3 eller flere kommuner. Det beror dog på en konkret vurdering, hvorvidt det er hensigtsmæssigt, at lade en rute finansieres regionalt. F.eks. vil det for

en rute, der går igennem 3 eller flere kommuner, være relevant at vurdere hvorvidt den skal finansieres kommunalt eller regionalt, hvis ruten betjener små og tætliggende kommuner, eller hvor en eller flere kommuner, blandt de 3 eller flere kommuner ruten betjener, kun i meget lille grad bliver berørt af ruten. Endvidere vil også ruter, der berører under 3 kommuner, kunne vurderes at være regionale, hvis de f.eks. betjener meget store kommuner, eller hvis rutens karakter gør det hensigtsmæssigt, at denne finansieres af regionen.

Det er ud fra ovennævnte kriterier for det nuværende rutenet på Sjælland vurderet, at ruter, der f.eks. betjenes af S-, R- og N-busser, anses for at være af regional karakter. Det vil derfor være hensigtsmæssigt at overflytte finansieringen af disse ruter, der ikke i forvejen finansieres af regionerne, til regionerne.

**RBT: Det bør indgå, at såvel den planlagte letbane i Ring 3 som evt. kommende letbaner også indgår i det regionale net. Det gør sig således allerede gældende, at de buslinjer som den planlagte letbane i Ring 3 vil erstatte, er en del af det regionale net.**

Det er dog trafikskabet, der efter forhandling med de to regioner og kommuner beslutter, hvilke ruter der vil være hensigtsmæssige at lade finansiere regionalt.

**RBT: Det synes mere naturligt, at det er regionen og kommunerne, der træffer beslutningen, end trafikskabet selv.**

Overflytning af en række ruter, der går gennem flere kommuner, fra kommunerne til regionerne, vil samtidig gøre det muligt, at kommunerne medfinansierer nogle af trafikskabets omkostninger til administration, således at også kommunerne får incitament til at begrænse initiativer, der medfører øgede administrationsomkostninger.

Herudover foreslås fordelingsmodellen for udgifterne til de lokale busruter, der fortsat deles af flere kommuner, ændret, så den i højere grad afspejler kommunernes reelle forbrug og samtidig afspejler, at busruterne skal ses som et samlet netværk, der også giver fordele for andre end kommunens egne borgere.

Det foreslås derfor, at finansieringsmodellen af busdriften på Sjælland fastlægges sådan, at de to regioner bidrager med et tilskud svarende til udgifterne til privatbaner og busruter af regional betydning. Kommunerne bidrager fortsat med et tilskud svarende til udgifterne til de lokale busruter og udgifterne til individuel handicapkørsel for kommunens egne borgere.

Trafikskabets omkostninger til administration og drift dækkes delvist af de to regioner på baggrund af et grundbeløb, fastsat af trafikskabet, fordelt på hver region, og delvist af regioner og kommuner på baggrund af deres forholdsmæssige andel af det samlede antal køreplanstimer, der udføres inden for henholdsvis Region Hovedstadens og Region Sjællands område.

Lokale busruter, som kun betjener én kommune, betales af den pågældende kommune. Øvrige lokale ruter betales af de berørte kommuner. Det foreslås, at 80 pct. af rutens udgifter fordeles mellem de berørte kommuner ud fra kommunernes forholdsmæssige andel af bussens samlede køreplanstimer, og den resterende del dækkes af alle kommuner ud fra kommunernes forholdsmæssige befolkningstal i forhold til den region, som kommunen er beliggende i.

Den foreslåede finansieringsmodel vil eliminere mange af den nuværende models uhensigtsmæssigheder. Samtidig indeholder modellen et solidarisk element i form af fordeling af udgifterne ud fra kommunernes befolkningstal, som – sammen med regionernes større ansvar for selve busdriften – understøtter busruterens karakter af at være del af et samlet net. Endelig får kommunerne også et incitament til ikke at øge trafikskabets administrationsomkostninger.

**RBT: Den foreslåede ændring af den nuværende fordeling af indtægter og udgifter på busområdet med "millimeterretfærdighed", der hæmmer udvikling og er administrativt belastende, vil stadig give et stort administrativt arbejde og vil næppe virke meget forenkende i praksis. Den typiske kunde er således helt ligeglad med, om der undervejs passeres en eller flere kommunegrænser, og det burde overvejes at afskaffe denne ordening og lade kommunerne solidarisk deltage i aktørernes (forventede) underskud efter indbyggertal én gang om året.**

Der henvises til de foreslåede bestemmelser i § 1, nr. 5 og 6.

## 2.4 Åben skolebuskørsel for alle passagerer

***RBT: Rådet kan anbefale denne ændring.***

## 2.5 Regionens og trafikskabets mulighed for varetagelse af ejerskab eller drift, opsætning mv. samt finansiering af faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik.

### 2.5.2. Transportministeriets overvejelser og lovforslaget

*Regionernes mulighed for at finansiere faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik*

For regionalt finansierede ruter er ansvaret som vejmyndighed skilt fra ansvaret for busdriften.

En konsekvens ved at skille ansvaret som vejmyndighed fra ansvaret for busdrift kan være, at incitamentet hos vejmyndigheden til at investere i busfremkommelighed, med dertil følgende lavere driftsomkostninger ved busdriften, reduceres.

Det bør derfor være muligt for regionerne at finansiere faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik, f.eks. projekter der forbedrer fremkommelighed for deres buslinjer, da dette er tæt knyttet til regionernes opgaver vedrørende offentlig servicetrafik og endvidere kan forbedre regionernes mulighed for at varetage sine opgaver så økonomisk ansvarligt som muligt, hvis de kan investere i tiltag, der gavner rutens driftsøkonomi.

Det foreslås derfor, at regionerne gives mulighed for at kunne finansiere faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik. Ud over at der giver regionen adgang til selv at finansiere faste anlæg, gives der også regionerne mulighed for at lade trafikskabet varetage ejerskab eller drift, opsætning mv. af sådanne faste anlæg, jf. ovennævnte afsnit.

Det er vigtigt at bemærke, at bestemmelsen ikke gør regionerne til vejmyndighed eller forpligtiger regionerne til at varetage vedligehold af anlægget, medmindre de selv har finansieret anlægget, da vejene fortsat er kommunernes og statens ansvar.

Bestemmelsen giver blot mulighed for, at regionerne kan finansiere projekter i relation til f.eks. vejfremkommelighed. Dette skal især ses i sammenhæng med den nye finansieringsmodel på Sjælland, jf. afsnit 2.3, men også i forhold til resten af Danmark, hvor regionerne har et noget større trafikøberansvar, end regionerne på Sjælland har efter den gældende ordning.

Der henvises til den foreslåede bestemmelse i § 1, nr. 8.

***RBT: Det bør sikres, at regionerne har mulighed for at etablere anlæg, der forbedrer fremkommeligheden for de regionale busser, også steder, hvor kommunerne ellers har prioriteret biltrafikken. Dette for at sikre, at den regionale bustrafik bliver både effektiv og konkurrencedygtig i forhold til biltrafikken.***

***(Som eksempel på et tidligere udført anlæg kan nævnes Københavns Amts etablering af busbaner på dele af Buddingevej ved Lyngby, imod kommunens ønske. Da vejen på dette tidspunkt var en amtsvej kunne det dog umiddelbart lade sig gøre. Kommunen har efterfølgende ved dennes overtagelse af vejmyndigheden da også ladet busbanen bestå.)***

*Trafikskabets varetagelse af ejerskab eller drift, opsætning mv. af faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik*

Faste anlæg som stoppestandsstandere, læskure, terminaler mv. er tæt knyttet til et trafikskabs kerneprodukt, da det er en naturlig service i forbindelse med busdriften, som passagerne forbinder med trafikskabet.

Da det er vejmyndigheden, der som nævnt har ansvaret for sådanne anlægs drift og opsætning, er der ofte ikke en ens standard for, hvordan f.eks. stoppestederne inden for trafikskabets område skal se ud. Det betyder, at der inden for et trafikskabs område kan være stor forskel på stoppestedernes udformning og tilstand, alt afhængig af den enkelte vejmyndigheds prioriteter. Den tætte tilknytning disse anlæg har til trafikskabet gør det ønskeligt at tilvejebringe en mulighed for, at trafikskaberne kan få indflydelse herpå.

Det foreslås, at trafikskabet efter aftale med regionen, jf. den foreslåede udvidelse af regionens finansieringsmuligheder, eller vejmyndighederne, kan varetage ejerskab eller opsætning, drift mv. af faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik. Hvis vejmyndighederne eller regionen ønsker det, skabes der herved i højere grad en mulighed for, at trafikskabet kan få indflydelse på stoppesteder mv., der som nævnt af passagerne anses som en naturlig service i forbindelse med busdriften.

Trafikskabets mulighed for at varetage opsætning og drift af faste anlæg er en kodificering af den praksis, der udøves i dag, men muligheden for at varetage ejerskab af faste anlæg, er en nyskabelse i forhold til gældende praksis på området.

Det er med bestemmelsen hensigten, at kommunerne giver trafikskaberne mulighed for skabe et ensartet udtryk ved især stoppestandsstanderne, der har en nær tilknytning til busdriften fra passagerernes synspunkt, i hele trafikskabets område, og at kommunerne bestræber sig på ikke at udarbejde forskellige retningslinjer for standere i hver enkelt kommune.

Hensyn som trafikikkerhed, vejplanlægning mv. kan fortsat varetages af vejmyndigheden, da det med bestemmelsen bliver frivilligt for den enkelte kommune/staten, om denne ønsker, at trafikskabet skal varetage opsætning eller drift, evt. begge dele, eller om trafikskabet helt skal overtage ejerskabet af anlæggene. Hvis den enkelte kommune/staten beslutter at lade trafikskabet varetage ejerskab eller drift, opsætning mv., kan der i aftalegrundlaget mellem parterne tages højde for finansiering, trafikikkerhed og vejplanlægning.

Der henvises til den foreslåede bestemmelse i § 1, nr. 9.

***RBT: Det bør sikres, at regionerne har mulighed for at etablere anlæg, der forbedrer fremkommeligheden for de regionale busser, også steder hvor kommunerne ellers har prioriteret biltrafikken. Dette for at sikre, at den regionale bustrafik bliver både effektiv og konkurrencedygtig i forhold til biltrafikken.***

*Trafikskabets mulighed for at medfinansiere faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik*

På nuværende tidspunkt finansieres trafikskabernes eventuelle varetagelse af opsætning og vedligehold af faste anlæg direkte af den kommune, der bestiller ydelsen, eller alternativt ud fra de principper, trafikskabet har fastlagt i forhold til mindre vedligehold af busstoppesteder.

Trafikskabet har således ikke mulighed for at medfinansiere faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik, til fordel for det samlede busnetværk, f.eks. ved en medfinansiering af en forbedring af en busterminal der fungerer som knudepunkt for en del busruter, udskiftning af en række læskure på en strækning, der benyttes af et større antal busser mv.

Da sådanne anlæg potentielt kan komme mange kommunes borgere til gode, vil det være hensigtsmæssigt, at fællesskabet, i kraft af trafikskabet, gives mulighed for at bidrage til sådanne forbedringer eller nyanlæg. En mulighed for medfinansiering supplerer endvidere forslaget om, at trafikskaberne i større grad kan gives ansvar for eller overtager ejerskabet af faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik.

Det foreslås derfor, at trafikskabet kan beslutte, at trafikskabet kan medfinansiere faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik. Trafikskabet kan beslutte, at det alene er de deltagende kommuner i trafikskabet, der bidrager til og har indflydelse på en sådan medfinansiering.

Trafikskaberne får med bestemmelsen hjemmel til at medfinansiere faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik, hvis dette beslutes i trafikskabets bestyrelse. Bestyrelsen har i den forbindelse mulighed for at fastsætte nærmere rammer for medfinansieringen.

For at regionerne ikke skal blokere for kommunernes ønske om en sådan medfinansiering, kan trafikskabet beslutte, at det alene er de deltagende kommuner i trafikskabet, der bidrager til og har ansvar for medfinansieringen.

