

Transportministeriet

Danish Transport Federation

Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K

Via e-mail til trm@trm.dk; ahvh@trm.dk

Høring over Evaluering af lov om trafiksselskaber

DI Transport takker for muligheden for at afgive bemærkninger til evalueringsrapporten. Loven har nu virket i mere end 6 år. Det er derfor på tide at evaluere dens virkning.

DI Transport støtter den politiske målsætning om, at hovedparten af fremtidens trafikvækst skal varetages af den kollektive trafik i de dele af Danmark, hvor geografi, befolkningssammensætning og infrastruktur m.v. betinger det. Det er en ambitiøs målsætning, der stiller store krav til målrettet investeringseffektivitet, hensigtsmæssig organisering og effektive processer. Samtidig er kollektiv trafik offentlig service, der oppebærer en betydelig skattefinansiering. Det skærper samfundets krav til effektivitet.

DI Transport lægger afgørende vægt på, at den samlede persontransport i Danmark sætter kundens behov i centrum. Den rejsende skal opleve et effektivt og sammenhængende transportsystem med fokus på, at det skal være nemt at rejse, hvad enten kunden er pendler eller fritidsrejsende. Der er vores opfattelse, at organiseringen af den kollektive trafik er et væsentligt led heri. Organiseringen skal sikre effektive beslutningsgange og en klar ansvars- og rollefordeling for derigennem at tiltrække flere passagerer til den kollektive trafik. Vores vurdering af evalueringsrapportens anbefalinger og forslag tager således ovennævnte udgangspunkt.

Vi deler rapportens konklusion om, at loven generelt er velfungerende udenfor hovedstadsområdet. Derimod er der stort behov for nytænkning og en ny, og mere effektiv organisering i hovedstadsområdet, der fremstår fragmenteret og uden klar rollefordeling. Med baggrund i den store indpendling til København, finder vi det relevant at definere hovedstadsområdet som Østdanmark.

Rapporten peger på tre muligheder for fremtidig organisering i hovedstadsområdet, henholdsvis et udvidet direktørsamarbejde, en ny paraplyorganisation og en egent-

Postadresse/Postal address

1787 København V (+45) 3377 3377 transport@di.dk
Danmark transport.di.dk

Besøgsadresser/Visiting addresses

Hannemanns Allé 25 Sundkrogsvej 20
København S København Ø

lig integreret model. Rapporten anbefaler, at der etableres en paraplyorganisation med lav integration.

Vi finder ikke, at en paraplyorganisation med lav integration er den mest effektive løsning, når der skal tiltrækkes flest mulige passagerer. Der vil fortsat være uklare grænseflader mellem interessenterne, og med fastholdelsen af interessenternes bagvedliggende struktur vil det fortsat give anledning til at egeninteresse forfølges før helheden. Efter vores opfattelse er den integrerede model et langt mere effektivt instrument til at skabe et entydigt fokus, og dermed mest effektivitet i forhold til at tiltrække brugere af den kollektive trafik. Der anføres i rapporten, at den integrerede model blandt ikke kan omfatte Metroselskabet på grund af gangværende anlægsprojekter. Vi finder, at denne hindring bør kunne overvindes i praksis, for eksempel gennem ændret selskabsstruktur for Metroselskabet. I diskussionen om den integrerede model anføres det på samme måde, at operatøren af Kystbanen og den danske del af Øresundstrafikken heller ikke kan indgå i organisationen, ligesom DSB F&R også ønskes friholdt. Rapporten gør efter vores opfattelse hindringerne unødigt store. Vi finder klart, at der kan findes praktiske løsninger, så alle de segmenter, der er relevante i forhold til hovedstadstrafikken, kan inkluderes. Herunder også nærmere definerede dele af regionaltrafikken.

