

Talepapir til brug ved åbent samråd i TRU vedr. busdrift 14. april 2010

Spørgsmål X Samrådsspørgsmål X: Ministeren bedes uddybe sine overvejelser om en ændret organisering af den kollektive transport i hovedstadsområdet og herunder gøre rede for de 2 mulige modeller, ministeren ser for sig med enten etablering af en paraplyorganisation eller med dannelsen af et helt nyt selskab.

Svar:

Den nuværende lovgivning

Lad mig starte med at redegøre for, hvilke rammer lov om trafikselskaber sætter for samarbejdet i hovedstadsområdet.

I henhold til lov om trafikselskaber er Movia, Metroselskabet og DSB forpligtet til at samarbejde om at skabe sammenhæng i den kollektive trafik i hovedstadsområdet.



Samarbejdet foregår i regi af det såkaldte direktørsamarbejde, der sekretariatsbetjenes af Trafikstyrelsen.

Samarbejdet skal bl.a. omfatte kundeinformation, markedsføring, indtægtsdeling, omstigningsforhold og køreplaner for den offentlige servicetrafik.

Der er flere ting, der tyder på, at samarbejdet ikke fungerer godt nok.

Fx samarbejder selskaberne ikke om rejseregler. Det betyder, at der på nogle områder er forskellige regler for, hvad man må i S-toget, bussen eller metroen.

Fx har DSB S-tog gjort det gratis at køre med S-toget den første søndag hver



måned. Men hvis kunden skifter til bus, metro eller privatbane, skal han købe en billet.

Selskaberne samarbejder heller ikke altid om markedsføring. Det betyder, at de i høj grad markedsfører deres eget produkt – og ikke den kollektive trafik som helhed.

Der er også flere af selskaberne, der har indført deres egne loyalitetsprogrammer, hvor kunden bliver belønnet for at vælge at benytte fx S-toget frem for bussen.

Alle disse tiltag bidrager til, at kunderne oplever, at den kollektive trafik ikke er sammenhængende og koordineret.



Kunderne kan ikke være tjent med, at selskaberne ikke arbejder sammen.

Der er derfor behov for at styrke organiseringen i den kollektive trafik i hovedstadsområdet.

I andre storbyer er der gode erfaringer med en anden organisering med væsentligt tættere koordination af aktørerne i den kollektive trafik.

Udvalget har selv set eksempler herpå i både Zürich og München.

Som jeg ser det, er der 3 modeller for at styrke samarbejdet i hovedstadsområdet. Modellerne er nærmere beskrevet i den evaluering af lov om trafikselskaber, som offentliggøres snart.



Model 1

En mulighed er en styrkelse af det nuværende samarbejde, dvs. et udvidet direktørsamarbejde.

Alle aktører i hovedstadsområdet forpligtes til at indgå i et samarbejde omkring kundeservice, koordinering af køreplanlægning, trafikinformation, billetter, markedsføring og indtægtsdeling.

Der skal indføres en mekanisme til at løse uenigheder. Det kan fx ske ved, at uenigheder forelægges for transportministeren, der så træffer afgørelse.

I praksis vil Trafikstyrelsen være leder af det udvidede direktørsamarbejde.



Denne model fordrer – med andre ord - ikke oprettelse af en ny og selvstændig organisation. Den kan implementeres rimelig hurtigt, da den tager udgangspunkt i det nuværende direktørsamarbejde.

Model 2

En anden mulighed er, at der oprettes en paraplyorganisation som en slags overbygning, som alle selskaberne skal deltage i.

Paraplyorganisationerne kendes fra udlandet, fx fra München. Her sikrer paraplyen, at kunderne oplever, at den kollektive trafik fremstår med en fælles kundeflade.



Det gælder på områder som fælles billetter, fælles trafikinformation og samarbejde om køreplanlægning.

Paraplyorganisationen varetager således en række opgaver på vegne af de enkelte selskaber. Opgaverne skal dermed ikke længere løses af de enkelte selskaber.

Paraplyorganisationen etableres som en ny organisation og finansieres af de enkelte selskaber. Det kan fx være med en fast procentdel af hvert enkelt selskabs omsætning.

Paraplyorganisationen kan fx ledes af en bestyrelse, der består af bestyrelsesformændene fra de enkelte selskaber samt en ekstern formand.



Model 3

En tredje model er etablering af, hvad man kan kalde en integreret model, hvor indkøb, koordinering, markedsføring osv. af hele den kollektive trafik i hovedstadsområdet samles. Denne model kendes fra fx Zürich.

Den integrerede model indebærer, at der etableres et fælles statsligt-regionalt-kommunalt samarbejde. Samarbejdet vil få trafikøberansvaret for al bus-, privatbane- og S-togs-trafik i hovedstadsområdet.

Det nye trafikselskab for hovedstaden vil fremover indkøbe S-togs-trafikken på vegne af staten. I første omgang sker det ved, at trafikselskabet indkøber S-togs-



trafikken hos DSB S-tog, der således fungerer som operatør.

S-togs-trafikken finansieres fortsat af den afsatte bevilling på finansloven. Bestyrelsen for trafikselskabet for hovedstaden kan indkøbe S-togs-trafik inden for den af Folketinget afsatte bevilling. Bevillingen kan ikke anvendes til andre formål.

Det vil stadig være kommunerne og regionerne, der har ansvaret for at finansiere bustrafikken.

Det nuværende Movia deles i to. Region Sjælland opretter sit eget trafikselskab. Den resterende del af Movia, som dækker Hovedstadsområdet, kommer til at indgå i det nye selskab.



Jeg forestiller mig, at Metroselskabet i første omgang ikke vil indgå i organisationen, da selskabets økonomi er så nært knyttet til anlægsarbejdet på Cityringen. Metroselskabet kan evt. komme til at indgå i trafikselskabet, når Cityringen åbner.

Men jeg forestiller mig, at Metroselskabet i den mellemliggende periode vil være omfattet af trafikselskabets beslutninger om markedsføring, kundeservice, billetter mv. for at sikre sammenhængen i hele den kollektive trafik i hovedstadsområdet.

Kystbanetrafikken foreslås ikke i første omgang at indgå i samarbejdet, da det



skal afklares, hvorvidt kystbanetrafikken har regional karakter, eller på sigt skal være et rent lokalbanesystem, fx som en del af S-banen.

Det nye trafikelskabs bestyrelse vil i givet fald kunne bestå af både statslige, kommunale og regionale repræsentanter.

Organisationen skal samlet set varetage opgaver omkring trafikindkøb, køreplanlægning, takstfastsættelse, kundeservice, trafikinformation, billetter, markedsføring og indtægtsdeling.



Videre proces

Jeg har nu fremlagt mine ideer for udvalget.

Modellerne er nærmere beskrevet i den evaluering af lov om trafikkselskaber, som jeg – som nævnt – planlægger at offentliggøre snart.

Jeg har ikke lagt mig fast på, hvilken model jeg foretrækker.

Når evalueringen er offentliggjort, vil jeg tage en dialog med aktørerne og indkalde til politiske drøftelser, så vi sammen kan finde ud af, hvilken model der bedst sikrer en styrket kollektiv trafik i hovedstadsområdet.

Det er vigtigt, at vi finder den løsning, der sikrer kunderne den bedst mulige



service, så den kollektive trafik kan blive mere attraktiv og effektiv.