Denne mulighed er alene givet i forhold til trafikskabers medfinansiering af faste anlæg, jf. den foreslåede § 5, stk. 3, 2. og 3. pkt., og ikke i forhold til trafikskabers varetagelse af opsætning, drift, ejerskab mv. af faste anlæg, jf. den foreslåede § 5, stk. 3, 1. pkt., da sidstnævnte ikke belaster regionerne økonomisk. Med § 5, stk. 3, 1. pkt. "bestiller" kommunerne som nævnt en ydelse gående ud på, at trafikskabet skal stå for opsætning, drift, vedligehold, ejerskab mv., som kommunen på samme vis som med bestilt trafik, selv skal betale for.

Beslutes det, at trafikskabet kan medfinansiere faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik, kan trafikskabet opkræve tilskud, både faste og engangstilskud, fra trafikskabets deltagere. Sådanne tilskud vil kunne danne grundlag for, at trafikskabet kan medfinansiere faste anlæg.

En anvendelse af bestemmelsen forudsætter, at kommunen selv finansierer dele af projektet, da kommunen også selv skal tage ansvar for forbedringer af et i kommunen beliggende anlæg.

Der henvises til den foreslåede § 1, nr. 9.

***RBT: Det bør sikres, at regionerne har mulighed for at etablere anlæg, der forbedrer fremkommeligheden for de regionale busser, også steder hvor kommunerne ellers har prioriteret biltrafikken. Dette for at sikre, at den regionale bustrafik bliver både effektiv og konkurrencedygtig i forhold til biltrafikken.***

## 2.6 Udvidet mulighed for samarbejde mellem trafikskaberne i hele landet

### 2.6.2 Transportministeriets overvejelser og lovforslagets indhold

Der har indenfor visse typer kørsel vist sig et behov for, at trafikskaberne får mulighed for at samarbejde i forhold til kørsel, der berører mere end et trafikskabs område.

Dette behov har bl.a. vist sig i forhold til samarbejde mellem trafikskaberne på områder indenfor individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede og indenfor de visiterede kørselsopgaver, trafikskaberne varetager for kommuner og regioner. Det har f.eks. ikke med gældende lov været muligt at tilbyde en bruger af individuel handicapkørsel, der har bopæl på Sjælland, og som er tilknyttet trafikskabet på Sjælland i forhold til handicapkørslen, at anvende individuel handicapkørsel i Nordjyllands Trafikskab under et ophold i Nordjylland.

Da øgede samarbejdsmuligheder således hovedsagligt har vist sig nødvendige i forhold til individuel handicapkørsel samt for opgaver, som trafikskabet varetager vedrørende indkøb af trafik, som kommunen eller regionen skal varetage efter anden lovgivning, bør muligheden for samarbejde mellem trafikskaberne udvides for de nævnte typer af kørsel.

Der bør ikke åbnes for et videre samarbejde i forhold til resterende offentlig servicetrafik, da dette vil være uensigtsmæssigt i forhold til den liberaliserede fjernbuskørsel. Det er således ikke hensigten at skabe konkurrence til fjernbuskørslen.

***RBT: Det vil være hensigtsmæssigt at give mulighed for samarbejde omkring længere busruter, der – som jernbanerne – krydser grænsen mellem to trafikskaber. Der bør derfor ikke gives mulighed for oprettelse af fjernbusruter der konkurrerer med hverken trafikskabernes buslinjer der krydser grænserne mellem trafikskaberne eller jernbanelinjer.***

Det foreslås derfor, at trafikskaberne får mulighed for at samarbejde om individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, der berører mere end to trafikskabers områder. Trafikskaberne kan endvidere samarbejde

om opgaver som trafikskabet varetager vedrørende indkøb af trafik, der berører to eller flere trafikskabers områder, som kommunen eller regionen skal varetage efter anden lovgivning, jf. den gældende § 5, stk. 3.

Trafikskaberne vil med bestemmelsen således kunne samarbejde om kørsler, herunder købe ydelser af hinanden, der vedrører de nævnte typer kørsler.

Det vil i forhold til individuel handicapørsel løse problemstillingen omkring, at ordningen eftergældende ret ikke kan benyttes landsdækkende.

Der henvises til den foreslåede bestemmelse i § 1, nr. 10.

## 2.7 Trafikskabet i Region Nordjyllands overtagelse af statens trafikøberansvar for lokaltogstrafik mellem Hobro og Frederikshavn.

### 2.7.2 Transportministeriets overvejelser og lovforslagets indhold

Regeringen har i det konkurrencepolitiske udspil fra oktober 2012 meldt ud, at regeringen vil gennemføre forsøg med at lade andre operatører end DSB overtage driften på lokale banestrækninger. Initiativet forventes i første omgang gennemført på forsøgsbasis i Nordjylland.

DSB kører normalt ca. 1,1 mio. km om året med lokale tog internt i region Nordjylland. Det er denne trafik, som planlægges overdraget til lokalt ansvar, mens DSB fortsat skal betjene landsdelsforbindelserne til og fra Aalborg efter en forhandlet kontrakt med staten.

***RBT: Vi finder, at der stadig bør være en landsdelsforbindelse (lyntog) helt til Frederikshavn og ikke kun til Aalborg.***

Med den foreslåede hjemmel bliver der mulighed for, at transportministeren kan indgå en aftale med Region Nordjylland om overdragelse af trafikøberansvaret for lokal togtrafik på strækningen Skørping og Frederikshavn til region Nordjylland. Såfremt en sådan aftale indgås, vil ansvaret for den lokale togbetjening på strækningen Skørping og Frederikshavn således påhvile Region Nordjylland, idet regionen vil blive kompenseret af staten for at overtage opgaven i form af et årligt tilskud.

***RBT: Vi går ud fra, at der i praksis menes Hobro og ikke Skørping.***

Det foreslås, at Regionen kan overdrage trafikøberansvaret til Nordjyllands Trafikskab. Med den foreslåede bestemmelse får Nordjyllands Trafikskab i givet fald mulighed for at indkøbe togtrafikken fra Nordjyske Jernbaner eller fra en anden jernbanevirksomhed. Nordjyllands Trafikskab vil således skulle varetage de samme opgaver for togbetjeningen på strækningen Skørping og Frederikshavn, som trafikskabet varetager i forhold til privatbanerne i Region Nordjylland.

Der henvises til den foreslåede bestemmelse i § 1, nr. 12.

***RBT: Det bør i forbindelse med regionernes mulige overtagelse af trafikøberansvaret på dele af det statslige banenet sikres, at disse baners trafikbetjening koordineres med den statslige trafikplan for statens jernbane og med Banedanmarks infrastrukturplanlægning for disse baner.***

***Ud over i Nordjylland er der tilsvarende muligheder andre steder. Således også i forbindelse med elektrificeringen af banestrækningen Køge Nord - Køge - Næstved, hvor denne banes tog fremover skal fortsætte ad den nye bane fra Køge Nord til København. Hermed vil den statslige banestrækning mellem Køge og Roskilde naturligt kunne trafikeres af Regionstog ved en sammenkobling med Østbanen, der således vil kunne køre direkte fra Stevns til Roskilde. Denne mulighed bør også medtages i loven.***

***Tilsvarende kan andre dele af trafikken på det statslige banenet tænkes helt eller delvis at blive indkøbt af regionerne. Som eksempler kan nævnes banetrafikken på en kommende Esbjerg Nærbane og en forlængelse af Lemvig-***

**banens kørsel til Holstebro. Også region Sjælland har udarbejdet et forslag hvor Regionstog overtager driften helt eller delvis på dele af det statslige banenet.**

**Mulighederne bør derfor ud over de konkrete tilfælde indgå som en generel mulighed.**

## 2.8 Forbedret samarbejde mellem aktører i den offentlige servicetrafik på Sjælland

### 2.8.2 Transportministeriets overvejelser og lovforslagets indhold

Der er behov for at den offentlige servicetrafik på Sjælland bliver mere sammenhængende, end den er i dag.

Med tre forskellige selskaber (herefter benævnt selskaberne), der varetager trafikken på Sjælland, oplever kunderne, at der trods et allerede eksisterende samarbejde mellem selskaberne, ikke er optimal sammenhæng på rejser, hvor der anvendes flere transportmidler.

For at styrke sammenhængen i den offentlige servicetrafik og for at forbedre kundernes oplevelse heraf, skal selskabernes samarbejde have en mere forpligtende karakter, og samarbejdet skal omfatte flere områder, end det gør i dag.

For at sikre, at selskaberne har klar hjemmel til at varetage en række opgaver i fællesskab, foreslås den forøgede pligt til samarbejde mellem selskaberne fastsat direkte i loven i stedet for ved bekendtgørelse alene.

Det foreslås derfor, at trafikselskabet på Sjælland, Metroselskabet I/S og de jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt med staten på Sjællands område, i fællesskab etablerer et samarbejde for den offentlige servicetrafik på Sjælland. Selskaberne skal i samarbejde varetage kundevendte opgaver på selskabernes vegne, herunder billetsalg, kundeservice, hittegodsadministration, rejseregler, trafikinformation, markedsføring, kommunikation mv. for trafik der udføres på Sjælland af selskaberne.

Der foreslås endvidere, at selskaberne også kan samarbejde om, at udføre opgaver i relation til takster, indtægtsdeling, koordinering af køreplanlægning, analyse og benchmarking mv.

Det kollektive trafiksystem på Sjælland forventes herefter præsenteret ved ét navn, ét ansigt og ét brand.

Der henvises til de foreslåede bestemmelser i § 1, nr. 15 og 16.

**RBT: Det bør præciseres at "Samarbejdet" udadtil fremstår som et "Trafikselskab".**

**Samarbejdet omkring takster og koordinering af køreplaner bør ikke være et "kan", men skal indgå som en reel del af samarbejdet.**

**Samarbejdet bør ikke føre til at nugældende regler i et selskab gøres dårligere end i dag fordi der er regler på samme område, der er dårligere i de andre selskaber. F.eks. bør den nuværende gratis mulighed for medtagning af cykler på S-banen og hos Lokalbanen ikke ændres til en betalingsordning fordi de andre selskaber ikke ønsker at gøre muligheden gratis. På sigt bør reglerne naturligvis være ens, således at der f. eks. på dette område bliver gratis medtagning af cykler hos alle aktørerne.**

**Omkring passagerrettigheder må det være naturligt, at de rejsetidsgarantier de enkelte trafikselskaber i dag har samordnes til en landsdækkende rejsegaranti for al kollektiv trafik, gældende for hele rejsen, og ikke kun hos den part, hvor en forsinkelse/aflysning er indtruffet.**

## 2.9 Bedre planlægning af den offentlige servicetrafik.

### 2.9.2. Transportministeriets overvejelser og lovforslagets indhold



For at skabe et mere stabilt rutenet indenfor trafikskabets geografiske område, hvor ansvaret mellem kommuner og regioner sættes i mere forudsigelige og stabile rammer, foreslås det, at trafikplanen også skal indeholde et strategisk grundlag, der som minimum fastlægger de overordnede principper for rutenettet samt et flerårigt budgetoverslag.

Der skal med det strategiske grundlag fastlægges et grundlæggende net af ruter, herunder en beskrivelse af kørsels- og betjeningsomfang, som regioner og kommuner så vidt som muligt har lagt sig fast på, og som de som udgangspunkt ikke på kort sigt ændrer.

Det strategiske grundlag skal ses som en form for aftale mellem kommuner og regioner i trafikskabet, hvor de overfor hinanden har lagt sig fast på dette grundlæggende rutenet, som kommuner og regioner efterfølgende vil kunne arbejde ud fra i forbindelse med planlægningen af øvrige ruter.

Med forslaget fastlægges de overordnede principper for rutenettet, ud fra en længere planlægningshorisont end det er tilfældet med planlægningen af busstrafikken i dag.

For at understøtte denne planlægning, findes det hensigtsmæssigt, at der i samspil med disse overordnede principper for rutenettet udarbejdes et flerårigt budgetoverslag. På den måde er det muligt for de enkelte kommuner og regioner at tilrettelægge egen trafik og midlerne hertil bedre.

Hensigten med det strategiske grundlag og flerårige budgetoverslag er at eliminere noget af den usikkerhed, der opstår ved, at der årligt lægges nye budgetter, der betyder, at busruter kan besluttes nedlagt med kort varsel.

