

Wellendorf Transportplanlægning

Idé- og projektudvikling for tog-, bus- og cykeltrafik

Niels Wellendorf, Fuglsangvej 18, 2830 Virum, niels.wellendorf@mail.dk, www.wellendorf-transport.dk, CVR: 33320191

31. maj 2013

Kommentarer til evaluering af lov om trafikselskaber

Følgende kommentarer er primært i forhold til hovedstadsområdet.

Den foreslåede paraplyorganisation synes umiddelbart at være den, der bedst kan indføres hurtigt. Imidlertid vil en integreret organisation være den eneste, der reelt sikrer at integrationen bliver mærkbar overfor borgerne.

For en paraplyorganisation, er det vigtigt, at samarbejdet er forpligtende og er politisk fastsat i form af krav i de kontrakter mv. der er mellem udbydere(ejere) og trafikselskaber.

Det er ikke nok at det er trafikselskaberne som i høringen kaldes for bestillere, der aftaler integrationen og samarbejdet, så bliver det ikke bedre end i dag!

Den viste organisationsplan mangler således det politiske niveau, hvor der træffes afgørelser om kontraktindhold og politiske mål for den kollektive trafik. Det er her, dagsordenen skal sættes.

De såkaldte bestillere har som udgangspunkt mange forskellige opgaver og ansvar. DSB, som jo er en operatør er fejlagtigt sat på som bestiller. Det er jo Transportministeriet, der fastlægger DSB's og DSB S-tog's trafik i trafikkontrakterne.

Ligeledes er det et problem, at de selskaber, der skal samarbejde ikke har samme typer af ansvar og opgaver.

Derfor er det netop vigtigt, at det er udbyderne på det politiske niveau, der fastsætter mål og principper for samarbejdet.

I organisationsmodellen må der derfor indsættes et sådant niveau.

En anden ting, der i dag helt mangler er en langsigtet plan for trafikken i hovedstadsområdet. Det er formelt set Movia, der på baggrund af statens jernbaneplan skal lave en 4-årig trafikplan. Imidlertid er statens trafikplan alene en opstilling af kendte og igangværende planer, og ikke en fremadrette plan, der tager stilling til eller ser på konsekvenserne af foreslåede planer og idéer.

Dette gør at Movia heller ikke kan lave en egentlig langsigtet plan, som udgangspunkt for regionens og kommunernes planlægning.

Da mange kommuner heller ikke har nogen langsigtet plan for hvad de vil med den kollektive trafik, er det også svært at planlægge. Hertil kommer at kommunerne normalt skal bestille deres bustrafik 2 år forud for den konkrete kørsel, hvilket primært har medført stilstand og nedskæringer af busdriften i stedet for en egentlig

trafikplanlægning, der ved at fokusere på en forbedring og udvikling kan medføre flere passagerer og dermed også en bedre økonomi.

Det bør derfor også medtages i den fremtidige organisering, at der sker en langsigtet planlægning af trafikken. Dette kan også ske i en paraplyorganisation.

Det er derfor også en god idé, at flere buslinjer bliver overført til regionerne, også så kommunerne ikke kan blokere for ændringer i det overordnede net.

Særligt om letbaner

I forbindelse med at flere overordnede buslinjer overføres til regionen bør det overvejes, om også letbaner som den i ring 3 skal sidestilles med det overordnede busnet, da det jo er en vigtig S-buslinje (som regionen i forvejen har ansvaret for) den erstatter. Det vil sige, at driften af denne letbane skal ligge alene i regionens regi og ikke betales af kommunerne. Det bør så alene være etableringen, hvor kommunerne evt. bør medfinansiere.

Det bør også overvejes, om der er behov for endnu såvel et bestillerselskab som operatørselskab for letbanen, eller om den bør indgå i eksisterende selskaber. Bestilleropgaven kan således ligge hos Movia, ligesom operatøropgaven kunne ligge hos Lokalbanen eller Metroservice.

