

# Evaluering af lov om trafikskaber

Marts 2013



# Evaluering af lov om trafikselskaber



## Evaluering af lov om trafikskaber

Udgivet af:           Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27F  
1220 København K

Udarbejdet af:       Transportministeriet  
ISBN:                 978-87-91511-22-6

# Indhold

1.	Indledning og sammenfatning .....	8
1.1.	Baggrund for evaluering af lov om trafikskaber.....	8
1.2.	Sammenfatning .....	10
2.	Organisering i hovedstadsområdet .....	13
2.1.	Samarbejdet mellem aktørerne i hovedstadsområdet.....	13
2.2.	Ansvars- og finansieringsmodel .....	21
2.3.	Indtægtsdeling.....	27
3.	Organisering uden for hovedstadsområdet.....	30
3.1.	Samarbejde.....	30
3.2.	Ansvars- og finansieringsmodel .....	30
4.	Øvrige emner .....	34
4.1.	Bestyrelsens opgaver og medlemssammensætning.....	34
4.2.	Mulighed for at trafikskaberne kan eje faste anlæg .....	35
4.3.	Bedre budgettering og udgiftsstyring .....	36
4.4.	Mulighed for at pensionister kan køre med skolebussen .....	38
4.5.	Tilladelser til rutekørsel.....	40
4.6.	Mulighed for at melde sig ud af trafikskabet.....	41
5.	Oversigt over forslag.....	44
	Bilag 1: Oversigt over organisationsmodeller .....	47
	Bilag 2: Indtægtsdeling i hovedstadsområdet.....	48



# 1. Indledning og sammenfatning

## 1.1. Baggrund for evaluering af lov om trafikskaber

Af regeringsgrundlaget fremgår, at der i forlængelse af strukturreformen skal gennemføres en evaluering af, hvorvidt der kan etableres en mere hensigtsmæssig organisering af den lokale kollektive transport i Danmark.

Den nuværende organisering af sektoren fremgår af lov om trafikskaber, der blev udarbejdet i forlængelse af kommunalreformen.

I 2005 vedtog Folketinget således lov om trafikskaber, der trådte i kraft 1. januar 2007, og der blev oprettet trafikskaber i hele landet. Med lov om trafikskaber fik regioner og kommuner i fællesskab opgaven med at tilrettelægge den lokale kollektive trafik. Loven fastlægger de overordnede rammer for dette.

Formålet med at ændre strukturen har været at sikre, at beslutninger om, hvor og hvornår bussen skal køre, træffes lokalt og tæt på borgerne. Tanken er, at kommuner og regioner skal have mulighed for at indrette den kollektive trafik, så den passer til de lokale behov.

### Hovedelementer i lov om trafikskaber

- Alle regioner skal oprette mindst ét trafikskab
- Alle kommuner skal deltage i et trafikskab
- På Sjælland er der ét fælles trafikskab
- Trafikskaberne varetager offentlig servicetrafik i form af almindelig rutekørsel, koordinering og planlægning af offentlig servicetrafik, fastsættelse af takster og billetteringssystemer, individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede samt privatbaner
- Regioner og kommuner bestiller og finansierer den lokale kollektive trafik hos trafikskabet
- Trafikskaberne ledes af en bestyrelse med repræsentanter fra hhv. de deltagende kommuner og regionsråd med et flertal af de kommunale repræsentanter
- Der er intet servicekrav i lov om trafikskaber, dvs. det er op til kommuner og regioner selv at beslutte, i hvilket omfang der skal udbydes lokal kollektiv trafik i deres område
- For trafikskabet på Sjælland er der fastsat principper for fordelingen af finansieringen mellem regionerne og kommunerne, og internt mellem kommunerne
- For trafikskaberne vest for Storebælt fastsætter trafikskaberne selv finansieringsprincipperne
- Taksterne må ikke stige med mere end den almindelige pris- og lønudvikling



- I hovedstadsområdet har trafikselskabet på Sjælland, Metroselskabet, jernbaneoperatørerne samt Trafikstyrelsen pligt til at deltage i et samarbejdsforum, der skal sikre en sammenhængende kollektiv trafik i hovedstadsområdet

Det er nu over 6 år siden, at lov om trafikselskaber trådte i kraft, og der er behov for at kigge på, om de lovgivningsmæssige rammer er hensigtsmæssige i forhold til at understøtte en effektiv og attraktiv busdrift.

Strukturreformen blev på trafikområdet udmøntet med lov om trafikselskaber, som regulerer trafikselskaberne og det lovgivningsmæssige forhold mellem trafikselskaber, kommuner og regioner. Trafikselskabernes hovedopgave er at drive bustrafikken på vegne af regioner og kommuner.

Denne evaluering har derfor fokus på busområdet og det vurderes, om der er behov for at justere de lovgivningsmæssige rammer for trafikselskaberne og samspillet mellem aktørerne i den lokale kollektive trafik.

Busserne spiller en vigtig rolle i den kollektive trafik. Hver dag stiger over 1 mio. mennesker på bussen. Busserne står for hovedparten af den lokale kollektive trafik og sikrer, at passagererne kan komme til og fra jernbanen og på tværs af skinnenettet. Endvidere har busserne en vigtig rolle i de dele af landet, hvor der ikke er skinner.

I evalueringen er der set på en lang række elementer.

Det drejer sig først og fremmest om centrale problemer knyttet til samarbejdet i hovedstadsområdet samt finansieringen og organiseringen af den kollektive trafik i både hovedstadsområdet og resten af landet.

Det analyseres bl.a., hvordan samarbejdet mellem de mange aktører, der er involveret i at tilvejebringe kollektiv trafik i hovedstadsområdet, kan bringes til at fungere bedre. Det gælder f.eks. i forhold til fælles markedsføring og kundeservice samt bedre køreplanlægning.

Endvidere evalueres samspillet mellem trafikselskaber, kommuner og regioner både i og udenfor hovedstadsområdet. Det vurderes, hvorvidt der er fundet den rette fordeling af opgaver mellem aktørerne, og den underliggende model for finansiering af busruter analyseres.

I februar offentliggjorde trængselskommissionen, som er nedsat af regeringen til at udarbejde grundlaget for en samlet strategi for bl.a. at reducere trængsel og sikre større overgang til kollektive transportformer, et idekatalog over mulige initiativer.

Her peges der på, at der bl.a. er behov for at styrke sammenhængen, herunder samarbejdet mellem aktørerne, i den kollektive trafik.

Evalueringen ligger i forlængelse heraf.

Herudover er en række øvrige elementer analyseret:

- Incitament i forbindelse med indtægtsdeling i hovedstadsområdet
- Sammensætningen af trafikskabernes bestyrelser
- Budgettering og udgiftsstyring
- Mulighed for at melde sig ud af trafikskabet
- Mulighed for at pensionister kan køre med skolebussen
- Tilladelser til rutekørsel
- Mulighed for at trafikskaberne kan eje faste anlæg

Følgende elementer, som er reguleret i lov om trafikskaber, er ikke behandlet i evalueringen:

- Individuel handicapkørsel
- Takstloftet
- Privatbaner

Regeringen, Danske Regioner og KL har gennemført en analyse af de kommunale befordringsordninger. Analysen viste, at udgifterne hertil ville kunne reduceres i størrelsesordenen 430 mio. kr. årligt. Der igangsættes på denne baggrund en analyse af konkrete muligheder for at indhøste de skønnede effektiviseringsgevinster fra 2014. Analysen omfatter bl.a. individuel handicapkørsel, hvorfor ordningen ikke er behandlet i denne evaluering.

Med virkning fra 2008 blev der indført et loft for stigningen i trafikskabernes takster, det såkaldte takstloft. Indførelsen af takstloftet har haft den tilsigtede virkning, nemlig at taksterne ikke stiger mere end pris- og lønudviklingen. Hertil kommer, at der med Aftaler om *Bedre og billigere kollektiv trafik* er afsat 500 mio. kr. årligt til takstnedsættelser i den kollektive trafik. Derfor er spørgsmålet om takster ikke behandlet i denne evaluering.

Evaluering af lov om trafikskaber har fokus på den del af lov om trafikskaber, der omhandler busdriften, og privatbanerne, som er reguleret i en række særlige bestemmelser i lov om trafikskaber, indgår derfor ikke i evalueringen.

## 1.2. Sammenfatning

I forbindelse med kommunalreformen blev der oprettet trafikskaber i hele landet. Der blev etableret en ensartet struktur for tilrettelæggelsen af den lokale kollektive trafik. Med den nye struktur fik kommuner og regioner kompetencen til selv at beslutte, hvilket serviceniveau de ønsker at tilbyde deres borgere.

Den nye struktur har nu virket i over 6 år, og det har vist sig, at ikke alle elementer virker hensigtsmæssigt.

De mange aktører i den kollektive trafik i hovedstadsområdet betyder, at passagererne ikke altid oplever den kollektive trafik som sammenhængende. Hvis passagererne skal opfatte rejser som sammenhængende, kræver det:

- At der er en høj grad af koordinering aktørerne imellem.
- At passagererne kan benytte den samme billet til hele rejsen.
- At køreplanerne er afstemt, så der ikke er unødigt ventetid ved skift mellem transportformerne.
- At passagererne får en ordentlig og korrekt trafikinformation.
- At passagererne får en god og ordentlig kundeservice, hvor de ikke skal henvende sig flere steder for at få information om en sammenhængende rejse.

Med den nuværende struktur i hovedstadsområdet fungerer samarbejdet ikke godt nok, og der er behov for at stramme op på organiseringen.

Der peges på tre muligheder:

- Et udvidet direktørsamarbejde
- Oprettelse af en paraplyorganisation
- En integreret model i form af et statsligt-regionalt-kommunalt samarbejde

Det foreslås, at der oprettes en paraplyorganisation, som alle selskaberne skal deltage i. Paraplyorganisationen skal i forhold til kunderne give det kollektive trafiksystem ét ansigt og ét brand. Med paraplyorganisationen samles således et sæt af kompetencer under ét navn - enten i et nyt eller i et af de eksisterende selskaber.

Paraplyorganisationen skal styrke koordinationen og samarbejdet mellem selskaberne ved at samle varetagelsen af en række opgaver som kundeservice, koordinering af køreplanlægning, trafikinformation, billetter, markedsføring og indtægtsdeling, der dermed ikke længere løses alene i de enkelte selskaber.

I hovedstadsområdet understøtter den nuværende finansieringsmodel ikke en effektiv tilrettelæggelse af bustrafikken.

Uanset om den overordnede samarbejdsstruktur ændres, er der derfor behov for at se på ansvarsfordelingen mellem regioner og kommuner bl.a. i forhold til administrationsudgifter og ansvar for busruter på tværs af flere kommuner.

Det foreslås at fordele administrationsudgifterne ud på både regioner og kommuner samt styrke regionernes ansvar, så de i større grad får ansvar for den del af bustrafikken, som har regional karakter.

Endvidere foreslås en ændring af den nuværende finansieringsmodel for de ruter, som fortsat kører på tværs af kommuner og ikke varetages af regionen, således at en vis procentdel, f.eks. 80 pct., af finansieringen opkræves hos de kommuner, som ruten betjener, ud fra kommunernes forholdsmæssige andel af bussens samlede køreplantimer, og 20 pct. opkræves hos alle kommuner i hovedstadsområdet ud fra kommunernes forholdsmæssige befolkningstal.

Omlægningen af finansieringsmodellen sigter på at skabe bedre incitamenter til en effektiv og trafikalt optimal bustrafik i bl.a. hovedstadsområdet, som i modsætning til resten af landet er karakteriseret ved, at langt hovedparten af busruterne krydser kommunegrænser.

Det foreslås herudover at justere den nuværende indtægtsfordelingsmodel, således at Movia får en øget andel af indtægterne for Movia/Metro kombirejser. Med justeringen styrkes samspillet mellem bus og metro. Undersøgelser viser, at der herved kan opnås en øget brug af den kollektive trafik i hovedstadsområdet.

Udenfor hovedstadsområdet fungerer loven i store træk efter hensigten. Det anbefales dog, at der for at sikre en mere langsigtet planlægning af trafikken og af regioner og kommuners udgifter hertil udarbejdes strategiske grundlag i de enkelte trafikskaber, så den økonomiske og planlægningsmæssige horisont rækker længere end blot det kommende budgetår.

Det skal fortsat være obligatorisk at deltage i et trafikskab. Modellen med trafikskaber, der står for udbud og planlægning af bustrafik, har grundlæggende vist sig at være velfungerende og bæredygtig. Dog foreslås det at indføre en dispensationsmulighed så ø-kommuner, der ikke har bro eller anden fast forbindelse, kan melde sig ud af trafikskabet, idet dette ikke vil påvirke sammenhængen i den kollektive trafik.

I evalueringen peges endvidere på en række hjørner af loven, som med fordel kan justeres. Det foreslås bl.a., at trafikskabet overtager drift og opsætning af stoppesteder på de kommunale veje i form af læskure, informationsstandere, skraldespande mv. Endvidere lægges der med evalueringen op til, at kommunerne fremover vil få mulighed for at beslutte, at alle borgere kan køre gratis med skolebussen.