Kommunernes og regionernes 1-årige budgetplanlægning er naturligvis fortsat det bærende element i økonomien, og det strategiske grundlag er ikke til hinder for, at en kommune eller regions økonomi nødvendiggør, at der med kort frist ændres eller nedlægges en busrute, der indgår i det strategiske grundlag. Det er således fortsat op til parterne selv at fastlægge serviceniveauet, selvom der udarbejdes et strategisk grundlag.

Det strategiske grundlag er særlig relevant i forhold til busomlægninger som følge af større projekter såsom den kommende letbane i ring 3, åbningen af metrocity-ringen eller ved beslutningen om, hvilke kommunale ruter der vil være hensigtsmæssige at overflytte til regionen i forbindelse med den nye finansieringsmodel som behandlet i punkt 2.3.

Det er bestyrelsen, der ifølge standardvedtægten i sidste ende træffer beslutning om trafikplanen, men de enkelte kommuner og regioner skal inddrages i arbejdet, da det som nævnt er kommuner og regioner, der fastlægger eget serviceniveau.

Jo tættere et område er trafikeret, jo mere relevant er det, at trafikskabet og dennes bestyrelse arbejder for, at der skabes en fælles forståelse for det formålstjenlige i, at der nås til enighed om tilpasningen af busruter og fastlæggelsen af et grundlæggende rutenet.

Der henvises til den foreslåede bestemmelse i § 1, nr. 17.

***RBT: Der er nødt til at være bindende planer der indeholder målbare elemente, som rutenettæthed, frekvenser for transportformerne og korrespondance i knudepunkter.***

***Planerne bør læges ud til offentlig høring inden de besluttes.***

## 2.10 Tilladelse til rutekørsel

### 2.10.2 Transportministeriets overvejelser og lovforslagets indhold

Trafikstyrelsen behandler årligt ca. 1500 ansøgninger om tilladelse til rutekørsel og giver meget sjældent en ansøger afslag på tilladelse til rutekørsel.

Det har inden for en række kategorier af rutekørsel som kørsel med handicappede og ældre samt kørsel til kirke, læge, speciallæge, tandlæge mv. vist sig, at tilladelseskravet ikke tjener noget formål i forhold til lov om trafikskaber, da disse kørselstyper ikke vurderes til at være i konkurrence med de regionale trafikskaber, hvorfor en prøvelse af behovet ikke er nødvendig.

Ansøgning om og udstedelse af tilladelser udgør således en unødigt administrativ byrde for både Trafikstyrelsen og busoperatørerne.

Det foreslås derfor, at der fastsættes en generel bemyndigelsesbestemmelse, hvor transportministeren kan fastsætte regler om, hvilke typer af rutekørsel, der er undtaget fra kravet om tilladelse.

De undtagne kørselstyper skal fastsættes i bekendtgørelse nr. 1736 af 22. december 2006 om rutekørsel.

Der skal ved fastsættelsen af reglerne tages hensyn til, hvorvidt rutekørslen muligvis vil blive udført i konkurrence med de regionale trafikskaber, og om en behovsvurdering derfor fortsat vurderes nødvendig.

***RBT: Det vil være hensigtsmæssigt at give mulighed for samarbejde omkring længere busruter, der – som jernbanerne – krydser grænsen mellem to trafikskaber. Der bør derfor ikke gives mulighed for oprettelse af fjernbusruter der konkurrerer med hverken trafikskabernes buslinjer der krydser grænserne mellem trafikskaberne eller jernbanelinjer.***

Visse kategorier af rutekørsel såsom almindelig rutekørsel i form af almindelig busdrift med en fast køreplan, bør f.eks. fortsat omfattes af kravet om tilladelse til rutekørsel, da sådan rutekørsel vil blive udført i konkurrence med de regionale trafikskaber, hvorfor en behovsvurdering fortsat vurderes nødvendig.

Fjernelse af tilladelseskravet til visse kørselstyper vil indebære en ikke uvæsentlig reduktion i antallet af ansøgninger til behandling i Trafikstyrelsen og vil samtidig lette erhvervet, da det forventes, at antallet af ansøgninger om lokal- og regional rutekørsel vil blive væsentligt reduceret.

Tilladelserne anvendes i dag også som dokumentation i forhold til politiets håndhævelse af reglerne helt generelt, gældende skatte- og afgiftsforhold (moms og vægtafgift) og for håndhævelse af køre- og hviletidsreglerne.

Det vurderes dog, at tilladelserne i forhold til disse formål vil kunne erstattes af en skriftlig kørselskontrakt, hvis denne indeholder oplysninger, som før kunne findes i tilladelsen. Det bemærkes, at vægtafgiftsloven foreslås ændret som følge heraf.

Det foreslås derfor, at transportministeren for kørselstyper, der undtages fra tilladelseskravet, kan fastsætte nærmere regler om krav til oprettelsen af en skriftlig kontrakt om kørslen, indholdet af kontrakten mv.

I henhold Europa Parlamentets og Rådets forordning nr. 1073 af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang til det internationale marked for buskørsel, kan EU-cabotagekørsel, når der er tale om speciel rutekørsel, dokumenteres overfor kontrolmyndighederne ved aftalen mellem transportvirksomheden og transportarrangøren (altså kørselskontrakten), jf. artikel 17, nr. 4. Dette taler således for, at en kørselskontrakt/aftale vil kunne anvendes som dokumentation for, at der er tale om rutekørsel.

Der henvises til den foreslåede bestemmelse i § 1, nr. 19.

## 2.11 Passagerrettigheder og EU-forhold generelt

### 2.11.2 Transportministeriets overvejelser og lovforslagets indhold

For at sikre passagerrettighedsforordningens krav om effektiv klageadgang og håndhævelse, foreslås der med lovforslaget indsat supplerende bestemmelser til passagerrettighedsforordningen vedrørende klageadgang, håndhævelse og sanktion.

Der foreslås endvidere indsat en bemyndigelsesbestemmelse, der giver transportministeren hjemmel til administrativt at fastsætte nærmere regler med henblik på opfyldelse og anvendelse af passagerrettighedsforordningen, herunder nærmere regler om tilsyn og klage, hvis dette vurderes nødvendigt.

Når det, trods fastsættelse af klage- og tilsynsorgan ved lov, samtidig foreslås, at de nærmere regler for opfyldelse og anvendelse kan fastsættes administrativt, er det for at sikre, at reglerne kan tilpasses en eventuel udvikling på området.

I forhold til udpegning af klageorganer, foreslås det, at Ankenævnet for Bus, Tog og Metro og Trafikstyrelsen behandler klagesagerne.

Ankenævnet for Bus, Tog og Metro er et uafhængigt ankenævn, som er godkendt af erhvervs- og vækstministeren i medfør af forbrugerklageloven.

Ankenævnet for bus, Tog og Metro er også udpeget som klageorgan i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1371/2007 af 23. oktober 2007 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser. Det findes derfor hensigtsmæssigt, at bus- og jernbanepassagerer i forhold til de EU-retlige passagerrettigheder kan klage samme sted.

Endvidere behandler nævnet også andre klager over rejser med bus, der ikke relaterer sig til forordningen, hvorfor det af hensyn til forbrugeren bør være samme klageorgan, der behandler størstedelen af klager over busrejser.

Det har dog været nødvendigt at udpege to klageorganer til håndhævelse af forordningen, da Ankenævnet for Bus, Tog og Metro alene har kompetence til at behandle civile tvister angående rejser med kollektiv trafik mellem forbrugere og udbyderen af bus, tog og metro. En klage kan dog angå samtlige omstændigheder i et retsforhold imellem parterne.

Trafikstyrelsen skal derfor varetage de klager, som nævnet ikke har kompetence til at behandle.

De klager, som Trafikstyrelsen forventes, at varetage vil være eventuelle ikke-forbrugerrelaterede klager, klager over lejlighedsvis kørsel, jf. forordningens artikel 3 (b) i relation til artikel 8 om rimelig assistance i tilfælde af ulykker med hensyn til passagerenes praktiske behov og artikel 17, stk. 3, om fremskaffelse af midlertidige erstatningshjælpemidler samt klager over personskadeerstatning i henhold til artikel 7.

Størstedelen af de klager, der kan forventes at indkomme på forordningens område, forventes dog at vedrøre aspekter, som Ankenævnet for Bus, Tog og Metro har kompetence til at behandle.

Med udpegningen af Ankenævnet for Bus, Tog og Metro foreslås den i forordningen nævnte mulighed for, at passageren forinden skal have klaget til transportøren, før de udpegede klageorganer kan behandle klagen, anvendt. Det forventes også, at der for klager rettet til Trafikstyrelsen, skal være klaget til transportøren forinden.

For at sikre effektiv håndhævelse af forordningen, foreslås Trafikstyrelsen udpeget som tilsynsorgan og der foreslås indført mulighed for bødestraf ved overtrædelse af forordningen.

Endvidere foreslås det, at der fastsættes en generel hjemmel til at gennemføre EU-direktiver og fastsætte supplerende regler vedr. EU-forordninger på bus- og privatbaneområdet.

Det er fundet hensigtsmæssigt, at der tilvejebringes regler, der indeholder en generel bemyndigelse, således at der ikke skal foretages ændringer af lov om trafikselskaber på baggrund af direktiver og forordninger, hvis disse holder sig indenfor lovens formål.

Der henvises til de foreslåede bestemmelser i § 1, nr. 24 og 25.

***RBT: Dette kapitel bør overordnet omhandle brugernes indflydelse på såvel trafikplanlægningen og den løbende kontakt med trafikskabet som de egentlige passagerrettigheder.***

**Der arbejdes i et samarbejde mellem Forbrugerådet/Tænk og Transportministeriet i projekt Passagerpulsen med et forslag til en forbedring af kundernes indflydelse på den kollektive trafik.**

**Det vil være formålstjenligt at indarbejde et afsnit herom i forbindelse med lovændringen, således at der på forhånd er medtaget et krav om, at brugere skal inddrages også i planlægningen af den kollektive trafik. Herunder med løbende høringer af de planer, der udarbejdes.**

**Kapitlet om passagerrettigheder vil så passende kunne være et underpunkt til dette mere overordnede punkt.**

**Omkring passagerrettigheder må det være naturligt, at de rejsetidsgarantier de enkelte trafikselskaber i dag har samordnes til en landsdækkende rejsegaranti for al kollektiv trafik, gældende for hele rejsen, og ikke kun hos den part, hvor en forsinkelse/aflysning er indtruffet.**

(3., 4., 5., 6., 7., 8., 9.)

10.

#### Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Den foreslåede ændring af overskriften og deloverskriften i kapitel 1 er en konsekvensændring som følge af, at der indsættes en ny § 3 a, hvor regionerne gives mulighed for at finansiere faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik.

Kapitlet regulerer som følge af den foreslåede ændring ikke alene trafikselskabernes finansiering, men også regionernes finansieringsmuligheder, hvilket der ikke i dag er hjemmel til i anden lovgivning.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 2.5. samt til bemærkningerne til den foreslåede § 1, nr. 9.

**RBT: Det bør sikres, at regionerne har mulighed for at etablere anlæg, der forbedrer fremkommeligheden for de regionale busser, også steder hvor kommunerne ellers har prioriteret biltrafikken. Dette for at sikre, at den regionale bustrafik bliver både effektiv og konkurrencedygtig i forhold til biltrafikken**

(Til nr. 2, Til nr. 3, Til nr. 4)

Til nr. 5

Der foreslås i § 3, stk. 3, at tilskuddet til trafikselskabet på Sjælland dækkes af de deltagende kommuner og Region Hovedstaden og Region Sjælland. De to regioner bidrager med et tilskud svarende til udgifterne til privatbaner og busruter af regional betydning. Kommunerne bidrager med et tilskud svarende til udgifterne til de lokale busruter, jf. stk. 4, og udgifterne til individuel handicapkørsel for kommunens egne borgere. Trafikselskabets udgifter til administration og drift dækkes delvist af de to regioner på baggrund af et grundbeløb, der er fastsat af trafikselskabet, fordelt på hver region, og delvist af regioner og kommuner på baggrund af deres forholdsmæssige andel af det samlede antal køreplanstimer, der udføres inden for henholdsvis Region Hovedstadens og Region Sjællands område.

