

NOTAT**Telefon** 0045 38665000
Direkte 0045 20561243
Web www.regionh.dk

Dato: 25. marts 2013

Transportministeriets evaluering af lov om trafikselskaber

Indledning

I forbindelse med kommunalreformen blev der i 2007 oprettet trafikselskaber i hele landet. Der blev skabt en ensartet struktur på busområdet, og kommuner og regioner fik kompetence til selv at beslutte, hvilket serviceniveau, de ønsker at tilbyde.

Af regeringsgrundlaget fremgår det, at der skal gennemføres en evaluering af, hvorvidt der kan skabes en mere hensigtsmæssig organisering af den lokale kollektive transport. Det har vist sig, at ikke alle elementer i den nuværende lovgivning virker lige hensigtsmæssigt. I hovedstadsområdet med de mange aktører, har det betydet, at kunderne ikke altid oplever den kollektive trafik som sammenhængende.

Den offentliggjorte evaluering har fokus på busområdet og på behovet for at justere de lovgivningsmæssige rammer for trafikselskaberne samt samspillet mellem aktørerne i den lokale kollektive trafik.

Evalueringen skal også ses i sammenhæng med Trængselskommissionen. Kommissionen offentliggjorde i februar måned 2013 et idékatalog over mulige tiltag i hovedstadsområdet, som bl.a. skal reducere trængsel og sikre større overgang til kollektive transportformer. I kataloget peges der på, at behovet for at styrke sammenhængen, herunder samarbejdet mellem aktørerne i den kollektive trafik.

Evalueringsens forslag for hovedstadsområdet

På baggrund af de hidtidige analyser og undersøgelser foreslår Transportministeriet, at der i forhold til hovedstadsområdet justeres på følgende elementer:

1. Samarbejdet mellem aktørerne i hovedstadsområdet

Det foreslås, at der oprettes en paraplyorganisation med lav integration, som alle selskaber skal deltage i. Paraplyorganisationen skal i forhold til kunderne give det kollektive trafikssystem ét ansigt og ét brand. Paraplyen skal varetage kundeservice, koordinering af køreplanlægning, trafikinformation, billetter, markedsføring og indtægtsdeling.

Transportministeren vil i første omgang lade selskaberne selv komme med et fælles forslag til, hvordan paraplyorganisationen kan organiseres.

Det fremgår ikke af evalueringen, hvorvidt der skal etableres en bestyrelse for den nye paraplyorganisation.

2. Ansvars- og finansieringsmodel

I hovedstadsområdet foreslås det, at de administrative omkostninger fordeles mellem regioner og kommuner i forhold til indkøb af trafik. Dette svarer til modellen i resten af Danmark.

Regionens frigjorte midler kan anvendes til at købe mere busstrafik af regional karakter. Der lægges op til at S-busserne og andre regionale ruter fremover skal finansieres af regionerne. Det indebærer en styrkelse af regionens ansvar på busområdet.

3. Antallet af bestyrelsesmedlemmer

Grænsen på de nuværende 9 medlemmer foreslås fastholdt af hensyn til bestyrelsens beslutningsdygtighed og operationalitet.

I evalueringen lægges der imidlertid op en overvejelse om, hvorvidt regionerne, som følge af det større ansvar, skal have flere medlemmerne i bestyrelserne.

Regionale beslutninger

I forbindelse med drøftelsen af regeringsgrundlaget og mulighederne for regionerne vedtog Forretningsudvalget den 15. november 2011:

- Regionen skal være forpligtiget til at udarbejde en samlet udviklingsplan, der skaber sammenhæng i den kollektive trafik
- Den kollektive trafik i regionen skal samles i ét trafikselskab (letbane, metro, S-tog, busser og lokalbaner)
- Der bør være mulighed for, at regionen medvirker til at skabe et velfungerende sammenhængende kollektivt trafiksystem.

Denne beslutning ligger til grund for de indspil, som regionen på dette område har afgivet til Trængselskommissionen:

- Forslag om oprettelse af to regionale trafikselskaber i Østdanmark, som varetager hele den kollektive trafikbetjening.
- Forslag om flere regionale busruter.

Som det kan ses i evalueringen, så er der ikke foreslået etablering af to trafikselskaber på Sjælland, men derimod en paraply i Hovedstaden. Endelig er der forslag om flere regionale ruter.