En oversigt over alle evalueringens forslag findes i kapitel 5.

## 2. Organisering i hovedstadsområdet

### 2.1. Samarbejdet mellem aktørerne i hovedstadsområdet

#### 2.1.1. Lovgivningen i dag

Af lov om trafikselskaber fremgår det, at Movia, Metroselskabet samt de jernbanevirksomheder (DSB S-tog og DSB Regionaltog), der driver offentlig servicetrafik på Sjælland på kontrakt med staten, har pligt til at samarbejde om kundeinformation, markedsføring, omstigningsforhold og køreplaner. Endvidere deltager Transportministeriet i samarbejdet som udbudsmyndighed for Kystbanen.

Samarbejdet finder sted i det såkaldte direktørsamarbejde, der sekretariatsbetjenes af Trafikstyrelsen.

#### 2.1.2. Problem

Der er mange aktører i den kollektive trafik i hovedstadsområdet. En vel-fungerende kollektiv trafik kræver derfor et godt samarbejde mellem de forskellige aktører. 1/3 af de rejser, der foretages i hovedstadsområdet, indeholder skift.

Lov om trafikselskaber fastsætter et krav om samarbejde mellem aktørerne i hovedstadsområdet. I praksis foregår samarbejdet i det såkaldte direktørsamarbejde under ledelse af Trafikstyrelsen og med deltagelse af direktørerne fra de enkelte selskaber.





Direktørsamarbejdet forudsætter enighed, før der kan træffes beslutninger. Der er således tale om en konsensusmodel uden en mekanisme til at løse konflikter. Der stilles endvidere ikke krav til, hvad parterne i samarbejdet skal opnå, hvilke områder der skal samarbejdes på og med hvilket ambitionsniveau.

I praksis prioriterer selskaberne opbygning af egen identitet og eget brand højt.

Resultatet er bl.a., at kunderne ikke altid oplever den kollektive trafik som sammenhængende. Det gælder på områder som køreplanlægning, trafikinformation, billetter, kundeservice og markedsføring.

For kunderne i hovedstadsområdets kollektive trafik er der bl.a. mange forskellige indgange til selskaberne i den kollektive trafik. Af nedenstående tabel fremgår hvert selskabs "kundefaserede indgange", hvoraf der kun er få fælles tiltag.

## 2.1.3. Kundernes indgang til den kollektive trafik

	Movia	Metroselskabet	DSB	DSB S-tog	Fælles
<b>Logo</b>					-
<b>Kundeservice</b>	Telefon: 36 13 14 15	Telefon: 70 15 16 15	Telefon: 70 13 14 15	Telefon: 70 13 14 15	-
<b>www</b>	www.movia- trafik.dk	www.m.dk	www.dsb.dk	www.dsb.dk	-
<b>e-mail</b>	movia@ moviatrafik.dk	m@m.dk	dsb@dsb.dk	dsb@dsb.dk	-
<b>Trafikinfor- mation</b>	www.moviatra- fik.dk MitMovia	www.m.dk	www.dsb.dk Trafikinfo (sms-service på mobilen) Byens puls	www.dsb.dk Trafikinfo (sms-service på mobilen) Byens puls	www.rejse- planen.dk  Byens Net Guide
<b>Apps</b>	egen app	egen app	egen app	egen app	Rejse - planens app  App, der kan bruges til at købe mobil- billetter og klippekort.  App til periodekort er under udvikling
<b>Facebook</b>	Ja - siden er aktiv	Nej	Ja - siden er aktiv	Nej	Ja - siden er aktiv
<b>Loyalitets- program</b>			+more	S-more	

Der er således en række eksempler på, at nogle aktører har valgt at "gå solo". Eksempelvis kan det nævnes, at både DSB og DSB S-tog har lanceret deres egne loyalitetsprogrammer, "+ More" og "S-more". Endvidere har Movia lanceret sit eget trafikinformationssystem rettet mod Movias busser, "Mit-Movia". Herudover kan det nævnes, at DSB S-tog fra og med 2010 gjorde det gratis at tage cyklen med, men hvis kunden skifter til anden transportform, skal han eller hun i de fleste tilfælde købe en cykelbillet.

Der findes heller ingen fælles kundeservice udover den internetbaserede rejseplanen.dk, der også findes som app til smartphones. Adskillige af aktørerne har egne app's, der alene viser oplysninger om eget transportmiddel. Ønsker kunden at søge oplysning på anden vis end på rejseplanen.dk, kan kunden derfor risikere at skulle ringe flere forskellige steder hen for at få oplysninger om den samme rejse.

Markedsføring sker helt overvejende i regi af de enkelte selskaber og ikke i fællesskab. De enkelte selskaber markedsfører deres egen transportform og ikke den kollektive trafik som et fælles system.

Problemet er grundlæggende, at det manglende samspil mellem de forskellige aktører i hovedstadsområdet medfører, at kunderne oplever, at den kollektive trafik ikke er sammenhængende.

Når Cityringen åbner i 2018, vil der være yderligere krav til koordinering af den kollektive trafik i hovedstadsområdet, da der vil skulle ske en større omlægning af busdriften, så den tilpasses de nye rejsestrømme.

#### 2.1.4. Løsningsmuligheder

Ansvaret for de politiske beslutninger om den kollektive trafik i hovedstadsområdet og finansieringen heraf er i dag fordelt mellem kommunerne, Region Hovedstaden, Region Sjælland samt staten, jf. figur 2.1.

Figur 2.1| Den nuværende arbejdsdeling i hovedstadsområdet

Politisk niveau	Region	Kommuner	Staten		
Bestiller-niveau	Movia	Metro-selskabet	DSB	Transportministeriet	
Operatør-niveau	Busentreprenører	Privatbaner	Ansaldo	DSB S-tog	DSB Øresund

Overvejelser om en ændret organisering eller et ændret samarbejde for hovedstadsområdet ændrer ikke ved denne politiske ansvarsfordeling. Det vil altså fortsat skulle være sådan, at kommuner og regioner sætter de overordnede rammer for og finansierer bus- og lokalbanetrafik, mens staten beslutter og finansierer S-banen.

Tilsvarende vil det også fortsat skulle være sådan, at det kan være mange forskellige – og ikke indbyrdes sammenhængende – enheder, der rent praktisk udfører trafikken (operatørniveauet). Det sikrer konkurrence og dermed de bedste priser til gavn for kunderne i den kollektive trafik.

En tilfredsstillende koordinering, fælles planlægning og sammenhæng på bestillerniveau vil kunne betyde, at kunderne oplever den kollektive trafik i hovedstaden som ét system med én kundeflade – uagtet at det politiske og finansieringsmæssige ansvar deles mellem flere administrative niveauer, og at trafikken udføres af forskellige operatører.

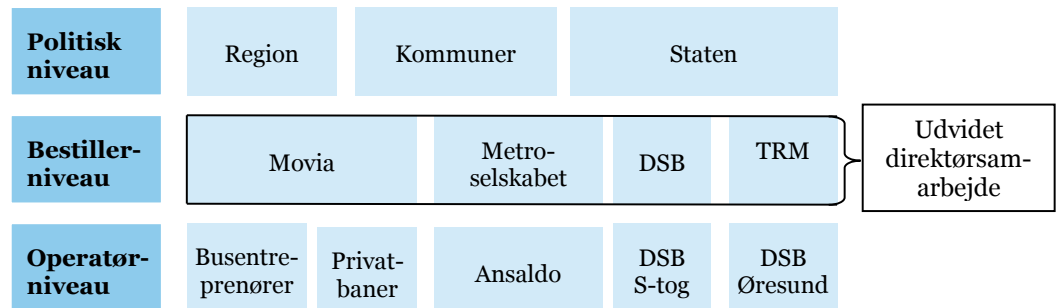
I det følgende er derfor beskrevet tre mulige modeller til en styrkelse af samarbejdet i hovedstadsområdet på bestillerniveauet:

- 1) Udvidet direktørsamarbejde
- 2) En paraplyorganisation
- 3) En integreret organisation

For fordele og ulemper ved de forskellige modeller henvises til bilag 1.

### Ad 1) Udvidet direktørsamarbejde

Figur 2.2| Udvidet direktørsamarbejde



En model er et udvidet direktørsamarbejde, hvor alle aktører, der bestiller kollektiv trafik i hovedstadsområdet, forpligtes til at indgå i et samarbejde på følgende områder:

- Kundeservice
- Koordinering af køreplanlægning
- Trafikinformation
- Billetter
- Markedsføring
- Indtægtsdeling
- Benchmarking af de enkelte selskaber

Det foreslås, at samarbejdet i forhold til i dag styrkes yderligere ved indførelse af en mekanisme til løsning af konflikter.

Hvis der ikke kan opnås enighed mellem parterne, træffer transportministeren afgørelse med bindende virkning for parterne. I praksis vil det være Trafikstyrelsen, der – som leder af direktørsamarbejdet – kan vælge at forelægge en uenighed for transportministeren til afgørelse.

Trafikselskabet på Sjælland, Movia, skal fortsat bestå som ét selskab med én bestyrelse og ét repræsentantskab.

Der etableres med denne model ikke nogen selvstændig organisation, men det eksisterende samarbejde mellem direktørerne på bestillerniveau styrkes markant.

I forhold til det nuværende direktørsamarbejde er der således indført en mekanisme til at løse konflikter. Der opstilles desuden krav om, hvad samarbejdet skal opnå, mens det i dag er op til parterne selv at beslutte, hvilke områder de ønsker at samarbejde om.



## Ad 2) En paraplyorganisation

En anden model er, at der oprettes en paraplyorganisation, der fungerer som et samarbejde, som alle selskaberne skal deltage i.

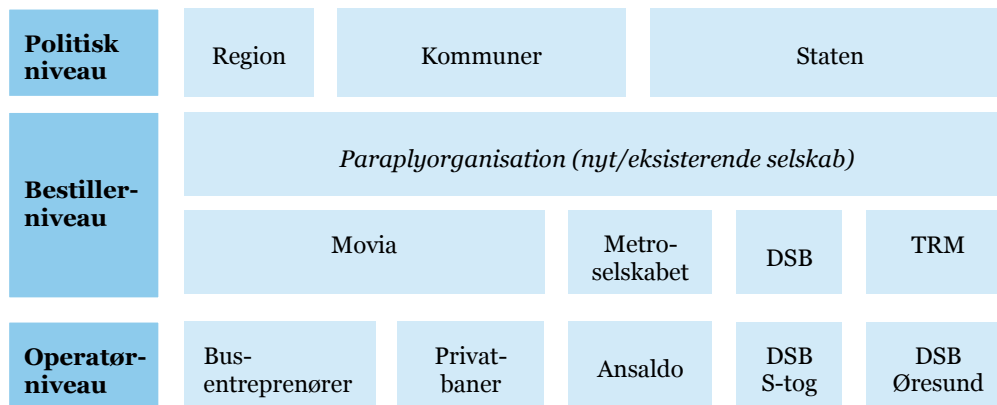
Paraplyorganisationen skal i forhold til kunderne give det kollektive trafikssystem ét ansigt og ét brand. Med paraplyorganisationen samles således et sæt af kompetencer under et navn - enten i et nyt eller i et af de eksisterende selskaber.

Til forskel fra direktørsamarbejdet, vil paraplyorganisationen selvstændigt skulle løse opgaver på vegne af de deltagende selskaber, der efterfølgende vil være forpligtigede til at implementere beslutningerne, hvis nødvendigt.

Paraplyorganisation vil skulle sikre, at der finder en tilfredsstillende koordinering og sammenhængende planlægning sted på det niveau, der bestiller og planlægger trafikken – det såkaldte bestillerniveau i figur 1.

Dette medfører, at kunderne vil opleve den kollektive trafik i hovedstaden som ét system med én kundeflade – uagtet at det politiske og finansieringsmæssige ansvar deles mellem flere administrative niveauer, og at trafikken udføres af forskellige operatører.

Figur 2.3| En paraplyorganisation



I en rapport<sup>1</sup> som Transportministeriet fik udarbejdet i 2010, foreslog konsulentfirmaet BSL, at der blev oprettet en paraplyorganisation i hovedstadsområdet for netop at løse problemerne med det manglende samspil mellem de forskellige aktører.

Paraplyorganisationer kendes desuden bl.a. fra München, Madrid, Oslo og London.

Paraplyorganisationer er karakteriseret ved at skabe meget tæt samarbejde mellem de deltagende aktører. Dette resulterer i, at passageren oplever det som én fælles organisation og ikke som flere separate trafikselskaber.

<sup>1</sup> BSL: Analysis of the Organisational Set-up of Public Transportation in the Greater Copenhagen Area. April 2010.

Eksempelvis har paraplyorganisationen i München følgende slogan, som er styrende for organisationen: ”En trafiksystem – en køreplan – en billet”. Sloganet illustrerer, at fokus er rettet mod, at kunderne skal opleve paraplyorganisationen som ét selskab.

Paraplyorganisationer er ofte kendetegnet ved at have fælles takstsystemer, fælles markedsføring og ofte tværgående kundeservicefunktioner, der dækker alle transportformerne.