**RBT: Her bør letbaner indsættes efter privatbaner. Disse vil således indgå på linje med privatbanerne som regionale kollektive trafiklinjer.**

**Den foreslåede ændring af den nuværende fordeling af indtægter og udgifter på busområdet med "millimeterretfærdighed", der hæmmer udvikling og er administrativt belastende, vil stadig give et stort administrativt arbej-**

**de og vil næppe virke meget forenklende i praksis. Den typiske kunde er således helt ligeglad med, om der undervejs passerer en eller flere kommunegrænser, og det burde overvejes at afskaffe denne ordning og lade kommunerne solidarisk deltage i aktørernes (forventede) underskud efter indbyggertal én gang om året.**

Med bestemmelsen fastholdes den nuværende ansvarsfordeling mellem regioner og kommuner, bortset fra ansvaret for finansieringen af trafikelskabets administration og drift. Dog beskrives der under de almindelige bemærkninger i afsnit 2.3 en nærmere definition af, hvad der kan anses som regionale ruter. Dette skal ikke ses som en ændring af ansvarsfordelingen, men blot en præcisering af, at en række ruter, der nu er kommunale, bør flyttes over i regionalt regi og derved finansieres af regionerne, da de anses for at have regional karakter.

Med bestemmelsen fastsættes det, at både regioner og kommuner skal bidrage til administrations- og driftsudgifter. Administrations- og driftsudgifter skal i stedet fordeles ud på de enkelte busruter, med et beløb svarende til de overførte ruter fra kommunerne til regionerne.

Trafikelskabets administration og drift er alle fælles udgifter i trafikelskabet, som ikke kan henføres til de enkelte ruter, som f.eks. køreplanlægning, udbud af trafik, kundecentre mv. Regionernes og kommunernes tilskud til administrations- og driftsudgifterne fastsættes af trafikelskabet. Det forudsættes med bestemmelsen, at regionerne skal dække en del af disse udgifter på baggrund af et af trafikelskabet fastsat grundbeløb fordelt på hver region. Endvidere skal den resterende del dækkes af både regioner og kommuner ved, at udgifterne fordeles ud på de konkrete buslinjer.

Modellen forventes administreret således, at trafikelskabets samlede administrations- og driftsudgifter først fordeles ud på de to regioners områder. På baggrund af denne fordeling fastsætter trafikelskabet det grundbeløb, der skal finansieres af henholdsvis Regions Sjælland og Region Hovedstaden. Dette fastsættes ud fra, hvor mange ruter der er overgået til at skulle finansieres regionalt i hver region for sig.

Den del af det beløb, der er fordelt ud på Region Hovedstadens område, der ikke dækkes af det grundbeløb Region Hovedstaden skal finansiere, skal Region Hovedstaden og de heri beliggende kommuner dække via en fordeling efter regionens og kommuners forholdsmæssige andel af det samlede antal køreplanstimer, der udføres i Region Hovedstadens område.

Ligeledes skal Region Sjælland og de heri beliggende kommuner, dække den resterende del af det beløb, der er fordelt ud på Region Sjællands område, der ikke dækkes af det grundbeløb Region Sjælland skal finansiere, via en fordeling efter regionens og kommuners forholdsmæssige andel af det samlede antal køreplanstimer der udføres i Region Sjællands område.

Der henvises i øvrigt til bemærkningerne under afsnit 2.3.

**RBT: Den foreslåede ændring af den nuværende fordeling af indtægter og udgifter på busområdet med ”millimeterretfærdighed”, der hæmmer udvikling og er administrativt belastende, vil stadig give et stort administrativt arbejde og vil næppe virke meget forenklende i praksis. Den typiske kunde er således helt ligeglad med, om der undervejs passerer en eller flere kommunegrænser, og det burde overvejes at afskaffe denne ordning og lade kommunerne solidarisk deltage i aktørernes (forventede) underskud efter indbyggertal én gang om året.**

Til nr. 6

Der foreslås i § 3, stk. 4, at lokale busruter, som kun betjener én kommune, betales af den pågældende kommune. Øvrige lokale ruter betales af de berørte kommuner. 80 pct. af rutens udgifter fordeles mellem de berørte kommuner ud fra kommunernes forholdsmæssige andel af bussens samlede køreplanstimer, og den resterende del dækkes af alle kommuner ud fra kommunernes forholdsmæssige befolkningstal i forhold til den region, som kommunen er beliggende i.

Med bestemmelsen fastlægges principperne for finansieringen af de lokale ruter, der betales af kommunerne.

Kører en busrute alene internt i en kommune, betales hele ruten af kommunen.

Kører en busrute i flere kommuner, fordeles udgifterne til busruten mellem de berørte kommuner.

80 pct. af rutens udgifter fordeles mellem de berørte kommuner ud fra kommunernes forholdsmæssige andel af bus-sens samlede køreplanstimer, og den resterende del dækkes af alle kommuner ud fra kommunernes forholdsmæssige befolkningstal i forhold til den region kommunen er beliggende i.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 2.3.

***RBT: Den foreslåede ændring af den nuværende fordeling af indtægter og udgifter på busområdet med "millimeter-retfærdighed", der hæmmer udvikling og er administrativt belastende, vil stadig give et stort administrativt arbejde og vil næppe virke meget forenkende i praksis. Den typiske kunde er således helt ligeglad med, om der undervejs passerer en eller flere kommunegrænser, og det burde overvejes at afskaffe denne ordning og lade kommunerne solidarisk deltage i aktørernes (forventede) underskud efter indbyggertal én gang om året.***

Til nr. 7

Bestemmelsen er en konsekvensændring som følge af, at den gældende stk. 3, ændres og bliver til to stykker.

Med den foreslåede bestemmelse fastslås det, at kommunerne og regionerne fortsat i konkrete tilfælde kan aftale at fravige fordelingsprincipperne i § 3, stk. 3 og 4, jf. også den foreslåede § 1, nr. 7, såfremt særlige forhold taler herfor, og alle parter er enige herom. Det kan f.eks. være tilfældet, hvis en rute internt i én kommune har speciel interesse for andre kommuner, og disse kommuner derfor har særskilt interesse i at medfinansiere ruten.

Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til § 1, nr. 5 og 6.

Til nr. 8

Der foreslås i § 3 a, at regionerne kan finansiere faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Med faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik, menes bl.a. terminaler, ventesale, stoppesteder, læskure, informationsstandere, skraldespande, anlæg til optimering af vejfremkommelighed mv.

Bestemmelsen giver alene regionerne mulighed for at finansiere faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik. Bestemmelsen foreskriver således ikke en pligt for regionerne til en sådan finansiering.

Bestemmelsen forventes hovedsagligt benyttet i forhold til anlæg, der f.eks. driftsoptimerer en regional rute, hvis vejmyndigheden ikke ønsker at finansiere et sådant anlæg.

Regionen kan finansiere anlægget helt eller delvist efter aftale med vejmyndigheden. Regionen kan således ikke gennemtvinge etableringen af et fast anlæg, selvom regionen finansierer det fuldt ud, hvis vejmyndigheden ikke finder det hensigtsmæssigt.

Med bestemmelsen ændres der ikke på, at det fortsat er kommunerne og staten der er vejmyndigheder, og har ansvaret for vejplanlægning og- sikkerhed samt for finansiering af veje og faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik mv. Se nærmere omkring afgrænsning til vejmyndighedens ansvar i bemærkningerne til § 1, nr. 9 nedenfor.

Bestemmelsen suppleres af den foreslåede ændring om at trafikelskabet kan varetage ejerskab eller drift, opsætning mv. heraf, hvilket også gøres til en mulighed for regionen, hvis regionen beslutter at finansiere faste anlæg.

***RBT: Det bør sikres, at regionerne har mulighed for at etablere anlæg, der forbedrer fremkommeligheden for de regionale busser, også steder hvor kommunerne ellers har prioriteret biltrafikken. Dette for at sikre, at den regionale bustrafik bliver både effektiv og konkurrencedygtig i forhold til biltrafikken.***

Se i øvrigt de almindelige bemærkninger til afsnit 2.5 for en nærmere beskrivelse af hensynene bag bestemmelsen.

Til nr. 9

Der forslås i § 5, stk. 3, 1. pkt., at trafikselskabet efter aftale med regionen, jf. § 3 a, eller vejmyndigheden kan varetage ejerskab eller opsætning, drift mv. af faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik.

Med faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik menes bl.a. terminaler, ventesale, stoppesteder, læskure, informationsstandere, skraldespande, anlæg til optimering af vejfremkommelighed mv.

Med bestemmelsen gives der hjemmel til, at vejmyndigheden eller regionen kan beslutte, at de vil lade trafikselskabet overtage ejerskabet eller opsætning, drift mv. af de i kommunen (eller på statsvejene) beliggende faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik.

Bestemmelsen kan anvendes således, at der mellem trafikselskabet og kommunen f.eks. aftales en fast årlig kontraktbetaling for at trafikselskabet for fremtiden varetager de pligter der hører til ejerskabet af de faste anlæg, herunder bl.a. vedligehold og drift af de eksisterende anlæg, om eksisterende anlægs udskiftning, ensretning af stoppesteders udtryk, beslutning om placering af nye faste anlæg hvor trafikselskabet finder det hensigtsmæssigt osv.

Det er dog op til vejmyndigheden og trafikselskabet at aftale fremgangsmåde, nærmere vilkår, herunder om, at vejbestyrelsen kan påbyde, at trafikselskabet skal vedligeholde de faste anlæg, finansiering mv. for trafikselskabets overtagelse af ejerskab eller opsætning, drift mv. af faste anlæg.

Udnyttelsen af denne hjemmel skal ses i samme lys, som når kommunen bestiller trafik. Efter nærværende bestemmelse "bestiller" kommunen blot en ydelse, hvorefter trafikselskabet skal stå for opsætning, drift, vedligehold, ejerskab mv. som kommunen på samme vis som med trafik, selv skal betale for.

Det er ikke en forudsætning, at overflytningen af opgavevaretagelsen til trafikselskabet skal omfatte alle faste anlæg på hele kommunens eller statens geografiske område. Det kan således aftales, at trafikselskaberne alene overtager ansvaret for nogle af kommunens, statens eller regionens faste anlæg.

Ved trafikselskabets overtagelse af ejerskab eller ansvaret for opsætning af faste anlæg, gælder vejlovens § 102 om, at det kræver kommunens tilladelse at anbringe materiel, materialer, løsørengstande og lignende på kommuneveje af hensynet til at sikre trafiksikkerheden.

Trafikselskaberne skal derfor have tilladelse til at ændre eksisterende anlæg eller opsætte nye faste anlæg på kommunale veje. Ligeledes vil trafikselskabet skulle søge om rådighedstilladelser til de stoppesteder på statsvejene, hvor selskabet ønsker at opsætte f.eks. skure og informationsstandere.

I forbindelse med en sådan tilladelse vil der kunne stilles vilkår, således at det sikres, at vejmyndigheden f.eks. kan foretage ændringer eller udvidelse af vejen, uden at den bliver mødt med krav fra den, der råder over vejarealet. Dette vil i sagens natur alene være aktuelt i de situationer hvor vejmyndigheden ikke er den samme, som den der råder over arealet.

Vejmyndigheden vil f.eks. kunne stille saglige vilkår om, at trafikselskabet skal rykke installationen inden for en rimelig frist, hvis dette er nødvendigt af hensyn til vejens drift.

Der bør tages stilling til håndteringen af sådanne krav i aftalegrundlaget mellem trafikselskabet og vejmyndigheden, der regulerer trafikselskabets opgavevaretagelse af de faste anlæg.

Parterne bør også i aftalegrundlaget gøre ansvarsfordelingen klar i forhold til, om det også er trafikselskabet, der skal stå for almindelig vedligeholdelse af fx. græs, fliserenholdelse, affaldstømning mv., eller om vejmyndigheden fortsat varetager denne del selv. Der kan f.eks. indgås samarbejds- eller driftsaftaler mellem trafikselskabet og den enkelte kommunes vejafdeling herom.

Det er således ikke hensigten med forslaget, at grundreglen om, at det er vejmyndigheden, der ejer og har den fulde råderet over vejarealet, skal fraviges. Aftales der mellem en kommune og et trafikselskab overtagelse af ejerskab af faste anlæg, bliver trafikselskabet som udgangspunkt ikke ejere af den matrikel, stoppestedet er placeret på, men alene af selve det faste anlæg, f.eks. stoppestedinstallationen.