En klar og entydig rollefordeling er som nævnt afgørende. I den forbindelse er det vigtigt, at der sikres arms længde mellem strategisk og operationelt niveau, og hertil også en høj grad af ligemægtighed mellem interessenterne på det enkelte niveau. Vi finder det derfor bekymrende, at rapporten eksplicit delegerer Transportministeriets myndigheds- og ordregiverbeføjelser til DSB, sådan som det f.eks. fremgår af figur 2.1, hvor DSB tildeles bestillerrolle på lige fod med de offentlige ordregivere. Denne sammenblanding af roller afspejler efter vores opfattelse et helt grundlæggende problem i organiseringen, nemlig manglende arms længde mellem strategisk og operationelt niveau og ubalance i ligemægtighed. Vi finder det afgørende, at der sikres klare linjer i rollefordelingen. Det er Transportministeriet, der er bestiller, hvorimod DSB bør være en operatør på lige fod med andre operatører. Evalueringsrapporten peger da også selv på styrken i, at sammenfaldet mellem bestilleransvar og finansieringsansvar ikke brydes, jf. bilag 1, punkt 2. En operatør bør derfor ikke tildeles en rolle på strategisk niveau.

Det nævnes i rapportens afsnit om Paraplyorganisationen, at organisationen eventuelt kan inkorporeres i et af de eksisterende selskaber. Det vil vi klart fraråde, ikke mindst fordi transparensen bliver uklar og de indbyrdes styrkeforhold belastes. Vi anbefaler, at der arbejdes med at etablere en ny organisation.

Såfremt man politisk beslutter at arbejde videre med Paraplymodellen, finder vi det vigtigt, at der opstilles konkrete og præcise krav til mål, opgaver, rolle- og ansvarsfordeling. Men det er samtidig vigtigt, at der defineres afklarede grænsesnit, således at arbejdsformen bliver smidig. Vi anbefaler også, at resultaterne evalueres senest 3 år efter implementering. En evaluering er et vigtigt instrument til at afgøre om målsætningerne er opfyldt, og hvorvidt der er behov for at arbejde videre med overgang til den integrerede model. Det bør i den forbindelse overvejes, at man til

opgaven anvender en internationalt baseret rådgiver, således at evalueringen sikres det bedst mulige erfaringsgrundlag og den størst mulige objektivitet.

Vi kan tilslutte os forslaget om ændret finansieringsmodel vedrørende busdriften. Vi anbefaler, at der i lighed med etableringen af organisationsstrukturen, også gives interessenterne mulighed for at definere en fælles forankret model indenfor en nærmere defineret tidsfrist. Vi kan også tilslutte os forslaget om ny model for indtægtsdeling.

Vi er enige i, at der heller ikke i fremtiden skal være mulighed for at melde sig ud af Trafikselskabet, men har forståelse for den ene undtagelse, der eksplicit nævnes i punkt 4.6.4.

Afsnit 4.5 omhandler udstedelse af tilladelser til rutekørsel, hvor det foreslås at iværksætte en analyse med fokus på hvor vidt kravet til rutetilladelse for almindelig rutekørsel kan fjernes. Det foreslås også, at tilladelseskravet til speciel rutekørsel afskaffes. Vi kan tilslutte os målet om at forenkle de administrative processer, men vil stærkt anbefale, at eventuelle konsekvenser på gældende skatte- og afgiftsforhold af at fjerne tilladelseskravene analyseres meget nøje inden der træffes beslutninger.

Vi har ingen bemærkninger til rapportens øvrige punkter.

Afslutningsvis vil vi gerne fremhæve behovet for, at organiseringen af den kollektive trafik understøtter de overordnede trafikpolitiske mål. Det gælder navnlig i relation til infrastrukturen, herunder den strategiske planlægning og udbygning af trafikknudepunkter m.v.

Vi finder det også vigtigt, at organiseringen løbende holder fokus på kundernes fremtidige behov for kollektive trafikløsninger. Vi skal i den forbindelse foreslå, at der etableres et brugerråd, hvor repræsentanter for brugerne og virksomhederne m.fl. løbende inddrages i udviklingen af den kollektive trafik i Hovedstadsområdet såvel som i hele Danmark.

Vi står naturligvis til rådighed for den videre proces i forbindelse med revisionen af lov om trafikselskaber.

Med venlig hilsen



Per Henriksen
DI Transport
33 77 46 72