Paraplyorganisationen kan organiseres på mange forskellige måder og med forskellige grader af integration.

I Bruxelles, hvor der er lav integration, består paraplyorganisationen af en række selvstændige trafikkselskaber der fortsat driver hver sin transportform. Paraplyorganisationen fungerer som ramme omkring selskabernes samarbejde om det fælles takstsystem, koordinering af køreplaner og markedsføring samt indtægtsdelingen.

I Oslo og Akershus er der tale om medium integration. Her er trafikkselskaberne fusioneret delvist i paraplyorganisationen Ruter A/S. Ruter A/S varetager som ovenfor det fælles takstsystem samt koordinering af køreplaner og markedsføring. Endvidere udfører Ruter A/S en koordineret styring og godkendelse af operatørkontrakter og håndterer indtægterne i kontrakterne.

Paraplyorganisationen kan etableres som en helt ny organisation, som alle aktørerne skal deltage i. Organisationen kan også inkorporeres i et af de eksisterende selskaber, der skal stå for at drive samarbejdet mellem aktørerne.

Uanset hvor organisationen placeres, skal den finansieres af midler fra de enkelte aktører. Det må forventes, at aktørerne får frigjort midler fra opgaver de ikke længere selv skal varetage, som kan overføres til organisationen. Organisationen forventes derfor ikke at medføre forøgede udgifter for de enkelte aktører.

Aktørerne kan i fællesskab lede organisationen ved at være repræsenteret ved direktører i det beslutningstagende organ.

Det ledende organ skal kunne træffe flertalsbeslutninger, der således vil få indflydelse på alle de deltagende selskaber.

Paraplyorganisationen vil hovedsagelig få til opgave at varetage samarbejdet mellem aktørerne omkring en række forudbestemte opgaver.

Paraplyorganisationen kan f.eks. varetage kundeservice, koordinering af køreplanlægning, trafikinformation, billetter, markedsføring, indtægtsdeling samt benchmarking af de enkelte selskaber. Disse opgaver vurderes løst bedst af paraplyorganisationen frem for i de forskellige trafikkselskaber, da samarbejde omkring disse opgaver vil give kunderne oplevelse af, at den kollektive trafik i hovedstaden er ét system med én kundeflade.

De opgaver, paraplyorganisationen varetager på selskabernes vegne, skal ikke længere løses egenhændigt af de enkelte selskaber.

Det skal vurderes nærmere præcis hvilke opgaver, der vil være mest hensigtsmæssige at lade paraplyorganisationen varetage.

Organisationen forventes ikke at skulle varetage den langsigtede strategiske planlægning og udvikling, da organisationen ikke har et politisk sigte for øje, men derimod skal være af mere teknisk og løsningsorienteret karakter.

De beslutninger paraplyorganisationen ledelse træffer, skal virkeliggøres og implementeres i de enkelte selskaber.

Om denne effektivering skal placeres på bestillerniveau (inklusive paraplyorganisationen) og/eller operatørniveau er afhængig af både opgavens karakter, og af hvor centralt man ønsker opgaven udført.

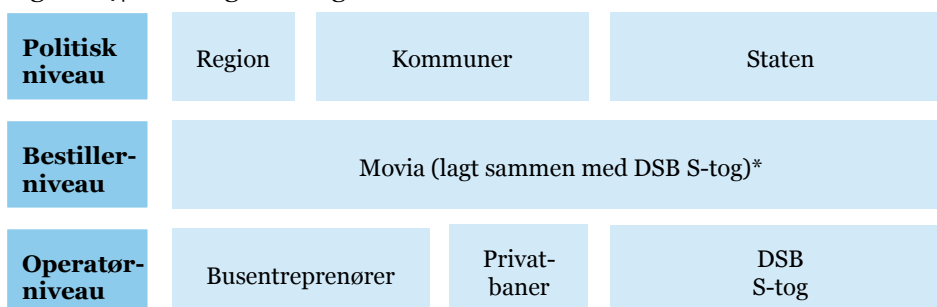
F.eks. ligger ansvaret for beslutningen om fælles markedsføring, og evt. hvordan denne skal fremstå, i paraplyorganisationen. Virkeliggørelse og implementering af beslutningen kan derimod, afhængig af markedsføringens karakter, placeres på begge niveauer. F.eks. kunne paraplyorganisationen få ansvaret for at udføre den internetbaserede fælles markedsføring, og operatørniveauet ansvaret for den praktiske implementering af markedsføring i busser, tog og metro.

En paraplyorganisation med lav integration vil fortsat indebære en væsentlig tværgående koordineringsopgave, idet den består af selvstændige trafikale myndigheder, men med en fælles bestyrelse. Modellen indebærer tillige risiko for administrativt dobbeltarbejde i lighed med det der f.eks. finder sted i det nuværende takstsamarbejde i hovedstaden, samt ved etablering af frivillige fællesskaber såsom Rejsekortet A/S eller TUS-samarbejdet.

### Ad 3) En integreret organisation

Med en integreret organisation etableres et fælles statsligt-regionalt-kommunalt samarbejde ved en sammenlægning af Movia og DSB S-tog. Movia får ansvaret for at indkøbe al bus- og S-togstrafik på Sjælland samt en række øvrige opgaver vedrørende koordinering, takstfastsættelse, markedsføring, kundeservice, trafikinformation, billetter, indtægtsdeling mv.

Figur 2.4| En integreret organisation



\*Ekskl. Metroselskabet, DSB F&R og DSB Øresund

Movias nye organisering foreslås at tage udgangspunkt i den eksisterende struktur, dvs. i hovedsagen i Movias organisation med tilførsel af opgaver og ressourcer fra DSB S-tog.

Den geografiske udstrækning skal fortsat være hele Sjælland.

Metroselskabet mv. vil i første omgang ikke indgå i trafikskabet. Dette skyldes, at selskabets økonomi de kommende år er så nært knyttet til anlægsarbejdet på Cityringen og de risici, der er forbundet hermed, at det vil være uhensigtsmæssigt at integrere selskabet i den øvrige konstruktion.

Metroselskabet vil dog være omfattet af trafikskabets beslutninger om f.eks. markedsføring, kundeservice, billetter osv., hvilket medfører et behov for en tæt dialog mellem Metroselskabet og Movia.

DSB Øresund vil ligeledes ikke indgå i organisationen, da det skal afklares, hvorvidt kystbanetrafikken har regional karakter, eller på sigt skal være et rent lokalbanesystem, f.eks. som en del af S-banen. Endvidere vil DSB R&F heller ikke indgå i konstruktionen, da Sjællands geografiske andel er forholdsvist lille i forhold til resten af landets.

Der skal indgås nye aftaler, der regulerer samarbejdet mellem trafikskabet og selskaberne uden for (Metroselskabet, DSB F&R og DSB Øresund), der fastlægger de nærmere vilkår om køreplanlægning og trafikale tilpasninger (trafikkøb), finansiering af fælles opgaver, udvikling af salgssystemer, samt indtægtsdeling mv.

Med modellen vil staten fremover indkøbe S-togs-trafik via Movia. I første omgang vil det ske ved, at trafikken købes hos DSB S-tog, der således alene varetager operatørrollen.

S-togs-trafikken finansieres fortsat af den afsatte bevilling på finansloven. Ejerskabet til infrastruktur, signaler, trafikstyring, rullende materiel, stationer mv. bibeholdes i staten. Det samme gælder ansvaret for reinvesteringer og vedligehold i det omfang, det ikke indgår i driftskontrakten med operatøren.

Tilsvarende vil kommunerne og regionen beholde ansvaret for at finansiere bustrafikken gennem Movia. Movias bestyrelse udarbejder et oplæg til bustrafikken, som skal godkendes i et repræsentantskab for kommunerne. Repræsentanterne stemmer med vægt efter kommunens befolkningstal.

Der vil fortsat ske en indtægtsdeling mellem Movia, Metroselskabet, DSB F&R og DSB Øresund.

Bestyrelsen for trafikskabet skal bestå af kommunale, regionale og statslige repræsentanter. Fordeling af bestyrelsesmedlemmer skal analyseres nærmere, men det lægges til grund, at bestyrelsessammensætningen skal afspejle kapitalindskud og finansieringsforpligtelser.

Med en integreret organisation vil der være færre aktører på markedet. Den fælles koordinering og sammenhængende planlægning, der finder sted mellem Movia, DSB S-tog og Metroselskabet medfører, at den kollektive trafik i

hovedstaden bliver mere sammenhængene og kundernes oplevelse heraf forbedres.

### 2.1.5. Forslag

Det foreslås, at der oprettes en paraplyorganisation med lav integration, som alle selskaberne skal deltage i. Paraplyorganisationen skal styrke koordinationen og samarbejdet mellem selskaberne ved at varetage fælles kundeservice, køreplanlægning, trafikinformation, billetter, markedsføring og indtægtsdeling, der dermed ikke længere løses alene i de enkelte selskaber.

Af de tre modeller anses en paraplyorganisation, hvor der skabes en fælles kundeplade, for mest hensigtsmæssig. Valget af en paraplyorganisation i forhold til en integreret model sikrer, at løsningen er så lidt indgribende som muligt for de nuværende aktører på markedet, da selskaberne ikke ændres, men 'blot' skal løse visse af de opgaver, de egenhændigt varetager i dag, i samarbejde med andre trafikselskaber.

Samtidig sikres det, at der etableres en fælles kundeplade, som vurderes at være helt afgørende for at gøre det nemmere at bruge den kollektive trafik og tiltrække nye kunder.

Det foreslås, at selskaberne selv fremkommer med et forslag til hvordan organisationen skal etableres og organiseres inden en vis tidsfrist. På baggrund af selskabernes forslag gennemføres de nødvendige ændringer af lovgivningen, herunder af lov om trafikselskaber, med henblik på implementering af modellen. Kan selskaberne ikke nå til enighed om et forslag, foreslås modellen politisk besluttet og gennemført ved lov.

## 2.2. Ansvars- og finansieringsmodel

### 2.2.1. Lovgivningen i dag

Lov om trafikselskaber fastlægger, hvordan udgifterne til busdriften på Sjælland skal fordeles. Busruter, der kun kører internt i en enkelt kommune, betales udelukkende af den pågældende kommune selv, men i hovedstadsområdet krydser langt de fleste busser en kommunegrænse, da kommunerne er geografisk små. Udgifterne til busruter, der krydser kommunegrænsen, fordeles efter et forholdsmæssigt princip.

For en busrute, som krydser én eller flere kommunegrænser, betaler den enkelte kommune, som ruten passerer – bortset fra kommunen med det største kørselsomfang – udgifterne til det dobbelte af kørslen i kommunen multipliceret med kommunens andel af den samlede pendling mellem de af ruten betjente kommuner under et. Kommunen med det største kørselsomfang betaler for alle rutens udgifter minus bidragene fra de øvrige kommuner.

Fordeleingsgrundlaget er Danmarks Statistiks pendlerstatistik.

Med den nuværende lovgivning bestiller Region Hovedstaden, Region Sjælland og kommunerne hver især lokal kollektiv trafik hos Movia. I forbindelse med oprettelsen af trafikselskaberne var det op til kommunerne og regionerne selv at beslutte, hvem der skulle have ansvaret for hvilke ruter. I ho-

vedstadsområdet betød reformen, at Region Hovedstaden fik ansvaret for 6 S-busruter. De øvrige ruter blev kommunernes ansvar.

Endvidere er det fastsat i loven, at alle administrationsudgifter for Movia betales af de to regioner, hvilket er med til at forpligte regionerne økonomisk.

### 2.2.2. Problem

Et grundlæggende problem ved modellen er, at den er meget svær at forstå. Det fører bl.a. til, at kommuner og regioner ikke kan gennemskue de opkrævninger, de får fra trafikskabet, og derfor bliver usikre på, om de betaler det rigtige for deres busruter. Dette illustreres ved den retssag, der har været mellem Movia og et par kommuner om fortolkning af modellen.

Der er endvidere tre større, konkrete problemer med den nuværende finansieringsmodel:

- 1) Den blokerer i praksis for ændringer i busruterne
- 2) Brugen af pendlerstatistikken som datagrundlag er problematisk
- 3) Kommunerne har ikke incitament til at lade en busrute køre igennem kommunen, hvis deres egne borgere ikke har nytte af bussen

Finansieringsmodellen er konstrueret således, at ændringer i én kommune (f.eks. forlængelse af ruten) påvirker betalingen for de øvrige kommuner, som ruten kører igennem, selv om der ikke ændres på hverken ruteføring eller frekvens i disse kommuner. Dette har den konsekvens, at én kommune kan komme til at betale mere for den samme busrute, fordi en anden kommune forlænger ruten.

Da alle kommuner skal være enige, førend der kan foretages ændringer på ruten – dvs. alle kommuner har vetoret – betyder den nuværende model, at der i praksis blokeres for ændringer i bustrafikken.

Denne situation opstår især i hovedstadsområdet, fordi kommunerne er geografisk små, hvilket medfører, at langt de fleste busruter krydser mindst én kommunegrænse. Som eksempel kan nævnes, at Københavns Kommune deler busruter med 31 andre kommuner. Hertil kommer, at det i hovedstadsområdet er kommunerne (og ikke regionen), der bestiller og finansierer næsten alle busruter.

