

Hørings svar fra Trængselskommissionen – evaluering af lov om trafik selskaber

Det er et centralt element i Trængselskommissionens tankegodt, at den kollektive trafik skal hænge godt sammen og tilbyde gode muligheder for, at passagererne kan komme hurtigt rundt i byen.

Kommissionen har i den forbindelse drøftet en række tiltag, der sigter på at forbedre den kollektive trafik og har også drøftet, om organisatoriske ændringer kan medvirke til en helhedsorienteret forbedring af den kollektive trafik.

Et effektivt, sammenhængende kollektiv trafiksystem med kunden i centrum!

For Trængselskommissionen er det helt afgørende, at der tages udgangspunkt i kundens situation og kundens behov for en nem, effektiv og sammenhængende rejse fra dør til dør på tværs af den kollektive trafik. Det skal med andre ord være lettere for kunden at overskue billetsystemer og køreplaner samt at sammensætte rejsen på en måde, der er fleksibel for kundens behov. I den forbindelse er det vigtigt, at de forskellige kollektive transportformer er tæt integreret og giver kunden en ensartet og sammenhængende oplevelse af den kollektive trafik. Det er en vigtig forudsætning for et effektivt kollektivt trafiksystem - ikke mindst for at leve op til målsætningerne om, at den kollektive trafik og cyklismen skal stå for størstedelen af den fremtidige trafikvækst og dermed understøtte den generelle målsætning om at overflytte flere rejsende til den kollektive trafik.

Organiseringen af den kollektive trafik er et tema, der optager trængselskommissionens medlemmer. En række forskellige modeller for organisering er blevet drøftet af kommissionens medlemmer – fra et samarbejde som det nuværende direktørsamarbejde over mere forpligtende samarbejdsformer repræsenteret ved forskellige variationer af en paraplyorganisation eller en fælles trafik køberfunktion for al kollektiv trafik øst for Storebælt, til fuld integration af trafik selskaberne i én organisation på tværs af transportformerne. Medlemmer af Trængselskommissionen har i den forbindelse også været på studietur til London, hvor man har lyttet til erfaringerne med en integreret organisation i form af *Transport for London*.

Trængselskommissionen har desuden noteret sig, at regeringen har analyseret forskellige muligheder for en fremtidig organisering af den kollektive trafik i form af Evaluering af lov om trafik selskaber. Kommissionen finder det i den forbindelse positivt, at regeringen adresserer de problemstillinger, der karakteriserer den nuværende organisering og finder, at indstillingen om at etablere en paraplyorganisation har potentiale for at skabe et bedre kundefokus og et mere sammenhængende kollektiv trafiksystem.

En central forudsætning må dog samtidig være, at etableringen af en mere velfungerende organisering i hovedstadsområdet understøtter integration og sammenhæng også i forhold til den regionale og nationale trafikafvikling – herunder eksempelvis regionalbaner, landsdelstrafik og øresundstrafikken. Organiseringen skal med andre ord ikke kun forholde sig en snæver geografisk definition af afviklingen af den kollektive trafik i hovedstadsområdet, men mere generelt til hvordan man giver den rejsende de bedst mulige rammer for at afvikle turen med kollektiv trafik i – samt til og fra – Hovedstaden.

Kommissionen har ikke lagt sig fast på en endelig stillingtagen til, hvordan den kollektive trafik bedst muligt organiseres. Det er dog helt centralt for Trængselskommissionen, at en ændring af organiseringen af den kollektive trafik i – samt til og fra – Hovedstadsområdet reelt bidrager til at skabe

større kundefokus og en mere sammenhængende kollektiv trafik, samt at de deltagende parter tager ansvar og ejerskab i forhold til at nå de fælles målsætninger.

I den sammenhæng lægger Kommissionen afgørende vægt på følgende:

Én kundeflade at forholde sig til: Den kollektive trafik skal have ét fælles ansigt over for kunden – uanset transportform. Det betyder eksempelvis, at kunden kun skal forholde sig til én hjemmeside, ét telefonnummer, ét hittegodskontor mv. Med andre ord skal den kollektive trafik have et fælles *brand* i Hovedstadsområdet på tværs af transportformerne, ligesom der i forlængelse heraf bør udvikles tværgående tiltag som fælles markedsføring, koordinering og udvikling af fælles produkter mv. Som et led i denne indsats bør kunden have adgang til on-line realtidsinformationer i et samlet system, der giver information om alle rejsemuligheder på en given tur her og nu. Systemet bør også på sigt omfatte fleksible transportformer som f.eks. delebiler, bycykler og samkørsel, når disse transportløsninger er udviklet til et niveau og omfang, hvor de kan indgå som en reel rejsemulighed for de rejsende.

Måltrettet indsats mod håndtering af hændelser: Alle transportformer bør styrke og koordinere indsatsen for at begrænse effekter af hændelser. Der bør være et højt beredskab i pendlertidsrummene, således at der kan sættes hurtigt og effektivt ind i tilfælde af uheld mv.

I det omfang at hændelser i et segment – som f.eks. en afbrydelse af togtrafikken på en given strækning - giver anledning til påvirkning af en anden transportform som f.eks. vejtrafikken på en parallel rute, bør der sættes hurtigt ind med målrettede informationer til trafikoperatører og trafikanter i øvrigt med oplysninger om forventede effekter og alternative muligheder. Der er i dag et samarbejde i gang mellem Bane Danmark og DSB, men dette bør omfatte hele den kollektive trafik samt inddrage vejtrafikken.

Attraktive trafikknudepunkter: Trafikknudepunkter, hvor forskellige transportformer knyttes sammen – bil, cykel og kollektive transportformer - skal være attraktive, multifunktionelle steder og ansvaret for dette skal placeres mere entydigt, end det er tilfældet i dag. *Park&Ride* bør indtænkes i indsatsen.

Strategisk planlægning: Den langsigtede strategiske planlægning af hele transportsystemet bør koordineres og ses ud fra kundernes behov. Der skal ske en bedre koordinering af både den kollektive og den individuelle transport, så investeringer optimeres og den kollektive trafik styrkes.

Det er desuden vigtigt, at der opnås en fælles og systematiseret vidensbase for den kollektive trafik. Med henblik på at forbedre den kollektive trafik er det i den sammenhæng centralt, at den indsamlede viden anvendes målrettet herunder til at *benchmarke* de enkelte kollektive transportformer i forhold til hinanden samt i forhold til tilsvarende internationale systemer. En sådan benchmark bør så vidt muligt indeholde en vurdering af forhold som bl.a. økonomi, regularitet og kundetilfredshed. Det er ligeledes vigtigt, at et veludviklet og effektivt sektoransvar for den kollektive trafik i regi af Trafikstyrelsen prioriteres, og at de nødvendige midler til varetagelse heraf stilles til rådighed.

Hvis det på sigt skulle vise sig, at de forventede forbedringer ikke sikres med en paraplyorganisation, er det nødvendigt, at der etableres en anden organisationsform, der kan indfri målsætningen om at skabe

et kundeorienteret og sammenhængende system. Paraplyorganisationen bør derfor evalueres minimum tre år efter etableringen.