Mulig organisering

Politisk niveau	Kommuner	Region	Staten/kommuner	Staten	Staten
Kontraktgiver/ Bestiller af trafik	Kommuner	Region	Metro-selskabet	Trm	Trm
Politiske målsætninger og krav til trafikken	Kommuner	Region	Staten(kommuner)	Staten	Staten
Langsigtet planlægning, Køreplaner, Trafikinformation, Billetsystemer	Paraplyorganisationen				
Konkret trafikbestilling/ udbud	Movia	Movia	Metro-selskabet	Trm	Trm
Operatør/entreprenør	Busentreprenører	Busentreprenører/ Letbaneoperatør/ Privatbaner	Ansaldo (Metro-service)	S-tog	Øvrige regionale tog

Se endvidere bilag omkring organiseringen som pr. 1. januar 2007 og mulig ny organisering, med flere ansvarsområder indarbejdet.

Appendiks

Som appendiks er indsat dels appendiks 1 fra kommentarer af 17. december 2012 fremsat overfor Trængselskommissionen omkring organisering, trafikinformation og økonomi, dels afsnit omkring tilgængelighed til stationer fra samme kommentarer.

Sidstnævnte, fordi det også indeholder nogle eksempler på samarbejder med kommunerne omkring fysiske anlæg, som der også bør tages højde for i den fremtidige organisering.

Appendiks 1

Kopi af Appendiks 1 i kommentarer af 17. december 2012 fremsat overfor Trængselskommissionen omkring organisering, trafikinformation og økonomi:

Organisering

Organiseringen af den kollektive trafik i København medvirker desværre ikke til at give kunderne den opfattelse af sammenhæng, der er vigtig for at give indtryk at et reelt alternativ til bilen, som den ellers er for langt de fleste rejser.

En væsentlig årsag er de forskellige strukturer, den måde de forskellige politiske ejere styrer på med kontrakter, og den måde der finansieres på. Dette lægger ikke op til samarbejde med derimod optimering af det enkelte selskabs økonomiske resultater.

Særligt efter de senere årtiers opsplitning af sektoren, bl.a. med DSB's udskillelse af dele til Banedanmark og efterfølgende Trafikstyrelsen, tilkomsten af metroen i et særskilt selskab og udbuddet af Kystbanen har medført at der er mange flere interessenter, der skal blive enige om hvordan trafikken skal drives og udvikles.

Også uddelegeringen af bustrafikken til de mange kommuner i hovedstadsområdet har gjort det svært at lave en sammenhængende kollektiv trafik.

Der er også mange eksempler på gode samarbejder, der er endt på grund af almindelig "kassetænkning" hos de enkelte selskaber.

Og mange større projekter med udbygning af den kollektive trafik, f.eks. metroen, er sket helt uden et ordentligt og tæt samarbejde, alene med det, der har været strengt nødvendigt. Det har bl.a. medført at skiftemulighederne mellem metroen og andre baner mange steder ikke er eller bliver fuldt integreret, som det kendes fra andre lande.

De i rapporten fra BSL og A4 om Samspil mellem bus og metro i København af juni 2009, der indgår i kommissionens litteraturliste, anviste eksempler på integration og koordinering som udgangspunkt for en bedre organisering af den kollektive trafik kan derfor kun anbefales.

Det er imidlertid vigtigt, at en evt. ny paraply organisation også har den nødvendige beslutningskompetence omkring de økonomiske midler, fra både stat, region og kommuner, der gør at der kan sikres et reel samarbejde om løsningen af den kollektive trafik.

Det vil også være nødvendigt, at de enkelte transportformer organiseres på en måde, der er sammenlignelig på de områder, hvor der samarbejdes. Dette gælder også på det ejermæssige og det politiske niveau. Dette har stor betydning i forbindelse med hvem der i de enkelte organisationer har de rette bemyndigelser til at træffe bindende afgørelser i samarbejdet.

Og endelige må de kontrakter, der styrer de enkelte operatører sikre, at samarbejdet går forud for den enkelte operatørs egne interesser.

Trafikinformation

Et eksempel på et samarbejde, der ikke længere virker hensigtsmæssigt, er den faste trafikinformation på stationerne i hovedstadsområdet.

