

Fire modeller for organisering af lokal kollektiv transport



Model 1

Modellens grundstruktur tager udgangspunkt i den nuværende organisering. I modellen forudsættes dog, at der sker en række regulatoriske tilpasninger vedr.:

1. Trafikselskabernes mulighed for at gøre brug af og udvikle nye, fleksible transportløsninger
2. Manglende formaliseret og operationelt samarbejde på tværs af stat, regioner og kommuner.
3. Incitamentsstrukturerne, som hæmmer økonomisk effektivitet i regionernes prioriteringer
4. Etårige bevillinger til trafikselskaberne, som kan indebære stop-and-go-situationer i transporttilbuddene.

Figur 8.1. Illustration af koncept for model 1

Myndigheder, der er ansvarlige for og finansierer den lokale kollektive transport

Kommuner

Regioner

Enheder, der driver den lokale kollektive transport

Trafikselskaber

Letbaneselskaber

Parter, der udfører den lokale kollektive transport

Private operatører

Privatbaneselskaber

Model 2

I model 2 har regionerne ikke længere opgaver inden for kollektiv transport, og regionernes nuværende opgaver skal derfor fordeles mellem kommuner og stat. Dermed følger ekspertudvalget Sundhedsstrukturkommissionens anbefaling om, at regionerne kun skal fokusere på sundhedsopgaverne. Det regionale ansvar fordeles mellem staten og kommunerne:

- Staten overtager beslutnings- og finansieringsansvaret for den mest overordnede regionale busstrafik og for privatbanedrift og -ejerskab.
- Kommunerne overtager det fulde beslutnings- og finansieringsansvar for letbanedrift samt de regionale busruter, der ikke placeres hos staten.

Figur 9.1. Illustration af koncept for model 2

Myndigheder, der er ansvarlige for og finansierer den lokale kollektive transport

Kommuner

Staten

Enheder, der driver den lokale kollektive transport

Kommunale trafikselskaber

Statslig virksomhed

Letbaneselskaber

Parter, der udfører den lokale kollektive transport

Private operatører

Privatbaneselskaber

Model 3

Model 3 henter sin inspiration fra modellen i eksempelvis Skåne, idet det dog bemærkes, at regionerne i Sverige har andre rammevilkår end i Danmark.

Model 3 skaber en mere strømlinet organisering, hvor det alene er ét politisk led, der er ansvarlig for at beslutte og finansiere omfanget af den lokale (ikke-statslige) kollektive transport - regionerne.

Det kommunale led udgår dermed af den kollektive transport. Al lokal, kommunal og regional, kollektiv transport besluttet herefter af regionerne. Der opnås dermed en entydig forankring af det politiske ansvar og af ansvaret for kunden.

Figur 10. 1. Illustration af koncept for model 3

Myndigheder, der er ansvarlige for og finansierer den lokale kollektive transport

Regioner

Enheder, der driver den lokale kollektive transport

Forvaltninger/selskaber

Letbaneselskaber

Parter, der udfører den lokale kollektive transport

Private operatører

Privatbaneselskaber

Model 4

Model 4 indebærer, at der oprettes et antal nye mobilitetsselskaber, som erstatter de nuværende trafikselskaber. Både finansieringen af mobilitetsselskabernes opgaveløsning og deres beslutningskompetence vil være fundamentalt anderledes end for de nuværende trafikselskaber.

Modellen indebærer, at kommuner og regioner ikke længere vil være ansvarlige for at prioritere og finansiere den kollektive transport. Der er således kun ét ansvarligt niveau for den lokale, kommunale og regionale, kollektive transport; Mobilitetsselskaberne.

Figur 11.1. Illustration af koncept for model 4

Myndigheder, der er ansvarlige for og finansierer den lokale kollektive transport

Staten

Enheder, der driver den lokale kollektive transport

Mobilitetsselskaber

Parter, der udfører den lokale kollektive transport

Private operatører

Privatbaneselskaber

Vurderingskriterier

1. **Kunden i centrum.** Sikrer at kunden oplever et sammenhængende og inddragende transportsystem, der skaber værdi for kunden, og hvor der tilbydes tilgængelige, relevante informationer, billetprodukter og kundeservice.
2. **Et strategisk hovednet.** Giver gode rammer for en langsigtet planlægning, udvikling og drift af det strategiske hovednet i og mellem byer og landsdele, tilkoblet lokale kollektive transportløsninger, herunder de nye, fleksible transportløsninger.
3. **Nye, fleksible transportløsninger.** Understøtter udvikling af og sammenhæng mellem nye, fleksible transportløsninger især i landdistrikter og mindre byer, der både er koblet til den lokale kollektive transport og det strategiske hovednet.
4. **Særligt for store byer og hovedstadsområdet.** Understøtter et effektivt, sammenhængende kollektivt transportsystem på tværs af aktørerne i de store byer og i hovedstadsområdet.
5. **Et lokalpolitisk forankret ansvar.** Sikrer sammenhæng mellem det demokratiske beslutningsansvar og viden om lokale mobilitetsbehov.
6. **Økonomisk effektivitet.** Skaber incitament til bedst mulig mobilitet inden for den givne økonomiske ramme gennem effektiv planlægning og drift, prioritering og ansvarlig forvaltning.

Ekspertudvalgets vurdering af de fire modeller

	1. model	2. model	3. model	4. model
Kunden i centrum				
Et strategisk hovednet				
Nye, fleksible transportløsninger				
Særligt for store byer og hovedstadsområdet				
Et lokalpolitisk forankret ansvar				
Økonomisk effektivitet				