Det foreslås i § 5, stk. 3, 2. pkt., at trafikselskabet endvidere kan beslutte, at trafikselskabet kan medfinansiere faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik. Trafikselskabet kan beslutte, at det alene er de deltagende kommuner i trafikselskabet, der bidrager til og har indflydelse på en sådan medfinansiering.

Et trafikselskab får med bestemmelsen hjemmel til at medfinansiere faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik, hvis dette besluttes i bestyrelsen. Det er muligt for bestyrelsen at beslutte, at regionerne ikke skal bidrage her til.

Bestyrelsen har mulighed for at fastsætte nærmere rammer for medfinansiering.

Det forventes fastsat i bekendtgørelse nr. 1008 af 9. oktober 2006 om vedtægter for organisering af trafikselskaber, at bestyrelsen træffer beslutning om medfinansiering af faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik.

Beslutter bestyrelsen, at trafikselskabet kan medfinansiere faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik, kan trafikselskabet opkræve tilskud, både faste og engangstilskud, fra trafikselskabets deltagerer. Sådanne tilskud vil kunne danne grundlag for, at trafikselskabet kan medfinansiere faste anlæg.

En anvendelse af bestemmelsen forudsætter, at kommunen selv finansierer dele af projektet, da det er vigtigt, at kommunen fortsat har incitamentet til og herunder også selv tager ansvar for forbedringer af et i kommunen beliggende anlæg.

Bestemmelsen antages ikke at være i strid med princippet om, at ingen kommune kan forpligtes til at betale mere end det forholdsmæssige forbrug af trafikselskabets ydelser, samt at regionen ikke kan forpligtes til at bidrage med mere end udgifterne til at sikre trafikbetjening af regional betydning, da medfinansiering set ud fra et større perspektiv om, at sådanne anlæg kan være til fordel for en større del af det samlede busnetværk, betyder, at alle kommuner/regioner drager fordel heraf. F.eks. ved at kommunens egne borgere i en anden kommune gør brug af anlægget eller ved at kommunen selv på et tidspunkt får medfinansieret et projekt på kommunens eget område.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 2.5.

***RBT: Det bør sikres, at regionerne har mulighed for at etablere anlæg, der forbedrer fremkommeligheden for de regionale busser, også steder hvor kommunerne ellers har prioriteret biltrafikken. Dette for at sikre, at den regionale bustrafik bliver både effektiv og konkurrencedygtig i forhold til biltrafikken.***

Til nr. 10

Det foreslås i § 5, stk. 5, at trafikselskaberne kan samarbejde om individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, der berører mere end to trafikselskabers områder. Trafikselskaberne kan endvidere samarbejde om opgaver som trafikselskabet varetager vedrørende indkøb af trafik, der berører to eller flere trafikselskabers områder, som kommunen eller regionen skal varetage efter anden lovgivning, jf. nyt stk. 6.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Med bestemmelsen udvides muligheden for samarbejde mellem trafikselskaber i forhold til individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, således at også trafikselskaber, der ikke grænser op til hinanden, kan samarbejde, herunder ved f.eks. at købe kørsel af hinanden.



Der skabes således hjemmel til, at et trafikselskab f.eks. kan tilbyde en bruger af individuel handicapkørsel, der har bopæl på Sjælland og derfor er tilknyttet trafikselskabet på Sjælland i forhold til handicapkørslen, at anvende individuel handicapkørsel under et ophold i Nordjylland, hvor det således vil være trafikselskabet i Nordjylland der varetager kørslen.

Det er med bestemmelsen ikke et krav, at selve kørslen som trafikselskaberne udfører, rent fysisk skal gå igennem alle de berørte trafikselskabernes geografiske områder.

Med bestemmelsen åbnes der endvidere for mulighed for, at alle trafikselskaber, hvad enten de grænser op til hinanden eller ej, i forhold til opgaver, som trafikselskabet varetager vedrørende indkøb af trafik, som kommunen eller regionen skal varetage efter anden lovgivning, jf. det foreslåede nye stk. 6, kan samarbejde, herunder ved f.eks. at købe kørsel af hinanden.

Med denne udvidede samarbejds mulighed vil trafikselskaberne kunne etablere bedre transportløsninger særligt tilpasset f.eks. patienter mv. der sendes mellem landsdelene.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 2.6.

***RBT: Det vil være hensigtsmæssigt at give mulighed for samarbejde omkring længere busruter, der – som jernbanerne – krydser grænsen mellem to trafikselskaber. Der bør derfor ikke gives mulighed for oprettelse af fjernbusruter der konkurrerer med hverken trafikselskabernes buslinjer der krydser grænserne mellem trafikselskaberne eller jernbanelinjer.***

(Til nr. 11)

Til nr. 12

Det foreslås i § 5, stk. 10, at Region Nordjylland efter aftale med transportministeren kan overtage trafikkøberansvaret for togtrafikbetjeningen på statens jernbanestrækning mellem Skørping og Frederikshavn. Regionen kan overdrage trafikkøberansvaret til trafikselskabet.

Såfremt denne bestemmelse udnyttes, vil Nordjyllands Trafikselskab skulle indkøbe togtrafikken fra Nordjyske Jernbaner eller fra en anden jernbanevirksomhed. Nordjyllands Trafikselskab vil således skulle varetage de samme opgaver for togbetjeningen på strækningen Skørping og Frederikshavn, som trafikselskabet varetager i forhold til private banerne i Region Nordjylland.

***RBT: Det bør i forbindelse med regionernes mulige overtagelse af trafikkøberansvaret på dele af det statslige banenet sikres, at disse baners trafikbetjening koordineres med den statslige trafikplan for statens jernbane og med Banedanmarks infrastrukturplanlægning for disse baner.***

***Ud over i Nordjylland er der tilsvarende muligheder andre steder. Således også i forbindelse med elektrificeringen af banestrækningen Køge Nord - Køge - Næstved, hvor denne banes tog fremover skal fortsætte ad den nye bane fra Køge Nord til København. Hermed vil den statslige banestrækning mellem Køge og Roskilde naturligt kunne trafikeres af Regionstog ved en sammenkobling med Østbanen, der således vil kunne køre direkte fra Stevns til Roskilde. Denne mulighed bør også medtages i loven.***

***Tilsvarende kan andre dele af trafikken på det statslige banenet tænkes helt eller delvis at blive indkøbt af regionerne. Som eksempler kan nævnes banetrafikken på en kommende Esbjerg Nærbane og en forlængelse af Lemvigbanens kørsel til Holstebro. Også region Sjælland har udarbejdet et forslag hvor Regionstog overtager driften helt eller delvis på dele af det statslige banenet.***

***Mulighederne bør derfor ud over de konkrete tilfælde indgå som en generel mulighed.***

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 2.7.

(Til nr. 13)

Til nr. 14

Det foreslås i § 6 b, stk. 3, at transportministeren kan fastsætte nærmere regler om et sammenhængende takstsystem på tværs af takstområderne.

Der pågår på nuværende tidspunkt et fælles arbejde mellem Transportministeriet, DSB, Movia og Metroselskabet om at forenkle og harmonisere taksterne på Sjælland.

Med bestemmelsen gives der således mulighed for, at der i forbindelse med en eventuel forenkling og harmonisering af taksterne, kan fastsættes nærmere regler herfor ved bekendtgørelse.

***RBT: Et sammenhængende takssystem må ikke gøre priserne dyrere end i dag. Der må derfor særligt sikres, at rejser over de nuværende takstgrænser i et nyt takstsystem fastsættes ud fra de i dag værende billigste takster. For at undgå utilsigtede høje billetpriser for kortere rejser foreslås indført en "kortdistance-takst" for et vist antal stoppesteder/stationer – også henover takstgrænser.***

Til nr. 15

Det foreslås i § 7, stk. 3, at trafikselskabet på Sjælland, Metroselskabet I/S tog de jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt med staten på Sjællands område, i fællesskab skal etablere et samarbejde for den offentlige servicetrafik på Sjælland. Selskaberne skal i samarbejde varetage kundevedtatte opgaver på selskabernes vegne, herunder billetsalg, kundeservice, hittegoodsadministration, rejseregler, trafikinformation, markedsføring, kommunikation mv. for trafik, der udføres på Sjælland af selskaberne. Endvidere kan selskaberne også samarbejde om opgaver i relation til takster, indtægtsdeling, koordinering af køreplanlægning, analyse og benchmarking mv.

Det kollektive trafiksystem på Sjælland forventes således præsenteret ved ét navn, ét ansigt og ét brand.

Samarbejdet skal indrettes på en måde, som sikrer, at den kollektive trafik udvikles til gavn for kunderne og med kunden i centrum, således at kundetilfredsheden i den kollektive trafik øges. Samtidig forventes effektiviteten for de opgaver, som løses i fællesskab mellem selskaberne, også at øges.

***RBT: Det bør præciseres at "Samarbejdet" udadtil fremstår som et "Trafikselskab".***

***Samarbejdet omkring takster og koordinering af køreplaner bør ikke være et "kan", men skal indgå som en reel del af samarbejdet.***

***Samarbejdet bør ikke føre til at nugældende regler i et selskab gøres dårligere end i dag fordi der er regler på samme område, der er dårligere i de andre selskaber. F.eks. bør den nuværende gratis mulighed for medtagning af cykler på S-banen og hos Lokalbanen ikke ændres til en betalingsordning fordi de andre selskaber ikke ønsker at gøre muligheden gratis. På sigt bør reglerne naturligvis være ens, således at der f. eks. på dette område bliver gratis medtagning af cykler hos alle aktørerne.***

***Omkring passagerrettigheder må det være naturligt, at de rejsetidsgarantier de enkelte trafikselskaber i dag har samordnes til en landsdækkende rejsegaranti for al kollektiv trafik, gældende for hele rejsen, og ikke kun hos den part, hvor en forsinkelse/aflysning er indtruffet.***

Transportministeriet og selskaberne vil i samarbejde fastlægge de nærmere retningslinjer for samarbejdet, herunder hvordan det skal opbygges, drives, finansieres, hvilke opgaver samarbejdet skal varetage mv. Det er her især vigtigt, at samarbejdet skal kunne træffe beslutninger på en effektiv og smidig måde.

De deltagende selskaber ændrer ikke status for så vidt angår ejerskab og selskabsform, og selskaberne vil fortsat være ansvarlige for egne indtægter og udgifter.

***RBT: Dette medfører, at der stadig vil være risiko for at de enkelte selskaber fokuserer på egne bundlinjer og ikke på samarbejdet, der derved kan risikeres mange konflikter mellem selskaberne. Ikke mindst hvor der er tale om delvist konkurrerende ruter. Dette er ofte set i forholdet mellem parallelle buslinjer i forhold til banelinjer.***

Selskaberne er ifølge bestemmelsen forpligtigede til at varetage opgaver af kundeendt karakter i samarbejde, og selskaberne må således ikke hver især varetage disse opgaver uden for samarbejdet.

Hensigten med, at selskaberne i samarbejde skal varetage kundeendte opgaver på selskabernes vegne, er, at kunderne skal opleve den kollektive trafik på Sjælland som én sammenhængende enhed, uafhængigt af hvem der producerer ydelserne.

Der gives samtidig mulighed for, at selskaberne ud over de direkte kundeendte opgaver, også kan samarbejde om at varetage andre opgaver, herunder f.eks. opgaver der er indirekte relaterede til kunderne såsom koordinering af køreplanlægning mv.

***RBT: Koordinering af køreplaner må ses som en grundlæggende opgave for samarbejdet og ikke blot en mulighed.***

Oplistingen af opgaver skal ikke anses som en pligt for selskaberne til at skulle tilbyde kunderne de oplyste ydelser. Bestemmelsen betyder alene, at har selskaberne valgt at have kundeendte ydelser, også ud over de oplyste, jf. nedenfor, skal opgavevaretagelsen heraf være i regi af samarbejde mellem selskaberne.

Hvorvidt selskaberne er forpligtede til at lade deres opgaver udføre i regi af samarbejdet mellem selskaberne beror på, om disse kan anses som kundeendte. De oplyste ydelser i bestemmelsens 3. pkt. anses således som kundeendte, men der kan også være andre opgaver, som pga. deres karakter af at være rettet mod kunderne, skal varetages i regi af samarbejdet.