Forud for det fælles takstsystem i hovedstadsområdet og Hovedstadsrådets overtagelse af bl.a. ansvaret for S-banen igangsattes et arbejde med en fælles trafikinformation med linjekort og med tydelig skiltning mellem tog og bus. Bl.a. med udgangspunkt i en studietur til München, der allerede dengang var et forbillede på effektivt samarbejde.

Et af resultaterne var, at der opsattes linjekort for busserne på alle stationer, så kunderne kunne få overblik over det samlede kollektive trafiksystem. Endvidere skiltedes til hvor busstoppestederne lå, og hvilke buslinjer der kørte dér.

Dette system er til trods for flere forsøg på en fornyelse, nu stort set ikke eksisterende. De få linjekort for busserne, der i dag sidder på stationerne er fra 2009, og således meget forældede. Og skiltene der viste til busserne med både linjenummer og destination er for længst erstattet af et simpelt buspiktogram ved udgangen.

Årsagerne er mange, også besparelser, og selv om det var HT/HUR/Movia, der betalte for både linjekortene og skiltene på stationer, har det ikke været prioriteret.

Men også tilkomsten af flere elektroniske måder at give trafikinformation, har fjernet fokus for det gode i at have et fuldt overblik over trafiksystemerne i et format, der er overskueligt og tydeligt.

Et andet eksempel på at det ovennævnte fælles trafikinformation ikke kunne fungere, er metroens egenrådighed på dette område. Her indførte man med udgangspunkt i sin egen designmanual i starten et særligt trafik kort, indstøbt i glas på metrostationerne. Da dette var meget dyrt at udskifte i forbindelse med bl.a. S-banens løbende linjeændringer, blev dette kort hurtigt uaktuelt og vildledende.

Økonomi

Når en ny organisering skal etableres, må man også lære af fortidens synder. På det økonomiske område kan til illustration af hvad der kan ske ved ændringer af de organisatoriske tilhørsforhold nævnes et tidligt eksempel. Da S-banen og andre lokale baner i slutningen af 1970'erne skulle overdrages fra staten til Hovedstadsrådet, ændrede DSB i deres indspil til finanslovsforslagene afløbet for en række af de store S-baneudbygninger og materielanskaffelser, der dengang var i gang.

Det medførte, at der årligt afsattes mindre beløb hertil, og at baneudbygningerne derfor tog længere tid. Men ikke mindst betød det, at det beløb der skulle overføres fra staten til Hovedstadsrådet blev mindre, da dette blev opgjort som et gennemsnit af både regnskaberne og de afsatte beløb i overslagårene.

Efterfølgende fik Hovedstadsrådet dog ved en voldgiftsavgørelse en ekstrabevilling, der bl.a. benyttedes til anskaffelse af nye S-tog.

Modsat betød det, at beløbet fra staten til Hovedstadsrådet blev overført som bloktilskud, at Hovedstadsrådet ikke fuldt ud brugte pengene til drift af togtrafikken.

Hovedstadsrådet havde også en forpligtelse til, hvis det nye billige fælles takstsystem fra 1979 ville give mange flere kunder på de strækninger DSB bibeholdt, at man skulle investere i yderligere materiel til disse baner. Da Kystbanen fik mange flere kunder nægtede Hovedstadsrådet imidlertid at investere i mere materiel, og indsatte i stedet en konkurrerende ekspresbuslinje fra Hørsholmområdet. (At denne buslinje, der svarer til den nuværende buslinje 150S viste sig at have et godt underlag i sig selv er så en anden historie).

At Kystbanen ikke var en lokal banestrækning, der ligesom S-banen blev overført til Hovedstadsrådet, skyldtes at DSB havde sørget for at lave en køreplan, hvor Kystbanens tog af rene produktionsmæssige årsager videreførtes ud over hovedstadsområdets grænse mod vest. Herved kunne man undgå at overlevere driften af banen til Hovedstadsrådet.