Et andet problem knytter sig til pendlerstatistikken, som opgør det totale antal rejsende fra en kommune til en anden kommune – uanset hvilken transportform, den rejsende har benyttet. Dvs. at folk, som rejser med f.eks. bil eller cykel, tæller med i opgørelsen over, hvor mange der har rejst fra den ene kommune til den anden – og indgår dermed i pendlerregnskabet for den pågældende busrute. Pendlerstatistikken benyttes som datagrundlag, da der ikke findes tal for buspassagerer, der er gode nok, men har vist sig at give en række problemer.

Brugen af pendlerdata har eksempelvis betydet, at Fredensborg Kommune igennem flere år har bidraget til finansieringen af linje 382E, som kører fra Hillerød St. til Rungsted St. igennem Fredensborg Kommune, hvor den dog

ikke stopper. Fredensborg Kommune er blevet opkrævet bidrag til 382E pga. brugen af pendlerdata, da der naturligvis er folk, der pendler fast mellem Fredensborg Kommune og Hillerød hhv. Hørsholm Kommuner, blot ikke med rute 382E. Der kommer således til at indgå en masse pendlere, som ikke benytter rute 382E, i beregningen af økonomien for netop denne rute.

Pendlerdata giver med andre ord ikke det korrekte billede af, hvor mange der rejser med den enkelte busrute. På nuværende tidspunkt findes ikke bedre data. Mere præcise passagertællinger er på nuværende tidspunkt ikke en mulighed, da det er for ressourcekrævende.

Når rejsekortet er fuldt implementeret, vil det være muligt at benytte data herfra. Det løser dog ikke det grundlæggende problem med, at finansieringsmodellen er svær at forstå.

Et tredje problem er, at kommunerne ikke har noget incitament til at sørge for, at borgere fra en nabokommune kan komme ind til stationen eller uddannelserne/arbejdspladserne i deres kommune.

Dette gælder f.eks. Hillerød Kommune, hvor flere af de nordsjællandske kommuner har en interesse i, at deres borgere kan komme ind til S-togsnettet og til ungdomsuddannelserne i Hillerød. Da bussen kører ind i Hillerød Kommune, skal Hillerød Kommune bidrage til finansieringen. Busruterne bliver imidlertid kun i meget lille omfang benyttet af Hillerød Kommunes egne borgere, som dermed medfinansierer service til andre kommuners borgere. Samme problemstilling gør sig gældende i Lyngby Kommune med DTU og Lyngby Handelsskole. Der kan dog argumenteres for, at Hillerød og Lyngby Kommuner må formodes at have en vis glæde af en stor indrejseandel ind i deres kommune, da dette bidrager til at skabe både arbejdspladser og handel.

BSL foreslog i deres rapport, at den kommune, hvis borgere har glæde af bussen, og ikke den kommune, hvor bussen kører, skal betale. Dette vil kræve meget grundige passagertællinger samt kortlægning af passagerernes rejsemønstre, hvorfor det på nuværende tidspunkt ikke er praktisk muligt.

Ud over de ovennævnte problemer med finansieringen af selve buskørslen er der en problemstilling omkring finansiering af administrationsomkostningerne i Movia, der skal adresseres. Det forhold, at Region Hovedstaden og Region Sjælland betaler alle administrationsomkostningerne i Movia, giver anledning til to problemer:

- 1) Manglende incitament for kommunerne til at begrænse initiativer, der medfører øgede administrationsomkostninger
- 2) Usikkerhed om, hvad der er administrationsomkostninger, og hvad der ikke er

Da kommunerne ikke skal betale administrationsomkostninger, har de ikke incitament til at indtænke spørgsmålet om administrationsudgifter ved nye ruter mv. Kommunerne kan således vælte udgifter over på regionen.

Nogle udgifter er dog ikke entydigt administrationsomkostninger, og der opstår derfor uenighed om, hvem der skal betale dem.

Der er derfor behov for at finde en anden måde at fordele administrationsudgifterne på.

I resten af landet fordeles administrationsudgifterne på de enkelte busruter, således at den, der bestiller og betaler ruten, også betaler for den administration, der hører til ruten. Dette giver gennemskelighed for både bestilleren og trafikskabet, og problemerne omkring, hvilke udgifter der kan henføres til administration, undgås. Endvidere elimineres incitamenterne til at øge de administrative udgifter.

### 2.2.3. Forslag

Uanset hvilken form for samarbejdsmodel, der vælges for hovedstadsområdet, vurderes det, at ansvarsfordelingen mellem regioner og kommuner samt den tilknyttede finansieringsmodel bør ændres. Det foreslås, at de administrative omkostninger fordeles mellem regioner og kommuner i relation til indkøb af trafik svarende til modellen i resten af landet. De midler, regionerne får frigjort, anvendes til, at regionerne køber mere bustrafik af regional karakter.

Regionerne vil for de frigjorte midler kunne overtage finansieringen og ansvaret for en del af de længere tværgående ruter, der i dag deles af flere kommuner.

Ansvaret og finansieringen af de resterende ruter, der deles af flere kommuner, samt de ruter der alene berører en kommune, skal fortsat ligge hos kommunerne.

Det skal afklares nærmere, hvilke og hvor mange ruter der skal være regionalt ansvar. Antallet af ruter, der kan dækkes af de frigjorte midler, afhænger bl.a. af længden på ruterne og antallet af passagerer, men af nedenstående eksempel fremgår et skøn over, hvor mange køreplanstimer regionerne ville kunne overtage for midlerne.

#### **Nuværende tilskud og køreplanstimer baseret på regnskab 2010:**

Tilskud til Movia i mio. kr.:

Regionerne	460,1
Kommunerne	1.310,3
I alt	1.770,4

Regionerne har ansvaret for 26 pct. af det samlede tilskud til trafikskaberne (tal for privatbaner og handicapkørsel ikke medregnet).

<u>Regionernes tilskud fordeles som:</u>		<u>Køreplantimer i Movia i mio.:</u>	
Buskørsel	170,6	Regioner	535,0
Administration	289,5	Kommuner	3.975,5
I alt	460,1	I alt	4.510,5



Regionerne køber 12 pct. af kørslen for 9,6 pct. af udgifterne til kørsel. Det skyldes at den regionale kørsel i gennemsnit har et mindre tilskud pr. køreplantime grundet en højere passagerfinansieringsgrad.

### Det fremtidige regionale kørselsomfang i Movia:

For at finde den nye fordeling af køreplantimer mellem regioner og kommuner er køreplanstimerne fordelt efter regionerne og kommunernes tilskudsandel. Det ville betyde følgende:

#### Ny fordeling af køreplantimer:

Regioner	1.172,7
Kommuner	3.337,8
I alt	4.510,5

Tallene betyder, at regionerne får mere end fordoblet deres kørselsomfang.

Det må forventes, at tallet for regionerne bliver en smule større, da ruter med regional karakter som oftest har den største passagerfinansieringsgrad og dermed den mindste tilskudsgrad end gennemsnitligt.

Et skøn på 1.300 køreplantimer vil betyde, at regionernes andel af den samlede kørsel ville blive 29 pct., hvilket vil tilnærme Movia de tal, man ser i andre trafikselskaber.

Det er illustreret nedenfor, hvordan ansvaret for køreplanstimer er fordelt mellem kommuner og region efter den nuværende model og som følge af den ændrede model:



Der tilstræbes økonomisk neutralitet mellem regioner og kommuner i forbindelse med omorganiseringen, så der ikke udløses DUT.

Kommunerne vil med denne løsning have incitament til at begrænse administrationsomkostningerne.

Da de fleste busruter i hovedstaden krydser mindst en kommunegrænse, vil regionens styrkede rolle i den kollektive trafik i hovedstaden løse problematikken vedr. ændring af busruter og finansiering af den del af de tværgående ruter, som regionen vil få ansvaret for og skal finansiere.

Trods regionernes styrkede rolle, kan det ikke undgås, at kommunerne fortsat får ansvar for ruter, der berører flere kommuner. Der foreslås derfor at trafikskabet for ruter, der berører flere kommuner, skal opkræve finansieringen ud fra følgende model:

- En procentdel af finansieringen, f.eks. 80 pct., opkræves hos de kommuner, som ruten betjener, ud fra kommunernes forholdsmæssige andel af bussens samlede køreplantimer.
- En procentdel, f.eks. 20 pct., opkræves hos alle kommuner i hovedstadsområdet ud fra kommunernes forholdsmæssige befolkningstal.

Den kollektive trafik i hovedstadsområdet udgør et samlet netværk, hvor det ikke kun er den enkelte kommunes borgere, der får gavn af kommunens busruter, men også andre kommuners borgere. Hver enkelt busrute bidrager således til den samlede mobilitet i netværket.

Det kan derfor være hensigtsmæssigt at modellen også indeholder et solidarisk element, hvor kommunerne i fællesskab bidrager til finansiering af hele busrutenettet.

Det skal vurderes nærmere, hvilken fordeling af finansieringen der giver den rette balance mellem incitamentet til at sikre en sammenhængende betjening og fastholdelsen af et økonomisk ansvar for betjeningen. Der er med den foreslåede model ikke hensigten, at alle kommuner i hovedstadsområdet skal have indflydelse på samtlige tværgående ruter, der ligger i hovedstadsområdet. Det er alene de kommuner ruten berører, og som skal finansiere den resterende del, der har indflydelse på ruten og ændringer heraf.

Risikoen for at en kommune nedlægger veto mod ændringer i eksisterende busruter eller ved oprettelsen af nye, er med den nye model reduceret. Den økonomiske betydning ved ændringen af en rute er ikke så stor som ved den gamle model, da det kun er dele af den direkte kommunale finansieringen der med den foreslåede model berøres ved en konkret ruteændring.

Med den nye ansvars- og finansieringsmodel vil der være tre typer af busruter:

- Kommunale ruter, som bestilles af kommunen hos trafikskabet og betales af kommunen selv.
- Ruter, der krydser kommunegrænsen, hvor f.eks. 80 % af udgifterne betales af de kommuner, som ruten kører igennem, mens de resterende udgifter fordeles mellem alle kommunerne i hovedstadsområdet.
- S-busserne og andre regionale ruter, som regionerne skal finansiere og har ansvaret for.

Den foreslåede finansieringsmodel vil medføre ændringer i udgifterne til busdrift for nogle kommuner, hvorfor det kan overvejes at indføre en overgangsordning, så det sikres, at de økonomiske konsekvenser for de enkelte kommuner udjævnes over nogle år. Endvidere tilstræbes det i det videre analysearbejde at minimere de byrdemæssige forskydninger mellem kommunerne og regionerne. Det skal herudover overvejes, hvorvidt regionerne skal have flere medlemmer i trafikskabets bestyrelse, hvis regionerne skal have ansvar for flere ruter.

## 2.3. Indtægtsdeling

### 2.3.1. Lovgivningen i dag

Billetindtægter fra offentlig servicetrafik fordeles mellem Metroselskabet, Movia, DSB Øresund, DSB F&R og DSB S-tog, således at hvert enkelt selskab får sin egen andel af billetindtægterne. Indtægtsdelingen sker efter fastlagte principper, der bl.a. skal sikre gode incitamentsstrukturer til gavn for den offentlige servicetrafik i hovedstadsområdet.

Indtægtsdelingen er hjemlet i bekendtgørelse om deling af billetindtægter i hovedstadsområdet, der er udstedt i medfør af § 4, stk. 1, i lov om trafikselskaber. Bekendtgørelsen foreskriver, at indtægter fra rejser foretaget alene med et transportmiddel (solorejseindtægter) fordeles til de respektive selskaber på grundlag af den gennemsnitlige indtægt pr. solorejse. Indtægterne fra rejser foretaget med mere end ét transportmiddel (kombirejseindtægter) fordeles mellem selskaberne forholdsmæssigt i forhold til hvert enkelt selskabs gennemsnitlige indtægt pr. solorejse.

Under anvendelse af ovenstående model, opereres der samtidig med en såkaldt dobbeltfaktormodel, der:

- kunstigt forhøjer metroens solorejsepris med en faktor på 1,49 ved beregning af solorejseindtægter
- øger metroens andel af indtægterne på kombinerede rejser ved at øge metroens solorejsepris med en faktor på 1,49
- øger Movias andel af indtægterne på kombinerede rejser med tog (men ikke metro) ved at øge Movias solorejsepris med en faktor på 1,47.

Faktorerne er fastsat af konsulentfirmaet Niras ud fra, at Metroselskabet skulle opnå den ønskede indtægt i 2007 (8,16 kr. i 2004 PL), og at Movias indtægt pr. påstiger ikke blev berørt i 2007 jf. principaftalen af 2. december 2005 med Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune samt aftale af 2. februar 2006 med Cityringforligskredsen.