At alle kundeendte aktiviteter skal foretages i regi af samarbejdet mellem selskaberne betyder f.eks. at al kundeendt passagerinformation skal afsendes i samarbejdets navn, at kundeendt kommunikation f.eks. baserer sig på ét fælles logo, en fælles designlinje og fælles sprog og at der etableres én indgang til den kollektive trafik i samarbejdets område gennem én e-mailadresse, ét telefonnummer, ét kundecenter, én hjemmeside, én app, én facebook side og ét kundeprogram.

Det betyder også, at selskaberne, indenfor det geografiske område selskaberne samarbejder omkring, skal have en fælles strategi for udvikling af salgsflader, fælles billetprodukter, tilbud, kampagner mv., fælles markedsføring af samarbejdets produkter og services, både for den samlede trafik og for de enkelte transportformer, mv.

En forudsætning for at skabe en fælles kundeflade, er, at selskabernes selskabsspecifikke kundeflader, der alene dækker indenfor det geografiske område, som samarbejdet mellem selskaberne omfatter, vil blive afviklet, da samarbejdet mellem selskaberne udgør den fremtidige og fælles kundeflade.

Der vil naturligvis også kunne løses opgaver via de eksisterende interessenter og aktører, fx Rejseplanen A/S, Rejsekortet A/S, Bus & Tog samarbejdet, Banedanmark samt andre relevante myndigheder.

Det vil for selskaber med landsdækkende trafik, være nødvendigt at have to platforme, da denne trafik, og alt hvad der relaterer sig hertil, indtil videre ikke skal varetages af samarbejdet. Det gøres derfor tydeligt i bestemmelsen, at forpligtelsen til at lade samarbejdet varetage de kundeendte opgaver på selskabernes vegne alene vedrører trafik der udføres på Sjælland.

***RBT: Det vil være helt nødvendigt, at al trafik, der har en lokal betjening indgår i samarbejdet, også selv om en del af denne trafik er landsdækkende ved, at den går ud over samarbejdets område.***

***Det gælder således for fjern- og regionaltrafikken på statens jernbanet, der betjener stationerne på Sjælland, således at disses betjening kan koordineres med trafikken på de tilstødende buslinjer og privatbaner.***

***Uden en sådan koordinering vil store dele af Sjælland ikke have noget koordineret kollektivt trafiknet.***

**Således er f.eks. stationerne Sorø, Slagelse og Korsør for så vidt angår banetrafikken fortrinsvis betjent af den landsdækkende jernbanetrafik. Endvidere er betjeningen af stationerne Ringsted, Roskilde, Høje Taastrup samt den kommende Køge Nord i stor udstrækning afhængige af den betjening, som den landsdækkende jernbanebetjening giver.**

**Det vil også gælde, når der på et tidspunkt skal videreføres tog over Femernforbindelsen, da disse tog samtidig vil have en væsentlig betjening af Sjællandske stationer.**

**Den nødvendige koordinering mellem den landsdækkende og den regionale/lokale trafikbetjening vil derfor kræve, at også den statslige trafikplan for så vidt angår Sjælland udarbejdes i samarbejde med det nye samarbejdsorgan for trafikselskaberne.**

Samarbejdet mellem selskaberne indskrænker selskabernes kompetence i forhold til opgaver, der er tillagt de enkelte selskaber at varetage som følge af lov om trafikselskaber eller anden lovgivning, da selskaberne som følge af, at opgaven skal varetages i samarbejde, ikke længere egenhændigt kan træffe beslutninger, der vedrører de ved lov tillagte opgaver.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 2.8.

Til nr. 16

Der foreslås i § 7, stk. 4, at transportministeren kan fastsætte nærmere regler for samarbejdet i stk. 3, herunder om samarbejdets opbygning, finansiering, ledelse, drift, opgavevaretagelse, afrapportering mv. som nævnt i stk. 5.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Transportministeren kan således fastsætte nærmere regler for samarbejdet mellem selskaberne, herunder om samarbejdets opbygning, finansiering, ledelse, drift, opgavevaretagelse, afrapportering mv. hvis det viser sig nødvendigt. Der vil f.eks. kunne fastsættes regler, som sikrer beslutningsdygtighed i forhold til de opgaver, selskaberne samarbejder om.

**RBT: Reglerne om konkretisering af samarbejdet bør fastsættes overordnet i selve loven.**

Samarbejdet mellem selskaberne forventes at udvikle sig løbende, hvorfor det er hensigtsmæssigt ikke at fastlægge de nærmere detaljer direkte i loven.

**RBT: Dette medfører, som tidligere nævnt, at der stadig vil være risiko for at de enkelte selskaber fokuserer på egne bundlinjer og ikke på samarbejdet, der derved kan risikeres mange konflikter mellem selskaberne. Ikke mindst hvor der er tale om delvist konkurrerende ruter. Dette er ofte set i forholdet mellem parallelle buslinjer i forhold til banelinjer.**

Endvidere fastholdes den gældende rapporteringspligt for samarbejdet, således at de nævnte parter i stk. 3, i samarbejde en gang årligt udarbejder en rapport, der gør status for samarbejdets resultater og forslag til forbedringer.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 2.8.

Til nr. 17

Der foreslås i § 9, stk. 1, 2. pkt., at trafikselskabernes plan for serviceniveauet for den offentlige servicetrafik også skal indeholde et strategisk grundlag, der som minimum fastlægger de overordnede principper for rutenettet og et flerårigt budgetoverslag.

Det betyder, at trafikselskabets trafikplan også skal indeholde et strategisk grundlag, hvormed der så vidt muligt fastlægges et grundlæggende net af ruter, herunder en beskrivelse af kørsels- og betjeningsomfang, som regioner og

kommuner så vidt som muligt har lagt sig fast på og som de som udgangspunkt har en indbyrdes aftale om på kort sigt ikke at ændre.

***RBT: Der er nødt til at være bindende planer der indeholder målbare elemente, som rutenettæthed, frekvenser for transportformerne og korrespondance i knudepunkter***

Det strategiske grundlag foreslås endvidere understøttet af at flerårigt budgetoverslag, så parterne har en fornemmelse af, hvordan der forventes budgetteret de følgende år. Det er ikke på forhånd fastlagt hvor mange år budgetoverslaget skal omfatte.

I praksis kan flerårige budgetoverslag vanskeliggøres af étårige aftalerammer og budgetlovens rammer, men det strategiske grundlag og budgetoverslaget anses mere for hensigtserklæringer fra regioner og kommuner, der ønskes opnået for at sikre en vis stabilitet i busudbuddet, end for bindende erklæringer. Flerårige budgetoverslag ændrer derfor ikke ved, at regionsrådene og kommunalbestyrelserne fortsat har ret til at prioritere deres budgetter fra år til år.

Det er ikke hensigten, at der med fastlæggelse af et grundlæggende rutenet skal blokeres for, at der omlægges ruter, hvis det findes nødvendigt, ligesom det ikke er hensigten at bestemmelsen eller det strategiske grundlag skal opfattes som et minimumskrav til serviceniveau. Det er fortsat kommuner og regioner der bestemmer serviceniveauet.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 2.9.

(Til nr. 18)

Til nr. 19

Der foreslås i § 20, stk. 3, at transportministeren kan fastsætte nærmere regler om, hvilke typer af rutekørsel, der er undtaget fra kravet om tilladelse. For kørselstyper, der undtages fra tilladelseskravet, kan transportministeren fastsætte nærmere regler om krav til oprettelse af en skriftlig kontrakt om kørslen, indholdet af kontrakten mv.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Det forventes, at kompetencen delegeres til Trafikstyrelsen, da Trafikstyrelsen allerede i dag varetager bestemmelserne vedr. rutetilladelser.

Med bestemmelsen kan der således fastsættes regler om, at visse typer af rutekørsel ikke skal være omfattet af kravet om tilladelse. Der kan også fastsætte nærmere regler for krav om en skriftlig kontrakt for kørslen, sådanne kørselstyper derimod skal leve op til.

Der skal ved fastsættelsen af reglerne tages hensyn til, hvorvidt rutekørslen muligvis vil blive udført i konkurrence med de regionale trafikskaber, og om en behovsvurdering derfor fortsat vurderes nødvendig. Der skal være tale om kørselsarrangementer uden konkurrence til offentlig servicetrafik og de regionale trafikskaber.

Kategorier af rutekørsel såsom almindelig rutekørsel i form af buskørsel med en fastlagt køreplan, kørsel med skoleelever, arbejdstagerkørsel, mv. bør som udgangspunkt fortsat omfattes af kravet om tilladelse til rutekørsel, da de fleste af disse kørselsarrangementer muligvis kan blive udført i konkurrence med de regionale trafikskaber. En prøvelse af behov vurderes derfor fortsat nødvendig. Særligt i forhold til kommuners mulighed for at åbne for, at andre passagerer kan anvende skolebuskørslen, forventes tilladelseskravet til denne type kørsel fastholdt.

Kategorier af rutekørsel som kørsel med handicappede, ældre, børnehaver, konfirmander, svømmekørsel, medlemmer af sportsklubber til sport og kørsel til kirke, læge, speciallæge, tandlæge mv. vurderes umiddelbart ikke at være i konkurrence med de regionale trafikskaber, og en prøvelse af behovet vurderes således ikke nødvendig.

Hvilke kørselstyper, der nærmere skal undtages fra tilladelseskravet vil skulle drøftes med trafikskaberne, og kan endvidere ændre sig over tid.

Tilladelsernes øvrige anvendelsesområde som dokumentation i forhold til politiets håndhævelse af reglerne helt generelt, gældende skatte- og afgiftsforhold (moms og vægtafgift) og håndhævelse af køre- og hviletidsreglerne, erstattes af et forslag om, at der i stedet kan fastsættes nærmere krav til oprettelse og indhold af en skriftlig kontrakt mellem operatøren og transportarrangøren, således at denne kan anvendes som dokumentation overfor relevante myndigheder.

Det forventes derfor, at det ved bekendtgørelse fastsættes, at der for rutekørsel fastsættes et krav om, at der skal oprettes en skriftlig kørselskontrakt, samt regler om hvilke oplysninger en sådan kontrakt mellem busvirksomheden og transportarrangøren skal indeholde.

Det forventes, at der udarbejdes en blanket, der kan anvendes ved indgåelse af kørselskontrakter mellem busvognmanden og transportarrangøren. Denne blanket vil skulle indeholde oplysninger, der sikrer, at det overfor kontrolmyndighederne kan dokumenteres, at betingelserne for rutekørsel er opfyldt, jf. § 19 i den gældende lov om trafik-selskaber. En sådan kontraktblanket vil kunne udarbejdes i samarbejde med Danske Busvognmænd.

I forhold til politiets generelle håndhævelse er der i dag ikke krav om, at en tilladelse til rutekørsel skal medbringes i bussen under kørslen. Ved kontrol på vejen af en bus, der udfører rutekørsel, kan politiet således først efterfølgende konstatere kørselens lovlighed ved at anmode om at få forelagt tilladelsen.

Politiets kontrolmuligheder anses ikke at blive forringet af, at tilladelseskravet erstattes med et krav om en skriftlig aftale mellem buskørselsvirksomheden og transportarrangøren, når aftalen indeholder oplysninger, der sikrer, at det overfor kontrolmyndighederne kan dokumenteres, at betingelserne for rutekørsel er opfyldt.

Rutekørsel er fritaget for moms, og busser, der udelukkende anvendes til rutekørsel, er registreret med anvendelse "rutekørsel" og fritaget for vægtafgift. I modsætning hertil er anden form for buskørsel end rutekørsel pålagt moms, og der betales vægtafgift af busser, der anvendes til sådan kørsel.

I dag anvendes tilladelsen til speciel rutekørsel som dokumentation over for Skat, både hvad angår momsfritagelse og fritagelse for vægtafgift, og en skriftlige kontrakt vurderes at kunne erstatte tilladelsen som dokumentation over for Skat.

Det bemærkes, at vægtafgiftsloven ændres i overensstemmelse hermed.

Busruter under 50 km er ikke omfattet af køre- og hviletidsreglerne. I dag anvendes tilladelsen til speciel rutekørsel som dokumentation over for politiet for, at kørslen ikke er omfattet af køre- og hviletids-reglerne.

Den skriftlige kontrakt vurderes at kunne erstatte tilladelsen som dokumentation over for politiet.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 2.10.