Appendiks 2

Kopi af afsnit om tilgængelighed til stationer i kommentarer af 17. december 2012 fremsat overfor Trængselskommissionen omkring organisering, trafikinformation og økonomi:

Tilgængelighed til stationer

Mulighederne for at komme til og fra den kollektive trafik er af afgørende betydning for at benytte den. Det gælder ikke mindst stationerne.

Der har derfor altid været projekter med henblik på at forbedre adgangene til stationerne, både fra den øvrige trafik og fra den omliggende bolig- og erhvervsbebyggelse.

En meget væsentlig tilgang for at sikre tilgængeligheden er, at byen også tilpasser sig trafikken. Med banenettet som grundnettet, er det her den stationsnære planlægning, der skal styrkes. Ved at sikre, at der ikke længere bygges trafikskabende erhverv langt fra stationerne, og ved at omdanne eksisterende erhvervsområder langt fra stationerne til boligområder, vil megen biltrafik kunne overflyttes til den kollektive trafik.

Der bør derfor i byplanlægningen tages initiativer til, at byernes struktur tilpasses banenettet i højere grad end i dag. Dette kan f.eks. ske i form af landsplandirektiver.

Terminalprojekter, diverse projekter

Med udgangspunkt i Kollektiv Trafikplan fra HUR fra 1993, etableredes et Terminalsamarbejde mellem DSB og HT, der med en rapport fra 1997 udarbejdede en række forslag til fælles terminalprojekter. Terminalprojekterne indeholdt typisk en række elementer som nye busterminaler, bedre parkering for biler og cykler og kortere adgangsveje mellem bus og tog. Der var både meget små og meget store projekter. Projekterne finansieredes ligeligt med 1/3 fra DSB, HUR og kommunerne. (DSB's andel blev efterfølgende delt forholdsmæssigt mellem DSB og Banedanmark og endvidere internt mellem DSB og DSB S-tog A/S).

Dette er det hidtil bedste eksempel på et forpligtende samarbejde mellem trafikseksaberne i København. På baggrund af en række skitseprojekter fandtes det, at bane- og busside i det lange løb vil få lige fordele ud af projekterne, uanset om det enkelte projekt ofte indeholdt enten mest bane- eller busforbedringer.

En opfølgning på samarbejdet med udgivelsen af en ny rapport i 2003 faldt desværre sammen med såvel nedlæggelsen af HUR og nedlæggelse af den pulje, der havde finansieret Banedanmarks andel.

Terminalsamarbejdet har derfor siden alene bestået af enkeltprojekter og uden en fast aftale om fordeling af investeringerne. Der har dog været enkelte forsøg i de senere år på at genoptage samarbejdet.

Det gamle terminalsamarbejde og den møde det var tilrettelagt på, bør indtænkes i den fremtidige organisering af den kollektive trafik i hovedsatsområdet.

At samarbejdet var en succes vidner det fælles Terminalnyt som blev udgivet i 6 numre om.

Supplerende adgange

Udover terminalprojekter, er mange adgange til stationerne i øvrigt væsentlige for at sikre så kort afstand mellem station og bolig hhv. arbejde.

Også principperne omkring stationsnærhed gør etablering af supplerende adgange vigtig. Således vil en supplerende adgang kunne udvide stationsoplandet med op til 200 m (længden af en S-togsperron). Herved kan der bygges mere stationsnært byggeri.

DSB S-tog udgav i 1999 en rapport herom, men der er dog kun udført meget få af projekterne. Dette skyldes delvis et krav om 50 % medfinansiering fra kommunerne. Men også et internt ønske i DSB S-tog, om at kunderne helst skulle forbi de eksisterende kiosker på vej til toget, for at sikre muligheden for en merindtægt.

Da der er tale om forholdsvis billige projekter, bør arbejdet med sådanne projekter genoptages.

Da de enkelte projekter har en meget forskellig pris selv om deres funktion er den samme, bør finansieringen i forhold til kommunale tilskud dog være ens, uanset de enkelte projekts pris. F.eks. er en gangbro over en bane i udgravning meget billigere end en tunnel under en banedæmning, selv om udbyttet er det samme.