Det primære datagrundlag for indtægtsdelingsmodellen er selskabernes passagertællinger og data fra rejsehjemmelundersøgelsen. Fra rejsehjemmelundersøgelsen kan der beregnes en gennemsnitlig pris for hver type af solorejser og hver type af kombinerede rejser. Endvidere kan man ud fra rejsemønstret opfanget af rejsehjemmelundersøgelsen og ud fra selskabernes passagertal opgøre, hvor mange rejser der er af hver type af solorejser og hver type af kombinerede rejser. Ud fra dette kan man beregne den samlede indtægt for hver type af solorejse og hver type af kombinerede rejser. Ved at anvende reglerne for indtægtsdeling af kombinerede rejser og dobbeltfaktorerne kan hvert selskabs indtægtsandel fastlægges.

Eksempler på hvordan indtægtsdelingsmodellen konkret virker fremgår af bilag 2.

### 2.3.2. Problem

Da Movias andel af indtægterne på kombinerede rejser kun forhøjes ved kombinationer med tog og metroens andel øges ved alle typer kombinerede

rejser med metro, opnår Movia en relativ lav indtægt på kombinerede bus-metrorrejser.

Movias indtægtsandele skal ses i lyset af, at togoperatørernes solorejseindtægt er større end Metroselskabets, da metrorrejser er kortere og dermed genererer mindre indtægt end de længere togrejser. Sagt på en anden måde genererer eksempelvis en kombineret Movia – DSB Øresund i gennemsnit en højere indtægt, hvilket giver en højere aflønning til Movia end kombinerede bus-metrorrejser.

Solorejser vil i de fleste tilfælde give selskaberne en højere indtægt end kombinerede rejser, da indtægten i sagens natur ikke skal deles med andre. Dette faktum er mest udtalt for solobusrejser sammenlignet med kombinerede bus-metrorrejser, hvor førstnævnte rejser genererer næsten 2,5 gange større indtægt til Movia.

Det økonomiske incitament for Movia til at føde metroen med buslinjer er derfor begrænset, hvilket er problematisk i lyset af, at mange rejser i København netop indebærer skift mellem bus og metro.

Undersøgelser har samtidig vist, at det vil give flere kunder og samtidig besparelser, hvis busnettet så vidt muligt koordineres med metroen. Samtidig medfører en mere målrettet busbetjening en væsentlig højere rentabilitet for bustrafikken.

### 2.3.3. Forslag

Konsulentfirmaet Niras har undersøgt muligheden for at justere den nuværende indtægtsfordelingsmodel, således at Movia får en øget andel af indtægterne for Movia/Metro kombirejser samt konsekvenserne heraf ift. fordelingen af takstindtægter til de øvrige trafikkselskaber i takstfællesskabet.

Det har været en forudsætning, at den totale indtægtsdannelse i Movia, såvel som i de øvrige selskaber, ikke ændres markant. Omfordelingen af indtægter skal således bestå i en mer-honorering for Movia af Movia/Metro-kombirejser på bekostning af betalingen for øvrige rejsetyper.

På baggrund heraf foreslås det, at begge dobbeltfaktorer i den nuværende model justeres. En Metrofaktor på 1,55 (før 1,49, konstant anvendt på Metro solorejsepris) og en Moviafaktor på 1,35 (før 1,47, alene anvendt ved Movia/DSB-kombirejser) giver dels den ønskede incitamentsforøgelse til Movia, dels en tilnærmelsesvis neutralisering i de øvrige selskaber.

To beregningssituationer er lagt til grund: 2010 med realiserede passagertal samt 2018 efter Cityringens åbning med trafikmodeltal. I begge beregningsår er kriteriet om en stort set uændret samlet indtægtsdannelse i trafikkselskaberne opfyldt.

I begge beregningsår stiger Movias andel af Movia/Metro-kombirejser i den justerede model med godt 2 kr./rejse til 6,82 kr./kombirejse, svarende til at Movia således opnår godt halvdelen af den pågældende kombirejseindtægt.

Justering af dobbeltfaktorerne giver Movia en mindre indtægtsstigning på ca. 16 mio. kr. i 2018, hvilket vurderes at ligge indenfor den usikkerhed, der

er på dels indtægtsfordelingsprognoserne og de anvendte passagerprognoserne for 2018.

Der er gennemført følsomhedsanalyser af den justerede dobbeltfaktor-models følsomhed overfor ændringer i de anvendte faktorer. Modellen vurderes at være robust overfor ændringer i dels Metro-faktoren, dels Movia-faktoren.

Det skal bemærkes, at på trods af, at Movia opnår en betragtelig merandel af den pågældende kombirejseindtægt, medfører det ikke, at denne rejsetype bliver driftsøkonomisk rentabel. Merindtægten medfører dog, at bussernes selvfinansieringsgrad forøges markant.

Endvidere bemærkes, at den justerede fordelingsmodel kun vil have den ønskede incitamentsmæssige effekt, hvis den øgede indtægtsdannelse i Movia/Metro-kombirejserne kommer til at indgå i de konkrete rentabilitetsberegninger for de enkelte buslinjer.

## 3. Organisering uden for hovedstadsområdet

### 3.1. Samarbejde

#### 3.1.1. Lovgivningen i dag

Trafikskaberne skal i hele landet samarbejde om at skabe gode muligheder for forbindelse med andre trafikskabers og statens offentlige service- trafik, herunder ved tilrettelæggelse af køreplaner. Af bemærkningerne til lovforslaget fremgår det, at *”Udvekslingen af informationer skal være dækkende og ske i tilstrækkelig god tid til, at parterne kan koordinere hinandens planer i det omfang, der er behov for det”*.

#### 3.1.2. Problem

Transportministeriet har modtaget en del henvendelser, der tyder på, at der ikke sker den fornødne koordinering mellem jernbaneoperatørerne og trafikskaberne. Ofte meldes køreplansændringer for togene ud så sent, at trafikskaberne ikke kan nå at tilpasse bussernes køreplaner. Hvis bussen kører 3 minutter, før toget er kommet ind, giver det lang ventetid for kunderne.

Lov om trafikskaber giver transportministeren hjemmel til at fastsætte regler om et samarbejde. Denne hjemmel benyttes ikke i dag, da sikring af et landsdækkende samarbejde i høj grad varetages af det frivillige Bus & Tog-samarbejde.

#### 3.1.3. Løsningsmuligheder

Uden for hovedstadsområdet er der behov for et bedre samarbejde omkring køreplanlægning, men det er Transportministeriets vurdering, at der ikke er behov for en lovændring. Der er derimod behov for et bedre samarbejde inden for de eksisterende rammer, og Transportministeriet opfordrer til, at de eksisterende rammer udnyttes.

#### 3.1.4. Forslag

Transportministeriet vil indskærpe over for togoperatørerne, at ændringer til køreplanerne skal meldes ud tidsnok til, at trafikskaberne kan nå at tilpasse bussernes køreplaner. Transportministeriet vil ligeledes indskærpe over for operatørerne, at der skal foregå en tæt dialog for at sikre en sammenhængende kollektiv trafik.

### 3.2. Ansvars- og finansieringsmodel

#### 3.2.1. Lovgivningen i dag

Med lov om trafikskaber fik kommuner og regioner i fællesskab ansvaret for den lokale kollektive trafik. Hermed fik kommunerne en langt større rolle i den kollektive trafik, end de tidligere havde haft.

I hovedstadsområdet havde kommunerne før 2007 ikke haft en rolle i den kollektive trafik, og i resten af landet blev en del af den tidligere amtslige kørsel i stedet kommunal, pga. geografisk større kommuner.

Med lov om trafikselskaber blev det indført, at regioner og kommuner bestiller og finansierer den lokale kollektive trafik hos trafikselskabet. Trafikselskabets opgave er således at varetage, koordinere og planlægge den offentlige servicetrafik på regionernes og kommunernes vegne.

Trafikselskaber uden for hovedstadsområdet finansieres gennem indtægter fra salg af billetter og kort mv. samt et tilskud fra de deltagende regioner og kommuner. I loven hedder det, at trafikselskabet beslutter fordelingen af tilskuddet mellem de deltagende parter. I praksis er det såkaldte rekvirent-princip styrende for finansieringen, dvs. at regioner og kommuner betaler for den trafik, de bestiller. Dog skal det bemærkes, at busruter i Movia Sjælland finansieres ud fra samme princip som busruterne i hovedstadsområdet.

Det er endvidere et centralt princip, at regioner og kommuner selv som bestillere fastlægger serviceniveauet.

### 3.2.2. Problem

Med lov om trafikselskaber kan kommuner og regioner (bestillerne) frit fastlægge eget kørselsomfang. Opgavefordelingen har ført til overvejelser lokalt om, hvordan man kan sikre et sammenhængende trafiktilbud. Flere regioner har således opstillet planer for deres serviceniveau, og mange kommuner har lignende overvejelser. Selv om trafikselskabet har en opgave i relation til at koordinere og planlægge den kollektive trafik, er det suverænt bestillerne, der beslutter kørselsomfanget og ruteføringen.

Lov om trafikselskaber fastlægger dog ikke nogen definition af, hvilke ruter der er regionernes ansvar, og hvilke ruter der er kommunernes ansvar. Af lovbemærkningerne fremgår det, at *”regionen bliver økonomisk ansvarlig for privatbanerne samt et overordnet regionalt busnet, der forbinder bycentre uden banebetjening i hver sin kommune, mens kommuner finansierer alle lokale ruter”*, men det er op til parterne selv at fastlægge den konkrete fordeling.

Den upræcise definition af ansvarsfordelingen mellem kommuner og regioner har ført til, at det ikke er entydigt klart, hvem der har ansvaret for at sørge for busbetjening til ungdomsuddannelser, sygehuse, landsbyerne mv.

Mange kommuner har haft glæde af, at regionerne har finansieret nogle ruter igennem deres kommune og derved haft glæde af en busbetjening, som de ikke selv har skullet finansiere.

Igennem det seneste års tid har flere af regionerne imidlertid omlagt deres rutenet, dels ud fra effektiviseringshensyn, dels ud fra et ønske om at få flere passagerer ved at have et hurtigere og mere attraktivt rutenet. Flere af regionerne har derfor i samarbejde med trafikselskaberne gennemgået deres rutenet med henblik på at få etableret mere direkte ruter mellem de større byer. Det har betydet, at flere mindre samfund har mistet deres busbetjening. Dog er kommunerne nogle steder gået aktivt ind for at genoprette busdriften dertil.

Da lovgivningen ikke er klar omkring, hvem der har ansvaret for hvilke ruter, vil det i mange tilfælde være op til en forhandling mellem regionen og kommunerne, og der er risiko for, at ansvar og heraf følgende udgifter ”skubbes videre”.

### 3.2.3. Løsningsmuligheder

Den manglende lovgivningsmæssige definition af ansvarsfordelingen mellem kommuner og regioner kan betyde, at der kan komme til at mangle busbetjening af f.eks. mindre byer, sygehuse, uddannelsessteder mv.

En mulighed kan være, at kommuner, regioner og trafikskaberne forpligtes til i fællesskab at udarbejde et strategisk grundlag, hvor de forpligter sig på en flerårig trafikplan. En sådan trafikplan vil kunne eliminere noget af den usikkerhed, der opstår ved, at der årligt lægges nye budgetter, hvilket betyder, at busruter kan besluttes nedlagt med kort varsel med deraf følgende usikkerhed for brugerne. Et strategisk grundlag kunne f.eks. indeholde målsætninger for mobiliteten og indeholde målsætninger for fremkommelighed, tilgængelighed, regularitet og rejsetid.

En anden mulighed er en lovgivningsmæssig præcisering af, hvad der er regionernes hhv. kommunernes ansvar.

Det er dog ikke uproblematisk at lovgive om, hvad der er regionernes ansvar, og hvad der er kommunernes, idet en sådan definition vil kunne opfattes som et minimumskrav til serviceniveauet. Grundlaget for den nuværende lov er netop, at det er helt op til kommuner og regioner selv at vurdere, hvilket serviceniveau de vil tilbyde deres borgere.

En tredje mulighed er at placere ansvaret for busbetjeningen entydigt hos kommunerne og lade trafikskabet varetage det regionale perspektiv. Det vil reducere antallet af aktører i den lokale kollektive trafik og gøre det mere entydigt, hvor ansvaret er placeret.

### 3.2.4. Forslag

Kommuner, region og trafikskabet skal i fællesskab udarbejde et strategisk grundlag, der som minimum fastlægger:

- De overordnede principper for rutenettet
- En ansvarsfordeling af, hvem der har ansvaret for ruterne
- Et flerårigt budget
- Trafikplanen skal have sammenhæng med den statslige trafikplan og sikre sammenhæng mellem de forskellige transportformer.

#### **Koordinering af kørslen**

Jf. lov om trafikskaber kan trafikskaberne varetage opgaver vedr. indkøb af trafik for kommuner og regioner.

Denne ramme anvendes i vidt omfang til, at trafikskaberne tilbyder kommuner og regioner at varetage indkøb af kørslen. Disse kørselsordninger koordineres med handicapkørslen.



Det har betydet, at trafiksselskaberne i forskelligt omfang har haft mulighed for at tilbyde kommunerne flextrafik, således at alle borgere kan få tilbud om dør-til-dør kørsel.

I Nordjylland Trafiksselskab (NT) koordineres meget kørsel for både kommunerne og regionen. Det omfatter handiciapkørsel, Flextur, teletaxi, læge- og sepcialkørsel, siddende patientbefordring og skole- og instituti- onskørsel.