***RBT: Det vil være hensigtsmæssigt at give mulighed for samarbejde omkring længere busruter, der – som jernbanerne – krydser grænsen mellem to trafikselskaber. Der bør derfor ikke gives mulighed for oprettelse af fjernbusruter der konkurrerer med hverken trafikselskabernes buslinjer der krydser grænserne mellem trafikselskaberne eller jernbanelinjer.***

(Til nr. 20, Til nr. 21, Til nr. 22, Til nr. 23)

Til nr. 24

Det foreslås i § 28 a, stk. 1, at Trafikstyrelsen fører tilsyn med overholdelsen af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 181/2011 af 16. februar 2011 om buspassageres rettigheder.

Der er tale om en ny bestemmelse.

*RBT: Dette kapitel bør overordnet omhandle brugernes indflydelse på såvel trafikplanlægningen og den løbende kontakt med trafikselskabet som de egentlige passagerrettigheder.*

*Der arbejdes i et samarbejde mellem Forbrugerådet/Tænk og Transportministeriet i projekt Passagerpulsen med et forslag til en forbedring af kundernes indflydelse på den kollektive trafik.*

*Det vil være formålstjenligt at indarbejde et afsnit herom i forbindelse med lovændringen, således at der på forhånd er medtaget et krav om, at brugere skal inddrages også i planlægningen af den kollektive trafik. Herunder med løbende høringer af de planer, der udarbejdes.*

*Kapitlet om passagerrettigheder vil så passende kunne være et underpunkt til dette mere overordnede punkt.*

*Omkring passagerrettigheder må det være naturligt, at de rejsegarantier de enkelte trafikselskaber i dag har samordnes til en landsdækkende rejsegaranti for al kollektiv trafik, gældende for hele rejsen, og ikke kun hos den part, hvor en forsinkelse/aflysning er indtruffet.*

Med venlig hilsen

**Niels Wellendorf**, bestyrelsesmedlem  
niels.wellendorf@mail.dk

**Ole Iskov**, bestyrelsesmedlem  
oiskov@gmail.com

**Kjeld A. Larsen**, formand  
kjeld.a.larsen@lic-mail.dk

## **Bilag**

Som bilag er indsat:

### Bilag 1:

Rådet for Bæredygtig Trafiks bemærkninger til høringen om evaluering af lov om trafikselskaber af 14. maj 2013.

### Bilag 2:

Kommentarer til evaluering af lov om trafikselskaber fra Wellendorf Transportplanlægning af 31. maj 2013.



**RÅDET FOR BÆREDYGTIG TRAFIK**

Nørrebrogade 39, 1. tv., 2200 København N

[www.baeredygtigtrafik.dk](http://www.baeredygtigtrafik.dk)

14. maj 2013

Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

## Høring om evaluering af lov om trafiksselskaber

I anledning af ministeriets skrivelse af 2. april 2013, nr. 2010-1762, skal vi tillade os at fremsætte følgende bemærkninger til evalueringen.

Det utvivlsomt korrekt, at den kollektive persontrafik især i hovedstadsområdet af den almindelige borger opfattes noget diffus på trods af billetfællesskab m.v. Medvirkende hertil er de efterhånden mange forskellige regler, der gælder for de forskellige aktører f.eks. hvad angår billetsalg, erstatning for forsinkelser, information, køreplaner osv.

Vi er derfor enige i, at der tiltrænges ændringer af hensyn til kunderne og i mindre grad af hensyn til aktørerne. Det er så for os et spørgsmål, om den foreslåede paraplyorganisation hovedsagelig baseret på det nuværende såkaldte direktørsamarbejde vil kunne tilvejebringe også mere radikale ændringer. Det er nemlig ikke gjort med ét navn, ét ansigt og ét brand. Vi har i den forbindelse hæftet os ved, at transportministeren i tilfælde af uenighed træffer afgørelse, men vi vil dog nok foretrække et mere uvildigt forum f.eks. i form af en paraplyorganisation med repræsentanter for stat, regioner og kommuner suppleret med f.eks. en trafikforsker fra DTU og en medarbejder fra Forbrugerrådet. En integreret ny organisation forekommer for drastisk, men det må være en forudsætning, at samarbejdet er forpligtende og som en "grundlov" er fastsat i alle relevante kontrakter.

De nuværende fintmaskede takstzonesystemer (i hele landet), som hverken kunder eller medarbejdere i virkeligheden kan finde helt ud af, foreslås erstattet af større takstområder, der på Sjælland f.eks. kunne bestå af de nuværende Movia-takstområder: Hovedstadsområdet, Område Vest og Område Syd, baseret på de gamle amtsgrænser fra de tidligere trafiksselskaber HT, VT og STS. For at undgå utilsigtede høje billetpriser for kortere rejser indføres en "kortdistance-takst" for et vist antal stoppesteder/stationer – også henover de nye takstgrænser. Den nuværende uforståelige regel om DSB-takst for rejse over takstgrænsen afskaffes, men da dette i særlig grad vil ramme pensionister, kunne "65-billetter" indføres overalt. I princippet bør takstniveauet ikke hæves, hvilket vil blive hilst med glæde af kunderne.

Den nuværende fordeling af indtægter og udgifter på busområdet med "millimeter-retfærdighed" hæmmer udvikling og forekommer administrativt belastende. Den typiske kunde er således helt ligeglad med, om der



undervejs passeres en eller flere kommunegrænser, og det burde overvejes at afskaffe denne ordning og lade kommunerne solidarisk deltage i aktørernes (forventede) underskud efter indbyggertal én gang om året. Tilsvarende kunne det overvejes at lade aktørerne beholde de indkomne billetindtægter med henblik på at afvente denne årlige afregning. Den enkelte kommune kan herefter ikke være ansvarlig og medbestemmende for kørselens omfang, men det er den heller ikke i dag for så vidt angår jernbanerne. Vi indrømmer, at der er tale om nytænkning, som der skal regnes nærmere på, men umiddelbart set bør aktørernes administrationsudgifter kunne nedbringes.

Da indtægtsdelingen således forudsættes tilsvarende afskaffet, bør det aktuelle og måske fiktive spørgsmål om ændring af Movias faktor kunne bortfalde. "Incitamentsbelønninger" til enkelte aktører burde herefter ikke kunne forekomme med en ny og effektiv organisation, idet målet ikke skal være bedre regnskabsresultat for den enkelte aktør, men flere og tilfredse kunder på et metrotilpasset rutenet. Det fremgår ikke helt klart, hvorledes Movia i givet fald vil anvende pengene ud over til rentabilitetsberegning for de enkelte busruter.

Da forholdene i det øvrige land ikke er så komplekse som i Movia-området, har vi ingen umiddelbare bemærkninger til ministeriets forslag 5.1.4 til 5.1.7 på evalueringens side 45. Med hensyn til forslag 5.1.8 er vi af den opfattelse, at lokale færgeruter bør indlemmes i trafikelskaberne som et naturligt led i rutenettet. Hvis der herefter stadig måtte være ø-kommuner, der slet ikke har behov for et trafikelskab, bør de naturligvis kunne melde sig ud.

Om forslag 5.1.9 mener vi, at skolebusser skal være for alle – ikke blot skolebørn og pensionister. Vi bifalder, at det også bliver gratis for alle.

Forslag 5.1.10. Tilladelser til rutekørsel må høre fortiden til efter trafikelskabernes oprettelse, idet vi går ud fra, at rene "piratruter" ikke længere oprettes. Derimod ser vi gerne, at trafikelskaberne og private fjernruter får pålæg om ikke at oprette parallelruter, der kan genere andre ruter eller jernbaner.

Til understregning af behovet for ændringer vil vi supplerende nævne, at der, som evalueringen allerede er inde på, findes et utal af andre u hensigtsmæssige forhold, som bør tages op. Visse trafikelskaber har planer om at afskaffe de trykte køreplaner samt køreplanstavlerne på stoppestederne til skade for især ældre kunder, der savnes elektroniske afgangstavler for både tog og bus adskillige steder, hvorfor kan man ikke til en rimelig overpris (ikke afgift!) købe billet i toget, når man kan i bussen til normal pris, billetautomater skal overalt kunne modtage mønter, mindre pengesedler og gængse kreditkort, ligesom der burde oprettes fælles kundecentre (à la "Trafikanten" i Oslo) med kompetent personale, der kan klare stort set alle kundeønsker.

De kommende letbaner (spurveje) er ikke nævnt, men bl.a. for at undgå nye aktører foreslås de sidestillet med busser. Opmærksomheden henledes på, at DSB S-tog fra 1. januar 2013 er integreret i DSB. Endelig stiller vi os lidt uforstående overfor, at der i Region Syddanmark er to trafikelskaber, når hovedstadsområdet og øvrige Sjælland m.v. kan klare sig med ét.

Med venlig hilsen

Ole Iskov

Medlem af Rådet for Bæredygtig Trafik

## ***Wellendorf Transportplanlægning***

### *Idé- og projektudvikling for tog-, bus- og cykeltrafik*

Niels Wellendorf, Fuglsangvej 18, 2830 Virum, niels.wellendorf@mail.dk, www.wellendorf-transport.dk, CVR: 33320191

---

31. maj 2013

## **Kommentarer til evaluering af lov om trafikselskaber**

Følgende kommentarer er primært i forhold til hovedstadsområdet.

Den foreslåede paraplyorganisation synes umiddelbart at være den, der bedst kan indføres hurtigt. Imidlertid vil en integreret organisation være den eneste, der reelt sikrer at integrationen bliver mærkbar overfor borgerne.

For en paraplyorganisation, er det vigtigt, at samarbejdet er forpligtende og er politisk fastsat i form af krav i de kontrakter mv. der er mellem udbydere(ejere) og trafikselskaber.

Det er ikke nok at det er trafikselskaberne som i høringen kaldes for bestillere, der aftaler integrationen og samarbejdet, så bliver det ikke bedre end i dag!

Den viste organisationsplan mangler således det politiske niveau, hvor der træffes afgørelser om kontraktindhold og politiske mål for den kollektive trafik.

Det er her, dagsordenen skal sættes.

De såkaldte bestillere har som udgangspunkt mange forskellige opgaver og ansvar. DSB, som jo er en operatør er fejlagtigt sat på som bestiller. Det er jo Transportministeriet, der fastlægger DSB's og DSB S-tog's trafik i trafikkontrakterne.

Ligeledes er det et problem, at de selskaber, der skal samarbejde ikke har samme typer af ansvar og opgaver.

Derfor er det netop vigtigt, at det er udbyderne på det politiske niveau, der fastsætter mål og principper for samarbejdet.

I organisationsmodellen må der derfor indsættes et sådant niveau.

En anden ting, der i dag helt mangler er en langsigtet plan for trafikken i hovedstadsområdet. Det er formelt set Movia, der på baggrund af statens jernbaneplan skal lave en 4-årig trafikplan. Imidlertid er statens trafikplan alene en opstilling af kendte og igangværende planer, og ikke en fremadrettet plan, der tager stilling til eller ser på konsekvenserne af foreslåede planer og idéer.

Dette gør at Movia heller ikke kan lave en egentlig langsigtet plan, som udgangspunkt for regionens og kommunernes planlægning.

Da mange kommuner heller ikke har nogen langsigtet plan for hvad de vil med den kollektive trafik, er det også svært at planlægge. Hertil kommer at kommunerne normalt skal bestille deres bustrafik 2 år forud for den konkrete kørsel, hvilket primært har medført stilstand og

nedskæringer af busdriften i stedet for en egentlig trafikplanlægning, der ved at fokusere på en forbedring og udvikling kan medføre flere passagerer og dermed også en bedre økonomi.

Det bør derfor også medtages i den fremtidige organisering, at der sker en langsigtet planlægning af trafikken. Dette kan også ske i en paraplyorganisation.

Det er derfor også en god idé, at flere buslinjer bliver overført til regionerne, også så kommunerne ikke kan blokere for ændringer i det overordnede net.

### Særligt om letbaner

I forbindelse med at flere overordnede buslinjer overføres til regionen bør det overvejes, om også letbaner som den i ring 3 skal sidestilles med det overordnede busnet, da det jo er en vigtig S-buslinje (som regionen i forvejen har ansvaret for) den erstatter. Det vil sige, at driften af denne letbane skal ligge alene i regionens regi og ikke betales af kommunerne. Det bør så alene være etableringen, hvor kommunerne evt. bør medfinansiere.

