

MINISTEREN

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget
Folketinget

Dato 10. november 2017
J. nr. 2017-5725

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget har i brev af 13. oktober 2017 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål 54:

Ministeren bedes redegøre for, om de kollektive trafikoperatørers resultatkontrakter indeholder incitament til, at operatørerne koordinerer køreplaner og i øvrigt samarbejder om en optimal gennemførelse af den samlede transport af passagerer på tværs af de kollektive trafikformer.

Svar:

Jeg skal starte med at definere, at jeg forstår ”de kollektive trafikoperatører” som trafikvirksomhederne DSB, Arriva og NT, Midttrafik, Sydtrafik, FynBus og Movia.

For så vidt angår de lokale trafikselskaber, så har staten ikke kontrakt med disse.

For så vidt angår regelgrundlag for selskaberne (lov om trafikselskaber) og i selskabernes kontrakter med deres operatører er spørgsmålet forelagt Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

Jeg har desuden forelagt spørgsmålet for DSB og Arriva med henblik på en beskrivelse af samarbejdet på tværs af kollektive trafikformer.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen oplyser følgende:

”De regionale trafikselskaber varetager en række opgaver inden for trafikskabets geografiske område. En af disse opgaver er koordinering og planlægning af offentlig servicetrafik, jf. lov om trafikselskaber § 5, stk. 1, nr. 3.

Jf. lov om trafikselskaber § 7 skal trafikselskaberne samarbejde om at skabe gode muligheder for forbindelse med andre trafikselskabers og statens offentlige servicetrafik, herunder ved tilrettelæggelse af køreplaner. De nærmere rammer for koordinering og samarbejde er fastsat i Bekendtgørelse om samarbejde ved koordinering og planlægning af offentlig servicetrafik m.v. (BEK nr. 1106 af 16/09/2015).

Af bekendtgørelsen fremgår, at staten mindst hvert 4. år udarbejder en statslig trafikplan for den jernbanetrafik, der udføres som offentlig servicetrafik på kontrakt med staten.



Trafikselskaberne skal ligeledes mindst hvert 4. år udarbejde en plan for serviceniveauet i den offentlige servicetrafik, der varetages af trafikselskaberne. Trafikselskabernes plan skal indeholde et strategisk grundlag, der som minimum fastlægger de overordnede principper for rutenettet og et flerårigt budgetoverslag, der udarbejdes i samspil med de overordnede principper. Trafikselskabernes trafikplan skal tage udgangspunkt i den statslige trafikplan. Trafikplanen skal offentliggøres og indsendes til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, der bruger trafikplanerne til at holde sig orienteret om trafikselskabernes arbejde.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har til brug for besvarelsen af TRU 54 indhentet bidrag fra trafikselskabernes paraplyorganisation Trafikselskaberne i Danmark (TiD). TiD oplyser, at *”Koordineringen med DSB foregår ved, at trafikselskaberne får fremsendt DSBs køreplaner, hvorefter bustrafikken i videst muligt omfang tilrettelægges, så den passer med togafgangene på de stationer som betjenes af bustrafik.*

I Movias geografiske område foregår den overordnede koordinering i den mellem DSB, Movia og Metro nedsatte køreplangruppe, hvor DSB, Movia, Lokaltog og Metro udveksler køreplanudkast, diskuterer betjeningsstruktur og aftaler leveringstidspunkterne for den endelige køreplan.”

Og *”Køreplanerne for busruter planlægges af trafikselskaberne ud fra det af kommuner eller regioner besluttede serviceniveau samt i dialog med busoperatørerne. Det er således trafikselskabet, der har ansvaret for at koordinere de forskellige ruter, så omstigning i vidst muligt omfang er mulig.”*

Der er ikke noget retligt grundlag, der regulerer trafikselskabernes rettidighed. TiD oplyser, at der anvendes en række incitamentter i trafikselskabernes kontrakter med busoperatørerne og lokaltogsoperatørerne for at sikre fokus på rettidighed. Dette er fx mulighed for bod ved forsinkelser, og bonus hvis rettidigheden overholdes.”

DSB oplyser følgende:

”Jf. afsnit 7.1.2 i trafikkontrakten mellem DSB og Transport-, Bygnings- og Boligministeriet er DSB forpligtet til at inddrage trafikselskaberne i forbindelse med tilrettelæggelse af køreplaner, og jf. afsnit 7.1.1 er DSB forpligtet til at inddrage regioner, kommuner og trafikselskaber i forbindelse med væsentlige ændringer i køreplanen.

DSB fremsender et udkast til en køreplan til de andre operatører og trafikselskaberne forud for et køreplansskifte. Det giver mulighed for, at trafikselskaberne og de andre operatører kan drøfte lokale ændringer på baggrund af DSB's foreslåede køreplan. Endvidere giver det mulighed for, at de kan give bemærkninger og kommentarer til DSB. Generelt indarbejder DSB deres ønsker i det omfang, at det bidrager til en bedre løsning samlet set for den kollektive trafik og ikke udgør en uforholdsmæssig stor negativ økonomisk påvirkning for DSB.

Trafikselskaber og andre operatører har derudover løbende dialog med DSB om køreplanen – herunder ift. ændringer, som kan have betydning for skiftetider mellem eksempelvis tog og bus.”



Arriva oplyser følgende:

Side 3/3

”Arriva har hvert år koordinerende møder med de trafikselskaber, som laver buskøreplaner til og fra vores stationer. Desuden har vi tæt dialog med DSB om deres køretider på de stationer, hvor der er mulighed for togskifte. Vi forsøger at koordinere ankomst- og afgangstider på både bus og tog, således flest mulige kunder i den kollektive trafik kan komme til og fra hjem, skole, arbejde, mm, idet vi netop ved at tilgodese flest mulige kunders transportbehov får flest mulige kunder i toget, og dermed bedst mulige betingelser for vores togforretning. Fra kundeundersøgelser, bl.a. Passagerpulsens, ved vi, at en optimal gennemførelse af de korresponderende forbindelser vi kan lave, jo mere tilfredse er kunderne. Gennem vores trafikkontrakt har vi incitament til at holde en høj kundetilfredshed, da denne er bonusreguleret. Derudover er en høj kundetilfredshed også med til at fastholde flest mulige kunder i toget.”

Jeg henholder mig til oplysningerne fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, DSB og Arriva.

Der henvises endvidere til svar på (TRU alm. del) spørgsmål 53.

Med venlig hilsen



Ole Birk Olesen