Det betyder, at alle borgere i NT kan bestille Flextur til 12 kr. pr. km - dog er der en mindstebetaling på 54 kr. Mange kommuner i NT har dog valgt at forbedre tilbuddet til borgerne, således at man eksempelvis internt i Hjørring Kommune kører for 3,50 kr. pr. km og med en mindstebetaling på 27 kr. gældende fra juli 2010. Det har betydet en markant vækst i be- nyttelse af ordningen på 286 pct. i perioden 2007-2010.

## 4. Øvrige emner

### 4.1. Bestyrelsens opgaver og medlemssammensætning

#### 4.1.1. Lovgivningen i dag

Trafikskaberne skal i henhold til § 2 i lov om trafikskaber ledes af en bestyrelse på højst 9 medlemmer, heraf:

- 2 udpeget af regionsrådet (hvis trafikskabet består af to regioner, vælges 1 medlem fra hvert regionsråd)
- 1 udpeget af og blandt den kommune, der yder det største årlige tilskud til trafikskabets finansiering
- Højst 6 udpeget af det kommunale repræsentantskab

Baggrunden for sammensætningen af bestyrelsen er, at kommunerne skal have flertal i trafikskabernes bestyrelser, da kommunerne finansierer hovedparten af den trafik, som trafikskabet står for.

Den kommune, der yder det største årlige tilskud til trafikskabets finansiering, har ret til en plads i trafikskabets bestyrelse. De resterende medlemmer af repræsentantskabet udpeger de øvrige kommunale medlemmer af trafikskabets bestyrelse ved forholdstalsvalg. Samtlige kommuner, der er dækket af trafikskabet, er repræsenteret i det kommunale repræsentantskab. Hver kommune har 1 stemme.

Bestyrelsesmedlemmet fra den kommune, der yder det største årlige tilskud til trafikskabets finansiering, er i henhold til de kommunalretlige regler underlagt instruktion fra denne kommune. Dette gælder ikke de øvrige bestyrelsesmedlemmer udpeget af repræsentantskabet.

#### 4.1.2. Problem

Lov om trafikskaber giver således mulighed for maksimalt 7 kommunale repræsentanter. I nogle trafikskaber er der ikke særlig stor forskel på antallet af kommuner, som er medlem af trafikskabet, og antallet af kommunale repræsentanter i bestyrelsen. Dette gælder bl.a. FynBus med 10 kommuner, NT med 11 kommuner samt Sydtrafik med 12 kommuner. Dette giver en situation, hvor de resterende 3-5 kommuner kan føle, at de ikke har indflydelse i trafikskabet.

Nogle trafikskaber har ytret ønske om, at der gives mulighed for flere bestyrelsesmedlemmer, således at alle kommuner kan være repræsenteret i bestyrelsen.

Lov om trafikskaber lægger således relativt stramme begrænsninger på trafikskabernes organisering. Grænsen på de 9 bestyrelsesmedlemmer er valgt af hensyn til at skabe de bedste betingelser for beslutningsdygtige og operationelle bestyrelser.

Både Movia (45 kommuner) og Midttrafik (19 kommuner) er så store, at det ikke vil være meningsfuldt, at alle kommuner er repræsenteret i bestyrelsen. Problemstillingen er således kun relevant for de 3 mindre trafikskaber (FynBus, Sydtrafik og NT).

Lov om trafikskaber indeholder en dispensationsmulighed, hvor trafikskaberne kan søge om at udvide antallet af bestyrelsesmedlemmer. Transportministeriet har to gange modtaget ansøgninger om dispensation. I begge tilfælde er anmodningen blevet afvist med den begrundelse, at bestyrelserne vil blive for store.

Selv om en kommune ikke er repræsenteret i bestyrelsen, er den ikke helt uden for indflydelse i trafikskabet, da alle kommuner har et medlem i repræsentantskabet. Repræsentantskabet godkender trafikskabets vedtægter samt vælger bestyrelsen. For så vidt angår trafikskaberne vest for Storebælt, godkender repræsentantskabet endvidere en fordelingsnøgle for fordeling af udgifterne.

#### 4.1.3. Forslag

Der foreslås ikke ændret i antallet af bestyrelsesmedlemmer, da en ændring for de mindre trafikskaber kun vil give mening, hvis alle kommunerne blev repræsenteret i bestyrelsen, hvilket vil resultere i meget store bestyrelser. Grænsen på de 9 bestyrelsesmedlemmer fastholdes af hensyn til at skabe de bedste betingelser for beslutningsdygtige og operationelle bestyrelser.

## 4.2. Mulighed for at trafikskaberne kan eje faste anlæg

### 4.2.1. Lovgivningen i dag

Ansvaret for stoppesteder og terminaler er i dag placeret hos vejmyndigheden.

### 4.2.2. Problem

Nogle trafikskaber har ytret ønske om at få mulighed for at eje faste anlæg, dvs. stoppesteder, læskure mv., alternativt at få mulighed for at medfinansiere nye og bedre stoppesteder.

Stoppesteder er en naturlig service i forbindelse med busdrift og kan betragtes som en del af trafikskabets ansigt udadtil. Men da vedligehold samt etablering af nye stoppesteder er vejmyndighedens ansvar, er der ikke en ensartet standard for, hvordan stoppestederne inden for trafikskabets område skal se ud. Det betyder, at der i nogle kommuner er gode stoppestedsfaciliteter, mens stoppestederne i andre kommuner står og forfalder.

Hvad angår statsvejene, har det ikke været klart, hvem der har ansvaret for at vedligeholde stoppestederne.

I forhold til de kommunale stoppesteder, tyder alt på, at der er forskellig praksis i forhold til, hvem der opsætter samt vedligeholder. I nogle trafikskaber vedligeholdes standen af kommunen; i andre af trafikskabet. Det betyder bl.a. et uens serviceniveau for passagererne.

Ved nogle stoppesteder er der behov for buslommer, særlige busbaner mm. Transportministeriet er ikke bekendt med, at der er uoverensstemmelser om, at disse anlæg entydigt er vejmyndighedens ansvar, idet de er en del af vejen og skal sammentænkes med hensynet til trafikikkerhed.

Med de statslige midler i de såkaldte buspuljer blev der endvidere sat fokus på opgraderingen af stoppesteder og terminaler, idet det er muligt at søge midler fra puljerne hertil. Der er således skabt mulighed for at give stoppesteder og terminaler et kvalitetsløft.

#### 4.2.3. Løsningsmuligheder

Argumentet for, at stoppesteder mv. vedligeholdes af vejmyndigheden er, at stoppesteder er en del af vejens udstyr. Vejmyndigheden har således mulighed for at samtænke udformning af busstoppestedet med trafikikkerheden.

Da det imidlertid er trafikskabet, der har en interesse i, at stoppesteder mv. er i en god stand, er der gode argumenter for at overdrage ansvaret til trafikskabet. Det kræver dog, at trafikskabet søger tilladelse hos vejmyndigheden, hvis de ønsker at ændre på udformningen af stoppestedet, da dette skal samtænkes med trafikikkerheden.

#### 4.2.4. Forslag

Det foreslås, at trafikskabet overtager drift og opsætning af stoppesteder på de kommunale veje i form af læskure, informationsstandere, skralde-spande mv.

Vejbestyrelsen vedligeholder fladen: græs/beplantning, belagte arealer, vintertjeneste og affaldstømning. Trafikskabet vedligeholder alt øvrigt udstyr såsom læskure, ventesale, informationsstandere og lignende.

Ved at benytte ovenstående delingsmodel opnås forbedret sammenhæng mellem ejerskab og driftsansvar samt mere rene snitflader ift. den enkelte myndigheds kompetence- og ansvarsområde. Endelig vil modellen sikre ensartede betingelser for vejbestyrelser såvel som for trafikskaber over hele landet.

Etablering af nye stoppesteder skal fortsat godkendes af vejmyndigheden for at sikre hensynet til trafikikkerheden. Vejmyndigheden kan kræve, at der bliver etableret en buslomme, hvis hensynet til den øvrige trafik på vejen kræver det. Udgiften til buslommen afholdes af trafikskabet.

Midlerne til drift af stoppesteder på de kommunale veje skal overføres fra kommunerne til trafikskabet.

Stoppesteder på statsvejene overdrages til trafikskabet.

### 4.3. Bedre budgettering og udgiftsstyring

#### 4.3.1. Lovgivningen i dag

Det følger af standardvedtægten for trafikskaber, at:

*”forslag til årsbudget for det kommende regnskabsår og til flerårige budgetoverslag udarbejdes af direktionen til bestyrelsen efter indhentelse af ønsker fra kommunalbestyrelserne i de deltagende kommuner og regionsrådet [regionsrådene] om det kommende års trafikruter, herunder ønsker til linjeføring, frekvenser mv. Budgetforslag og forslag til flerårige budgetoverslag sendes til de deltagende kommuners kommunalbestyrelser og regionsrådet [regionsrådene] senest 5 uger, før bestyrelsen træffer beslutning om budgettets og budgetoverslagenes vedtagelse.”*

Herudover fremgår det, at *”årsbudget og flerårige budgetoverslag udarbejdes i øvrigt i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.”*

Budgetterne skal være vedtaget senest den 15. september forud for det pågældende regnskabsår.

Trafikselskabernes regnskaber skal aflægges i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.

#### 4.3.2. Problem

KL har over for Transportministeriet rejst et ønske om, at der blev mulighed for at vedtage flerårige budgetter for trafikselskaberne for at få en bedre styring af økonomien. Ligeledes ønsker KL en mulighed for at sikre udligning over årene, så kommunerne undgår store efterregninger eller tilbagebetalinger, hvis regnskabet afviger fra budgettet.

Det fremgår af standardvedtægten, at trafikselskabers budget og regnskab skal udarbejdes henholdsvis aflægges i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslov, og at selskabets regnskabsår er kalenderåret. De nævnte bestemmelser i standardvedtægten er ufravigelige.

I henhold til den kommunale styrelseslov må foranstaltninger, der vil medføre indtægter eller udgifter, som ikke er bevilget i forbindelse med vedtagelsen af årsbudgettet, ikke iværksættes, før kommunalbestyrelsen har meddelt den fornødne bevilling (tillægsbevilling).

En beslutning om at overføre et underskud fra et regnskabsår til et andet er en bevillingsmæssig beslutning, der alene kan træffes af det beslutningsorgan, der har bevillingsmyndigheden. I forhold til trafikselskaberne er bevillingsmyndigheden hos bestyrelsen. En overførsel af et underskud fra et regnskabsår til et andet forudsætter, at bestyrelsen i trafikselskabet ved en tillægsbevilling angiver, hvorledes merudgiften/underskuddet i indeværende regnskabsår skal dækkes. Dette kan f.eks. ske ved forbrug af likvide aktiver.

Beslutning om, at et underskud skal dækkes af selskabets egenkapital, vil skulle træffes af bestyrelsen med mindst 2/3 flertal, og beslutningen vil skulle ske i overensstemmelse med de besluttede retningslinjer for finansiering af selskabet.

Trafikselskabernes budgetter skal vedtages senest 15. september, dvs. 2 uger før regionerne skal vedtage deres budgetter, og 1 måned før kommuner vedtager deres. KL og Danske Regioner har over for Transportministeriet givet

udtryk for, at man ønsker, at trafikkselskabernes budgetter først vedtages, efter at kommunernes og regionernes budgetter er vedtaget, dvs. efter 15. oktober.

Da en ændring af tidspunktet vil gøre det meget svært for trafikkselskaberne at indgå kontrakter og lægge køreplaner for det efterfølgende kalenderår, vil det være uhensigtsmæssigt at ændre tidspunktet. Ligeledes vurderes det som hensigtsmæssigt, at kommuner og regioner kender udgifterne til kollektiv trafik, inden det endelige budget vedtages.

KL har endvidere over for Transportministeriet rejst et ønske om, at trafikkselskaberne skal anvende den samme kontoplan, da de ønsker bedre mulighed for at styre udgifterne til trafikkselskaberne. KL ønsker bl.a. bedre gennemsigthed i trafikkselskabernes regnskaber på tværs, herunder bedre mulighed for benchmarking af udgifterne.

I dag anvendes principperne i den kommunale kontoplan ligesom i øvrige kommunale fællesskaber. Trafikkselskabernes økonomi adskiller sig dog fra de øvrige kommunale fællesskaber, da disse er rent brugerfinansierede. Det vil derfor være hensigtsmæssigt, at der udarbejdes en fælles kontoplan for trafikkselskaberne.

Med vedtagelsen af et strategisk grundlag vil kommunerne og regionerne ligeledes få bedre mulighed for at styre økonomien i trafikkselskaberne.

#### 4.3.3. Forslag

Da der allerede er mulighed for at vedtage flerårige budgetter og mulighed for at beslutte at overføre både overskud og underskud, og hermed – til en vis grad – undgå store efterregninger fra trafikkselskaberne, er der ikke behov for at justere lov om trafikkselskaber på dette område.

Kommunalbestyrelsen og regionsrådet kan vedtage flerårige budgetter, hvor de binder sig i forhold til at købe en bestemt mængde trafik hos trafikkselskabet.