Det bør også overvejes, om der er behov for endnu såvel et bestillerselskab som operatørselskab for letbanen, eller om den bør indgå i eksisterende selskaber. Bestilleropgaven kan således ligge hos Movia, ligesom operatøropgaven kunne ligge hos Lokalbanen eller Metroservice.

### Mulig organisering

	Busser	Let- og lokalbaner	Metro	S-tog	Re-tog
Politisk niveau	Kommuner	Region	Staten/kommuner	Staten	Staten
Kontraktgiver/ Bestiller af trafik	Kommuner	Region	Metro-selskabet	Trm	Trm
Politiske målsætninger og krav til trafikken	Kommuner	Region	Staten(kommuner)	Staten	Staten
Langsigtet planlægning, Køreplaner, Trafikinformation, Billetsystemer	Paraplyorganisationen				
Konkret trafikbestilling/ udbud	Movia	Movia	Metro-selskabet	Trm	Trm
Operatør/entreprenør	Busentreprenører	Busentreprenører/ Letbaneoperatør/ Privatbaner	Ansaldo (Metro-service)	S-tog	Øvrige regionale tog

Se endvidere bilag omkring organiseringen som pr. 1. januar 2007 og mulig ny organisering, med flere ansvarsområder indarbejdet.

### Appendiks

Som appendiks er indsat dels appendiks 1 fra kommentarer af 17. december 2012 fremsat overfor Trængselskommissionen omkring organisering, trafikinformation og økonomi, dels afsnit omkring tilgængelighed til stationer fra samme kommentarer.

Sidstnævnte, fordi det også indeholder nogle eksempler på samarbejder med kommunerne omkring fysiske anlæg, som der også bør tages højde for i den fremtidige organisering.

## **Appendiks 1**

*Kopi af Appendiks 1 i kommentarer af 17. december 2012 fremsat overfor Trængselskommissionen omkring organisering, trafikinformation og økonomi:*

### **Organisering**

Organiseringen af den kollektive trafik i København medvirker desværre ikke til at give kunderne den opfattelse af sammenhæng, der er vigtig for at give indtryk af et reelt alternativ til bilen, som den ellers er for langt de fleste rejser.

En væsentlig årsag er de forskellige strukturer, den måde de forskellige politiske ejere styrer på med kontrakter, og den måde der finansieres på. Dette lægger ikke op til samarbejde med derimod optimering af det enkelte selskabs økonomiske resultater.

Særligt efter de senere årtiers opsplitning af sektoren, bl.a. med DSB's udskillelse af dele til Banedanmark og efterfølgende Trafikstyrelsen, tilkomsten af metroen i et særskilt selskab og udbuddet af Kystbanen har medført at der er mange flere interessenter, der skal blive enige om hvordan trafikken skal drives og udvikles.

Også uddelegeringen af bustrafikken til de mange kommuner i hovedstadsområdet har gjort det svært at lave en sammenhængende kollektiv trafik.

Der er også mange eksempler på gode samarbejder, der er endt på grund af almindelig "kassetænkning" hos de enkelte selskaber.

Og mange større projekter med udbygning af den kollektive trafik, f.eks. metroen, er sket helt uden et ordentligt og tæt samarbejde, alene med det, der har været strengt nødvendigt. Det har bl.a. medført at skiftemulighederne mellem metroen og andre baner mange steder ikke er eller bliver fuldt integreret, som det kendes fra andre lande.

*De i rapporten fra BSL og A4 om Samspil mellem bus og metro i København af juni 2009, der indgår i kommissionens litteraturliste, anviste eksempler på integration og koordinering som udgangspunkt for en bedre organisering af den kollektive trafik kan derfor kun anbefales.*

Det er imidlertid vigtigt, at en evt. ny paraply organisation også har den nødvendige beslutningskompetence omkring de økonomiske midler, fra både stat, region og kommuner, der gør at der kan sikres et reel samarbejde om løsningen af den kollektive trafik.

Det vil også være nødvendigt, at de enkelte transportformer organiseres på en måde, der er sammenlignelig på de områder, hvor der samarbejdes. Dette gælder også på det ejermæssige og det politiske niveau. Dette har stor betydning i forbindelse med hvem der i de enkelte organisationer har de rette bemyndigelser til at træffe bindende afgørelser i samarbejdet.

Og endelige må de kontrakter, der styrer de enkelte operatører sikre, at samarbejdet går forud for den enkelte operatørs egne interesser.

### **Trafikinformation**

Et eksempel på et samarbejde, der ikke længere virker hensigtsmæssigt, er den faste trafikinformation på stationerne i hovedstadsområdet.

Forud for det fælles takstsystem i hovedstadsområdet og Hovedstadsrådets overtagelse af bl.a. ansvaret for S-banen igangsattes et arbejde med en fælles trafikinformation med linjekort og med tydelig skiltning mellem tog og bus. Bl.a. med udgangspunkt i en studietur til München, der allerede dengang var et forbillede på effektivt samarbejde.

Et af resultaterne var, at der opsattes linjekort for busserne på alle stationer, så kunderne kunne få overblik over det samlede kollektive trafiksystem. Endvidere skiltes til hvor busstoppestederne lå, og hvilke buslinjer der kørte dér.

Dette system er til trods for flere forsøg på en fornyelse, nu stort set ikke eksisterende. De få linjekort for busserne, der i dag sidder på stationerne er fra 2009, og således meget forældede. Og skiltene der viste til busserne med både linjenummer og destination er for længst erstattet af et simpelt buspiktogram ved udgangen.

Årsagerne er mange, også besparelser, og selv om det var HT/HUR/Movia, der betalte for både linjekortene og skiltene på stationer, har det ikke været prioriteret.

Men også tilkomsten af flere elektroniske måder at give trafikinformation, har fjernet fokus for det gode i at have et fuldt overblik over trafiksystemerne i et format, der er overskueligt og tydeligt.

Et andet eksempel på at det ovennævnte fælles trafikinformation ikke kunne fungere, er metroens egenrådighed på dette område. Her indførte man med udgangspunkt i sin egen designmanual i starten et særligt trafik kort, indstøbt i glas på metrostationerne. Da dette var meget dyrt at udskifte i forbindelse med bl.a. S-banens løbende linjeændringer, blev dette kort hurtigt uaktuelt og vildledende.

### **Økonomi**

Når en ny organisering skal etableres, må man også lære af fortidens synder. På det økonomiske område kan til illustration af hvad der kan ske ved ændringer af de organisatoriske tilhørsforhold nævnes et tidligt eksempel. Da S-banen og andre lokale baner i slutningen af 1970'erne skulle overdrages fra staten til Hovedstadsrådet, ændrede DSB i deres indspil til finanslovsforslagene afløbet for en række af de store S-baneudbygninger og materielanskaffelser, der dengang var i gang.

Det medførte, at der årligt afsattes mindre beløb hertil, og at baneudbygningerne derfor tog længere tid. Men ikke mindst betød det, at det beløb der skulle overføres fra staten til Hovedstadsrådet blev mindre, da dette blev opgjort som et gennemsnit af både regnskaberne og de afsatte beløb i overslagårene.

Efterfølgende fik Hovedstadsrådet dog ved en voldgiftsavgørelse en ekstrabevilling, der bl.a. benyttedes til anskaffelse af nye S-tog.

Modsat betød det, at beløbet fra staten til Hovedstadsrådet blev overført som bloktilskud, at Hovedstadsrådet ikke fuldt ud brugte pengene til drift af togtrafikken.

Hovedstadsrådet havde også en forpligtelse til, hvis det nye billige fælles takstsystem fra 1979 ville give mange flere kunder på de strækninger DSB bibeholdt, at man skulle investere i yderligere materiel til disse baner. Da Kystbanen fik mange flere kunder nægtede Hovedstadsrådet imidlertid at investere i mere materiel, og indsatte i stedet en konkurrerende ekspresbuslinje fra Hørsholmområdet. (At denne buslinje, der svarer til den nuværende buslinje 150S viste sig at have et godt underlag i sig selv er så en anden historie).

At Kystbanen ikke var en lokal banestrækning, der ligesom S-banen blev overført til Hovedstadsrådet, skyldtes at DSB havde sørget for at lave en køreplan, hvor Kystbanens tog af rene produktionsmæssige årsager videreførtes ud over hovedstadsområdets grænse mod vest. Herved kunne man undgå at overlevere driften af banen til Hovedstadsrådet.

## **Appendiks 2**

*Kopi af afsnit om tilgængelighed til stationer i kommentarer af 17. december 2012 fremsat overfor Trængselskommissionen omkring organisering, trafikinformation og økonomi:*

### **Tilgængelighed til stationer**

Mulighederne for at komme til og fra den kollektive trafik er af afgørende betydning for at benytte den. Det gælder ikke mindst stationerne.

Der har derfor altid været projekter med henblik på at forbedre adgangene til stationerne, både fra den øvrige trafik og fra den omliggende bolig- og erhvervsbebyggelse.

En meget væsentlig tilgang for at sikre tilgængeligheden er, at byen også tilpasser sig trafikken. Med banenettet som grundnettet, er det her den stationsnære planlægning, der skal styrkes. Ved at sikre, at der ikke længere bygges trafikskabende erhverv langt fra stationerne, og ved at omdanne eksisterende erhvervsområder langt fra stationerne til boligområder, vil megen biltrafik kunne overflyttes til den kollektive trafik.

*Der bør derfor i byplanlægningen tages initiativer til, at byernes struktur tilpasses banenettet i højere grad end i dag. Dette kan f.eks. ske i form af landsplandirektiver.*

### **Terminalprojekter, diverse projekter**

Med udgangspunkt i Kollektiv Trafikplan fra HUR fra 1993, etableredes et Terminalsamarbejde mellem DSB og HT, der med en rapport fra 1997 udarbejdede en række forslag til fælles terminalprojekter. Terminalprojekterne indeholdt typisk en række elementer som nye busterminaler, bedre parkering for biler og cykler og kortere adgangsveje mellem bus og tog. Der var både meget små og meget store projekter. Projekterne finansieredes ligeligt med 1/3 fra DSB, HUR og kommunerne. (DSB's andel blev efterfølgende delt forholdsmæssigt mellem DSB og Banedanmark og endvidere internt mellem DSB og DSB S-tog A/S).

Dette er det hidtil bedste eksempel på et forpligtende samarbejde mellem trafikselskaberne i København. På baggrund af en række skitseprojekter fandtes det, at bane- og busside i det lange løb vil få lige fordele ud af projekterne, uanset om det enkelte projekt ofte indeholdt enten mest bane- eller busforbedringer.

En opfølgning på samarbejdet med udgivelsen af en ny rapport i 2003 faldt desværre sammen med såvel nedlæggelsen af HUR og nedlæggelse af den pulje, der havde finansieret Banedanmarks andel.

Terminalsamarbejdet har derfor siden alene bestået af enkeltprojekter og uden en fast aftale om fordeling af investeringerne. Der har dog været enkelte forsøg i de senere år på at genoptage samarbejdet.

*Det gamle terminalsamarbejde og den møde det var tilrettelagt på, bør indtænkes i den fremtidige organisering af den kollektive trafik i hovedsatsområdet.*

At samarbejdet var en succes vidner det fælles Terminalnyt som blev udgivet i 6 numre om.

### **Supplerende adgange**

Udover terminalprojekter, er mange adgange til stationerne i øvrigt væsentlige for at sikre så kort afstand mellem station og bolig hhv. arbejde.

Også principperne omkring stationsnærhed gør etablering af supplerende adgange vigtig. Således vil en supplerende adgang kunne udvide stationsoplandet med op til 200 m (længden af en S-togsperron). Herved kan der bygges mere stationsnært byggeri.

DSB S-tog udgav i 1999 en rapport herom, men der er dog kun udført meget få af projekterne. Dette skyldes delvis et krav om 50 % medfinansiering fra kommunerne. Men også et internt ønske i DSB S-tog, om at kunderne helst skulle forbi de eksisterende kiosker på vej til toget, for at sikre muligheden for en merindtægt.

*Da der er tale om forholdsvis billige projekter, bør arbejdet med sådanne projekter genoptages.*

Da de enkelte projekter har en meget forskellig pris selv om deres funktion er den samme, bør finansieringen i forhold til kommunale tilskud dog være ens, uanset de enkelte projekts pris. F.eks. er en gangbro over en bane i udgravning meget billigere end en tunnel under en banedæmning, selv om udbyttet er det samme.