



## Notat

Transportministeriet  
Center for Kollektiv Trafik  
Frederiksholms kanal 27  
1220 København K

### DSB's høringssvar vedrørende evaluering af Lov om Trafikselskaber

Transportministeriet har ved mail af 3. april 2013 udsendt en evaluering af Lov om trafikselskaber i høring med anmodning om bemærkninger som hermed fremsendes.

#### Samarbejdet i Hovedstadsområdet

Samarbejdet er de seneste par år styrket. Samarbejdet om fælles billetter og takster, herunder indtægtsdeling, fungerer godt, men på flere andre kundevedtømråder kan samarbejdet både udvides og styrkes yderligere, herunder konkret i forhold til:

- Fysisk trafikinformation på knudepunkter
- Kundecenter
- Hittegods

Nøgleordet for den udvidelse er i vores optik "Kunden i centrum". DSB arbejder derfor sammen med Metro og Movia på et oplæg, som vil blive fremsendt til Transportministeriet inden den 1. august 2013.

I evalueringen foreslås det, at der oprettes en paraplyorganisation med lav integration, og Bruxelles nævnes som et eksempel herpå. I Bruxelles fungerer paraplyorganisationen som ramme omkring samarbejdet om den kollektive trafik med fælles takstsystem samt koordinering af køreplaner og markedsføring m.v.

Såfremt der oprettes en paraplyorganisation, er DSB enig i, at de deltagende selskaber ikke skal ændre **status**, men derimod fortsat være ansvarlige for egne indtægter og udgifter. Af samme årsag er vi enige i, at **køreplanskoordinering** er vigtigt, men det skal samtidigt anerkendes, at det lige netop er på det område, at omkostningsniveauet dikteres.

DSB støtter endvidere evalueringens oplæg vedrørende **indtægtsdeling**, der forventes at skabe større incitament til at arbejde for bedre korrespondancer mellem trafikselskabernes transportformer. Vi finder det i den forbindelse hensigtsmæssigt at foretage en revurdering af effekterne af åbning af større transportanlæg til rejseaktivitet – fx åbning af Metro Cityringen – op til åbningen af anlæggene, for at undgå utilsigtede og uheldige forskydninger i indtægtsdelingen selskaberne imellem.

### Sekretariat & Jura

31. maj 2013

Direkte telefon 24683015  
maden@dsb.dk  
www.dsb.dk

### **Landsdækkende sammenhæng i den kollektive trafik**

Den kollektive trafik er til for kunderne, og derfor finder DSB det afgørende, at der med en ny struktur ikke bare opstår nye snitflader til irritation for kunderne.

Behovet for at etablere en paraplyorganisation i Hovedstadsområdet er ifølge evalueringen begrundet i, "*at passagererne ikke altid oplever den kollektive trafik som sammenhængende*".

Det bør i den forbindelse overvejes om hovedstadsområdet, som følge af den tiltagende pendlertrafik, reelt ikke også omfatter den øvrige sjællandske trafik samt Øresundstrafikken udover Movia, Metro og S-tog – eksempelvis har DSB Fjern- & Regionaltog årligt 17 mio. passagerer, som krydser takstgrænsen mellem Hovedstadsområdet og det øvrige Sjælland.

Tilsvarende mener vi, at mange af de ideer, der er gode for Hovedstadsområdet formentlig også er eller bliver relevante landsdækkende.

Det er derfor vigtigt, at paraplyfunktionerne vælges ud fra om de også på sigt vil være mulige at gennemføre landsdækkende, så vi ikke risikerer at ende op med adskillige geografiske paraplystrukturer.

Den landsdækkende tankegang er ydermere væsentlig fordi, der allerede eksisterer tværgående samarbejder, som det er afgørende at indtænke, herunder **Rejsekort A/S, Bus&Tog samarbejdet, Rejseplanen m.v.**

At den geografiske overvejelse er vigtig og gøres tidligt illustreres endvidere af, at der allerede af Trafikstyrelsen er udarbejdet analyse af, om der kan etableres ét takstområde på Sjælland til erstatning for de 4, der er i dag. DSB har allerede i dag lignende samarbejder med trafikselskaberne i den øvrige del af landet om tilsvarende tiltag med det overordnede formål at fjerne synlige og usynlige grænser for oplevelsen af en sammenhængende kollektiv trafik, der leveres af forskellige aktører.

I den forbindelse skal det noteres, at lov om trafikselskaber uden for Hovedstadsområdet statuerer, at trafikselskaberne er takstmyndighed i lokale takstområder, mens jernbaneoperatørerne er takstmyndighed for grænsekrydsende rejser. Bestemmelsen er en barriere for at drive arbejdet med at fjerne de synlige grænser, som takstområderne udgør. DSB ser derfor gerne, at denne udfordring indgår i evalueringsarbejdet.

DSB står gerne til rådighed til at uddybe ovenstående og ser i øvrigt frem til at fortsætte i det konstruktive og positive samarbejde i den videre proces med de øvrige trafikselskaber og Transportministeriet.