Det vurderes, at der ikke er behov for at ændre på, at trafikkselskabernes budgetter skal være vedtaget 15. september, men spørgsmålet om bedre økonomistyring bør indgå i den trafikplan, som kommuner og trafikkselskaberne skal vedtage i fællesskab for at styrke samarbejdet.

Der foreslås, at der udarbejdes en fælles kontoplan for trafikkselskaberne.

### 4.4. Mulighed for at pensionister kan køre med skolebussen

#### 4.4.1. Lovgivningen i dag

Lov om trafikkselskaber foreskriver, at al offentlig servicetrafik skal varetages af et trafikkselskab. Loven forhindrer således kommunerne i selv at udføre offentlig servicetrafik, dvs. trafik som ikke har hjemmel i anden lovgivning eller på anden vis er begrænset til bestemte grupper af passagerer.

En kommune kan i henhold til loven vælge selv at udbyde og indkøbe specialkørsel, som f.eks. skolebuskørsel, men afskærer altså herved andre passagerer fra også at benytte kørslen, da der således ikke er tale om almindelig rutekørsel.

Loven giver imidlertid mulighed for, at en kommune kan bestille særlige ordninger ved trafikselskabet. En kommune kan f.eks. indgå aftale med et trafikselskab om, at trafikselskabet skal varetage indkøb af trafik, som kommunen skal varetage i henhold til anden lovgivning. Overdrages indkøbet af f.eks. skolebuskørsel til trafikselskabet, vil buskørslen blive udført som offentlig servicetrafik, og andre passagerer, herunder pensionister, vil derfor også kunne benytte bussen.

#### 4.4.2. Problem

Flere kommuner har fremsat ønske om at åbne skolebuskørslen for også at kunne medtage pensionister.

#### 4.4.3. Løsningsmuligheder

Et af hovedelementerne i lov om trafikselskaber er, at det er den enkelte kommune, der bestemmer serviceniveauet for den lokale offentlige servicetrafik i kommunen.

En anden grundtanke bag lov om trafikselskaber er, at alle skal have glæde af de stordriftsfordele, der fremkommer ved at samle indkøb af bustrafik i trafikselskaberne. Dette er baggrunden for, at det i dag kun er trafikselskaberne, der må udføre offentlig servicetrafik.

Trafikstyrelsen har på nuværende tidspunkt udstedt ca. 1.400 tilladelser til lokal og regional rutekørsel til buskørselsvirksomheder. Trafikstyrelsen skønner, at ca. halvdelen af de udstedte tilladelser til rutekørsel er tilladelser til kørsel med skoleelever. På disse ruter udføres der typisk 1-2 ture mellem kl. 7.00 og kl. 9.00 og et tilsvarende antal ture om eftermiddagen.

Der udføres også kørsel med skoleelever med taxier, typisk i tilfælde hvor der kun skal befordres få elever. Der kræves ikke særlig tilladelse til sådan kørsel, og omfanget heraf er således ukendt. Hertil kommer, at skolebørnene i store dele af landet kører med almindelige rutebusser, dvs. at skolebus-trafikken ikke er skilt ud fra den almindelige trafik.

Nogle kommuner har hjemtaget skolebuskørslen, dvs. at de har besluttet selv at udbyde kørslen frem for at lade trafikselskabet gøre det. Transportministeriet er ikke bekendt med, at disse kommuner har opnået besparelser herved.

Hvis der skal gives mulighed for, at pensionister kan benytte kommunalt drevne skolebusser, kræver det en lovændring.

En mulighed vil være at indarbejde en hjemmel i loven, hvorefter enhver kommune kan ansøge transportministeren om dispensation fra lov om trafikselskaber til, at en bestemt skolebusrute kan medtage passagerer ud over skolebørnene.

En anden mulighed er at lovgive om, at kommunerne i yderområderne frit kan medtage pensionister i kommunalt drevne skolebusser. Dette kræver en definition af, hvilke kommuner der vil kunne få denne mulighed.

En tredje mulighed er, at alle kommuner får mulighed for selv at bestemme, hvem der kører med skolebussen, dvs. at der åbnes op for, at kommunerne selv må drive offentlig servicetrafik, hvis dette sker sammen med skolebuskørslen. Kommunen skal dog stadig overholde forpligtelserne i folkeskoleloven i forhold til at sikre et kørselstilbud til de folkeskoleelever, der er berettigede hertil.

En ”modsat” løsning er, at alle kommuner fratages retten til selv at drive skolebuskørsel og i stedet tvinges til at benytte trafikkselskabet til dette.

#### 4.4.4. Forslag

Det foreslås, at alle kommuner får mulighed for at åbne skolebuskørslen for andre grupper af passagerer. Kommunen kan således selv bestemme, hvem der må køre med kommunalt drevne skolebusser. Kørslen skal være gratis for alle passagerer.

Kommunerne skal naturligvis stadig overholde betingelserne i folkeskoleloven i forhold til at sikre et kørselstilbud til de folkeskoleelever, der er berettigede hertil.

## 4.5. Tilladelser til rutekørsel

### 4.5.1. Lovgivningen i dag

§ 21 i lov om trafikkselskaber fastslår, at tilladelse til rutekørsel, der ikke er fjernbuskørsel, gives af transportministeren. Ved afgørelsen skal der tages hensyn til, om behovet for kørslen er dækket eller vil kunne dækkes ved anvendelse af eksisterende offentlig servicetrafik.

Baggrunden for bestemmelsen er et ønske om at koordinere og planlægge den offentlige servicetrafik. Derfor er udgangspunktet for vurderingen af, om der bør gives tilladelse til speciel eller almindelig rutekørsel, om behovet for kørslen kan dækkes af eksisterende offentlig servicetrafik.

Det er således hensynet til trafikkselskaberne, der har været i fokus ved bestemmelsens tilblivelse.

For så vidt angår tilladelse til rutekørsel, som er fjernbuskørsel, dvs. rutekørsel, der forløber over mere end to trafikkselskabers områder, over mere end området for trafikkselskabet på Sjælland eller mere end Bornholms Regionkommune, gives tilladelse af transportministeren.

Til forskel fra tilladelse til almindelig rutekørsel, som ikke er fjernbuskørsel, foretages der ved fjernbuskørsel ikke nogen vurdering af, om der er et behov for kørslen, idet fjernbuskørslen blev liberaliseret i 2002. I dag stilles der alene krav om, at der skal køres mindst én afgang 4 dage ugentligt på ruten i mindst 6 måneder. Baggrunden for dette krav var et politisk ønske om, at de enkelte ruter skulle fremtræde som faste og regelmæssige trafikforbindelser.



#### 4.5.2. Problem

Trafikstyrelsen har på nuværende tidspunkt udstedt ca. 1.400 tilladelser til lokal og regional rutekørsel til buskørselsvirksomheder, og der gives alene mellem 5 - 10 afslag årligt. Halvdelen af disse afslag skyldes, at der ikke er tale om rutekørsel i lovens forstand.

Ansøgning og udstedelse af tilladelser udgør en administrativ byrde for både Trafikstyrelsen og vognmændene.

#### 4.5.3. Løsningsmuligheder

For at lette de administrative byrder er det en mulighed, at kravet om tilladelse til rutekørsel, som ikke er fjernbuskørsel, afskaffes,

En model er at afskaffe kravet til den type af kørsel, hvor det vurderes, at der ikke vil være sandsynlighed for, at der vil gives afslag.

En anden og mere vidtgående model er en fuldstændig afskaffelse af kravet om tilladelser til rutekørsel, som ikke er fjernbuskørsel.

#### 4.5.4. Forslag

Det foreslås, at konsekvenserne af at fjerne kravet om rutetilladelse for almindelig rutekørsel analyseres nærmere. Det skal bl.a. afklares, hvorvidt risikoen for konkurrerende trafik på f.eks. de mest gunstige ruter og tidspunkter vil forværre økonomien i den kollektive trafik.

For så vidt angår speciel rutekørsel foreslås tilladelseskravet afskaffet. Denne kørsel udføres fremover på grundlag af en skriftlig kørselskontrakt/aftale mellem vognmanden og udbyderen.

Dette vurderes at være uproblematisk i forhold til langt det meste af den kørsel, der søges om tilladelser til i dag, da denne ikke er i konkurrence med den kollektive trafik og trafikselskaberne. Det drejer sig om en lang række kørselstyper som f.eks. kørsel med handicappede og ældre samt kørsel til børnehaver og læge.

Da fjernbuskørslen allerede er liberaliseret, foreslås der ikke ændringer på området for fjernbuskørsel.

### 4.6. Mulighed for at melde sig ud af trafikselskabet

#### 4.6.1. Lovgivningen i dag

I henhold til lov om trafikselskaber skal alle kommuner deltage i et trafikselskab, og der findes ikke dispensationsmulighed for kommunerne til at udtræde af et trafikselskab.

#### 4.6.2. Problem

Enkelte kommuner har rettet henvendelse til Transportministeriet med henblik på at få tilladelse til at træde ud af trafikselskabet og selv stå for rutekørslen.

Da der ikke er hjemmel i lov om trafikskaber til dette, har de pågældende kommuner fået afslag på ansøgningerne.

Hvis det bliver muligt for kommunerne at melde sig ud af trafikskaberne, må det formodes, at en række kommuner især yderområderne vil gøre brug af en sådan mulighed for at søge dispensation og i stedet drive egenproduktion. Især de kommuner, der før kommunalreformen ikke var medlem af et trafikskaber, har vist interesse for dette.

#### 4.6.3. Løsningsmuligheder

Med vedtagelsen af lov om trafikskaber blev der lagt vægt på at sikre en bedre og mere koordineret kollektiv trafik i hele landet, bl.a. ved at sikre en planlægning på tværs af kommunegrænserne. Hvis nogle kommuner ikke er medlem af trafikskabet, vil det blive sværere at få en sammenhængende trafik i trafikskabets område, da der ikke længere vil være incitament til at have ruter, der krydser kommunegrænsen.

Endvidere vil de stordriftsfordele, der netop er, ved at lade trafikskaberne udbyde og planlægge kørslen, mindskes, hvis en række kommuner begynder at udbyde kørsel på egen hånd.

Resultatet kan på sigt blive en ringere lokal kollektiv trafik, som det var kendetegnet før kommunalreformen. Før kommunalreformen var det frivilligt, om man ville oprette trafikskaber.

I de amter, hvor der ikke var trafikskaber, havde amterne ansvaret for kørslen mellem kommuner og kommunerne inden for kommunerne. Da mange kommuner var små, betød det, at der i nogle kommuner var en meget lille interesse for og satsning på kollektiv trafik.

Amter uden trafikskaber var endvidere kendetegnet ved en meget ringe grad af koordinering mellem kommuner og amter. Der var således intet eller begrænset takst- og billetssamarbejde, hvilket bl.a. førte til, at en kombineret rejse blev meget dyr.

Resultatet var således en ringe service for borgerne. Derfor gjorde man det i forbindelse med kommunalreformen lovpligtigt at oprette trafikskaber i hele landet.

Med trafikskaberne blev borgere i hele landet således sikret en mere ensartet struktur for tilrettelæggelsen af den lokale kollektive trafik, og det vil ikke være hensigtsmæssigt at vende tilbage til den gamle struktur.

Dog findes der nogle kommuner, nemlig de ø-kommuner, der ikke har bro eller anden fast forbindelse, hvor der ikke er sammenhæng med den øvrige kollektive trafik pga. kommunens geografiske placering.

Det kan overvejes at indføre en mulighed for, at transportministeren kan give disse kommuner dispensation til at stå uden for trafikskabet.

#### 4.6.4. Forslag

Det foreslås, at ø-kommuner uden bro eller anden landfast forbindelse får mulighed for at melde sig ud af trafikselskabet, da disse kommuner ikke har bustrafik over en kommunegrænse.

## 5. Oversigt over forslag

På baggrund af ovenstående analyse foreslås det at justere på følgende elementer i lov om trafiksselskaber:

### 5.1.1. Samarbejdet mellem aktørerne i hovedstadsområdet

Samarbejdet i hovedstadsområdet skal styrkes. En mulighed er et udvidet direktørsamarbejde, en anden mulighed er oprettelse af en paraplyorganisation, mens en tredje mulighed er at etablere et statsligt-regionalt-kommunalt samarbejde.

Det foreslås, at der oprettes en paraplyorganisation, som alle selskaberne skal deltage i. Paraplyorganisationen skal i forhold til kunderne give det kollektive trafikssystem ét ansigt og ét brand.

Paraplyorganisationen skal styrke koordinationen og samarbejdet mellem selskaberne ved at varetage en række opgaver som kundeservice, koordinering af køreplanlægning, trafikinformation, billetter, markedsføring og indtægtsdeling, der dermed ikke længere løses alene i de enkelte selskaber.

### 5.1.2. Ansvars- og finansieringsmodel

Uagtet valg af samarbejdsform er der særskilt et behov for at ændre finansieringsmodellen og ansvarsfordelingen ift. busdriften, især for hovedstadsområdet.

