



RÅDET FOR BÆREDYGTIG TRAFIK

Nørrebrogade 39, 1. tv., 2200 København N

www.baeredygtigtrafik.dk

14. maj 2013

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Høring om evaluering af lov om trafikskaber

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 trafikskaber 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 kørslens 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 trafikselskaberne som et naturligt led i rutenettet. Hvis der herefter stadig måtte være ø-kommuner, der slet ikke har behov for et trafikselskab, 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 trafikselskabernes oprettelse, idet vi går ud fra, at rene "piratruter" ikke længere oprettes. Derimod ser vi gerne, at trafikselskaberne 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 uhensigtsmæssige forhold, som bør tages op. Visse trafikselskaber 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 trafikselskaber, når hovedstadsområdet og øvrige Sjælland m.v. kan klare sig med ét.

Med venlig hilsen

Ole Iskov
Medlem af Rådet for Bæredygtig Trafik

Med venlig hilsen

Ole Iskov

Medlem af Rådet for Bæredygtig Trafik