Det foreslås, at de administrative omkostninger fordeles mellem regioner og kommuner i relation til indkøb af trafik svarende til modellen i resten af landet. De midler, regionerne får frigjort, anvendes til, at regionerne køber mere bustrafik af regional karakter.

For de ruter, der berører flere kommuner og fortsat er kommunernes ansvar, foreslås det, at trafiksselskabet opkræver finansieringen for de kommunale ruter, således at f.eks. 80 pct. af finansieringen opkræves hos de kommuner, som ruten betjener, ud fra kommunernes forholdsmæssige andel af bussens samlede køreplantimer og den resterende procentdel, f.eks. 20 pct., opkræves hos alle kommuner ud fra kommunernes forholdsmæssige befolkningstal.

### 5.1.3. Incitament i forbindelse med indtægtsdelingen

Det foreslås, at indtægtsdelingsmodellen justeres, så der sker en omfordeling fra Movia solorejser til kombinationen Movia/Metro med henblik på at give bustrafikken en højere indtægt ved kombinerede rejser med Metroen. Omfordelingen af indtægter skal således bestå i en mer-honorering for Movia af Movia/Metro-kombirejser på bekostning af betalingen for øvrige rejsetyper.

Begge dobbeltfaktorer i den nuværende model foreslås justeret, så der er en Metrofaktor på 1,55 (før 1,49, konstant anvendt på Metro solorejsepris) og en Moviafaktor på 1,35 (før 1,47, alene anvendt ved Movia/DSB-

kombirejser). Dette giver dels den ønskede incitamentsforøgelse til Movia, og dels en tilnærmelsesvis neutralisering i de øvrige selskaber.

#### 5.1.4. Samarbejdet uden for hovedstaden

Kommuner, region og trafikselskabet skal i fællesskab udarbejde en strategisk plan, der som minimum fastlægger:

- De overordnede principper for rutenettet
- En ansvarsfordeling af, hvem der har ansvaret for ruterne
- Et flerårigt budget

Trafikplanen skal have sammenhæng med den statslige trafikplan og sikre sammenhæng mellem de forskellige transportformer.

#### 5.1.5. Antallet af bestyrelsesmedlemmer

Der foreslås ikke ændret i antallet af bestyrelsesmedlemmer, da en ændring for de mindre trafikselskaber kun vil give mening, hvis alle kommunerne blev repræsenteret i bestyrelsen, hvilket vil resultere i meget store bestyrelser. Grænsen på de 9 bestyrelsesmedlemmer fastholdes af hensyn til at skabe de bedste betingelser for beslutningsdygtige og operationelle bestyrelser.

#### 5.1.6. Mulighed for at trafikselskaberne kan eje faste anlæg

Det foreslås, at trafikselskabet overtager drift og opsætning af stoppesteder på de kommunale veje i form af læskure, informationsstandere, skralde-spande mv.

Stoppesteder på statsvejene overdrages til trafikselskabet.

Vejbestyrelsen vedligeholder fladen: græs/bepantning, belagte arealer, vintertjeneste og affaldstømning. Trafikselskabet vedligeholder alt øvrigt udstyr såsom læskure, ventesale, informationsstandere og lignende.

#### 5.1.7. Mulighed for bedre udgiftsstyring

Det foreslås, at der udarbejdes en fælles kontoplan for trafikselskaberne.

#### 5.1.8. Mulighed for at melde sig ud af trafikselskabet

Det foreslås, at ø-kommuner uden bro eller anden landfast forbindelse får mulighed for at melde sig ud af trafikselskabet, da disse kommuner ikke har bustrafik over en kommunegrænse.

#### 5.1.9. Mulighed for at pensionisterne kan køre med skolebussen

Det foreslås, at kommunerne selv kan bestemme, hvem der må køre med skolebussen, og skolebusserne kan dermed også være åbne for andre passagerer, forudsat at der ikke opkræves betaling.

#### 5.1.10. Tilladelser til rutekørsel

Det foreslås, at konsekvenserne af at fjerne kravet om rutetilladelse for almindelig rutekørsel analyseres nærmere. Det skal bl.a. afklares, hvorvidt

risikoen for konkurrerende trafik på f.eks. de mest gunstige ruter og tidspunkter vil forværre økonomien i den kollektive trafik.

Det foreslås, at kravet om tilladelse til speciel rutekørsel afskaffes. Denne kørsel udføres fremover på grundlag af en skriftlig kørselskontrakt/aftale mellem vognmanden og udbyderen.

# Bilag 1: Oversigt over organisationsmodeller

## Fordele og ulemper ved de tre organisationsmodeller

Model	Fordele	Ulemper
<b>1. Udvidet direktør-samarbejde</b>	Kræver ikke lovændring, men kan gennemføres ved tilretning af nuværende bekendtgørelse.	Risiko for, at samarbejdet ikke er stærkt nok til at få løst de store udfordringer med manglende koordinering.
	Kan etableres med øjeblikkelig virkning, og rammerne findes allerede.	Ingen kompetence til at pålægge kommunerne beslutninger.
	Klart sammenfald mellem bestilleransvar og finansieringsansvar.	
<b>2. Paraplymodel</b>	Sammenfald mellem bestilleransvar og finansieringsansvar for selve trafikomfanget.	Kan opstå usikkerhed om, hvilke opgaver der skal løses i fællesskab, og hvilke der er selskabernes egne.
	Ensartet brugerflade i forhold til kunderne.	Der etableres en ny organisation, dvs. der kommer ikke færre aktører.
	Mindre indgribende for de nuværende aktører, end en model med høj integration.	Tidskrævende at implementere.
<b>3. Integreret model</b>	"1 netværk, 1 køreplan, 1 billet" (mottoet fra München).	Risiko for at ansvar for økonomi og serviceomfang bliver mindre tydelig.
	Stat, region og kommuner bidrager alle.	Tidskrævende at implementere.
	Der bliver færre aktører.	

## Bilag 2: Indtægtsdeling i hovedstadsområdet

Gennemsnitlig pris pr. rejse i hovedstadsområdet i år 2009

Rejsetype	Pris i kr.
Movia Taktområde Hovedstaden (H)	10,10
DSB Fjern- og Regionaltog (F&R)	21,97
DSBØresund <sup>2)</sup>	23,34
DSB S-tog	16,52
Metro	11,94
Metro solopris - forhøjet med dobbeltfaktor	17,80
Movia H/DSB F&R	22,63
Movia H/DSBØresund	18,05
Movia H/DSB S-tog	16,03
Movia H/Metro	11,31
DSB F&R/DSBØresund	29,11
DSB F&R/DSB S-tog	24,54
DSB F&R/Metro	24,60
DSBØresund/DSB S-tog	25,15
DSBØresund/Metro	23,72
DSB S-tog/Metro	16,12
Movia H/DSB F&R/DSBØresund	18,46
Movia H/DSB F&R/DSB S-tog	23,36
Movia H/DSB F&R/Metro	21,07
Movia H/DSBØresund/DSB S-tog	24,41
Movia H/DSBØresund/Metro	20,70
Movia H/DSB S-tog/Metro	17,70
DSB F&R/DSBØresund/DSB S-tog	20,14
DSB F&R/DSBØresund/Metro	28,29
DSB F&R/DSB S-tog/Metro	26,62
DSBØresund/DSB S-tog/Metro	23,28
Movia H/DSB F&R/DSBØresund/DSB S-tog	
Movia H/DSB F&R/DSBØresund/Metro	12,68
Movia H/DSB F&R/DSB S-tog/Metro	33,71
Movia H/DSBØresund/DSB S-tog/Metro	25,14
DSB F&R/DSBØresund/DSB S-tog/Metro	
Movia H/DSB F&R/DSBØresund/DSB S-tog/Metro	

\*Grundlaget for tabellen er rejsehjemmelundersøgelsen. De blanke felter i tabellen skyldes, at man i forbindelse med rejsehjemmelundersøgelsens interviews ikke er stødt på nogen passagerer, som har rejse med disse sjældne kombinationer af transportmidler.

<sup>2)</sup> Indtægter til DSB Øresund tilfalder Trafikstyrelsen, idet der er indgået en bruttokontrakt mellem DSB Øresund og Trafikstyrelsen på vegne af staten.



Nedenfor vises konkrete eksempler på, hvordan indtægtsdelingsmodellen virker.

### **Indtægtsdeling af kombinerede rejser:**

#### **Deling af kombinationen Movia/DSBØresund:**

Der er 2,39 mio. rejser for kombinationen Movia/DSBØresund. Prisen er 18,05 kr., jf. tabellen ovenfor. Indtægt i alt til at fordele = 2,39 mio. \* 18,05 kr. = 43,1 mio. kr.

Indtægtsandelene beregnes som forholdet mellem solopriserne under anvendelsen af eventuelle dobbeltfaktorer:

$$\text{Andel til Movia: } 1,47 * 10,1 / (1,47 * 10,1 + 23,34) = 39 \%$$

Dvs. 18,05 kr. \* 39 % = 7,02 kr. pr rejse. Movias dobbeltfaktor på 1,47 betyder, at Movia opnår en højere andel af denne kombination, end hvis dobbeltfaktoren ikke havde eksisteret.

$$\text{Andel til DSBØresund: } 23,34 / (1,47 * 10,1 + 23,34) = 61 \%$$

$$\text{Indtægt til Movia: } 2,39 \text{ mio.} * 18,05 \text{ kr.} * 39 \% = 16,8 \text{ mio. kr.}$$

$$\text{Indtægt til DSBØresund: } 2,39 \text{ mio.} * 18,05 \text{ kr.} * 61 \% = 26,3 \text{ mio. kr.}$$

I alt 43,1 mio. kr.

#### **Deling af kombinationen Movia/Metro:**

Der er 7,47 mio. rejser. Prisen er 11,31 kr. Indtægt i alt til at fordele = 7,47 mio. \* 11,31 kr. = 84,5 mio. kr.

Som ovenfor beregnes indtægtsandelene som forholdet mellem solopriserne under anvendelsen af eventuelle dobbeltfaktorer.

Andel til Movia:

$$10,10 / (10,1 + 1,49 * 11,94) = 36 \%$$

$$\text{Dvs. } 11,31 \text{ kr.} * 36 \% = 4,10 \text{ kr. pr rejse.}$$

Andel til Metro:

$$1,49 * 11,94 / (10,1 + 1,49 * 11,94) = 64 \%$$

$$\text{Indtægt til Movia: } 7,47 \text{ mio.} * 11,31 \text{ kr.} * 36 \% = 30,6 \text{ mio. kr.}$$

$$\text{Indtægt til Metro: } 7,47 \text{ mio.} * 11,31 \text{ kr.} * 64 \% = 53,9 \text{ mio. kr.}$$

I alt 84,5 mio. kr.

### **Indtægtsdeling af solo rejser:**

#### **Movia:**

Der er 105,85 mio. solorejser med Movia. Indtægten for disse er: 105,85 mio. \* 10,10 kr. = 1.069,35 mio. kr. Denne indtægt svarer tilnærmelsesvis til den faktiske billetpris betalt af passagerne, men der vil være afvigelser pga. usikkerheder i datagrundlaget.

#### **Metro:**

Der er 22,90 mio. solorejser med metroen. Indtægten (betalt af passagerne) for disse er: 22,90 mio. \* 11,94 kr. = 273,4 mio. kr.

I indtægtsdelingen skal metroens pris forhøjes med dobbeltfaktoren på 1,49, hvorfor metroen får indtægten  $1,49 * 273,4 \text{ mio. kr.} = 407,4 \text{ mio. kr.}$  Dette er mere, end passagerne har betalt. Derfor nedskales de beregnede takstindtægter i alle trafikkselskaber med en faktor, således at summen af de beregnede indtægter stemmer overens med de reelle indtægter. Denne nedskalering påvirker indtægten for alle solorejser og kombinerede rejser.

#### **Nedskalering af indtægter:**

I 2009 var de beregnede indtægter ca. 9 pct. større end de faktiske indtægter. Alle beregnede indtægter er derfor nedskaleret med 9 pct.

#### **Deling af kombinationen Movia/DSBØresund:**

Beregnet andel til Movia: 7,02 kr. pr rejse

Faktisk indtægt pr. rejse til Movia ved nedskalering på 9 pct.:  $7,02 \text{ kr.} * 0,91 = 6,39 \text{ kr.}$

#### **Deling af kombinationen Movia/Metro:**

Beregnet andel til Movia: 4,10 kr. pr rejse.

Faktisk indtægt pr. rejse til Movia ved nedskalering på 9 pct.:  $4,10 \text{ kr.} * 0,91 = 3,73 \text{ kr.}$

#### **Solorejser:**

Beregnet indtægt til Movia: 10,10 kr. pr. rejse

Faktisk indtægt pr. rejse til Movia ved nedskalering på 9 pct.:  $10,10 * 0,91 = 9,19 \text{ kr.}$

<sup>1</sup> BSL: Analysis of the Organisational Set-up of Public Transportation in the Greater Copenhagen Area. April 2010.

<sup>2</sup> Indtægter til DSB Øresund tilfalder Trafikstyrelsen, idet der er indgået en bruttokontrakt mellem DSB Øresund og Trafikstyrelsen på vegne af staten.



