



5 spørgsmål/svar til forslag til lov om trafikselskaber

Spørgsmål:

- 1) *Hvorfor kommer der en helt ny lov om trafikselskaber?*
- 2) *Betyder kommunalreformen at den bus du plejer at bruge forsvinder?*
- 3) *Bliver det dyrere at bruge den kollektive trafik efter kommunalreformen?*
- 4) *Hvad sker der med den kollektive trafik i Hovedstadsområdet?*
- 5) *Hvorfor oprettes der et fælles trafikselskab for hele Sjælland?*

1. Hvorfor kommer der en helt ny lov om trafik-selskaber i forbindelse med kommunalreformen?

Den kommunale inddeling af landet ændres afgørende med kommunalreformen. Mange kommuner bliver betydeligt større og det får automatisk indflydelse på de forskellige ordninger, der følger de gamle kommune- og amtsgrænser og strukturer. På trafikområdet er amter og kommuner i dag ansvarlige for den kollektive bustrafik.

Forslaget til lov om trafikskaber skaber en ny og bedre arbejdsdeling mellem de forskellige instanser, som skal sikre en god kollektiv bustrafik. De nye større kommuner muliggør, at mange beslutninger kan flyttes til kommunerne, som dermed får en afgørende indflydelse på trafikskabernes service til borgerne. Prioriteringen af bustrafikken vil altså flytte tættere på borgerne. Samtidig sikrer regionernes indflydelse i trafikskaberne, at også den regionale bustrafik prioriteres, så der er busbetjening af byer og kommuner der f.eks. ligger langt fra de større bycentre.

2. Betyder kommunalreformen at den bus du plejer at bruge forsvinder?

Nej, det gør den sikkert ikke. I forslaget til den nye lov om trafikselskaber er det forudsat, at man i fremtiden kører lige så mange busser som i dag. Regionerne og kommunerne vil få mulighed for at anvende lige så mange penge på den kollektive trafik som nu.

Selvfølgelig kan der ske omlægninger og omprioriteringer, hvis man beslutter sig for det lokalt eller regionalt, men det er ikke noget, som lovforslaget giver anledning til, eller som staten har indflydelse på. Regeringen og Dansk Folkeparti finder at det er bedst, at denne slags beslutninger om serviceniveau ligger tæt på borgerne.

3. Bliver det dyrere at bruge den kollektive trafik efter kommunalreformen?

Regeringen vil indføre et loft over hvor meget priserne (taksterne) kan stige i den kollektive trafik. Som noget nyt vil dette prisstigningsloft også gælde i den lokale kollektive trafik internt i de nye trafikelskaber. Når loftet indføres, kan taksterne i gennemsnit ikke stige mere end pris- og lønudviklingen.

Når der oprettes nye trafikelskaber, vil der før eller siden skulle ske omlægninger af de nuværende takstsystemer. Det skyldes bl.a., at takstsystemerne i dag er tilpasset specifikt til amterne og kommunernes grænser. Når de grænser ændres, bliver det også nødvendigt at tilpasse takstsystemerne til de nye strukturer.

Det er generelt regeringens mål, at det eller de takstsystemer, der etableres efter kommunalreformen, bliver klare, logiske og forståelige for borgerne. Dette ligger i tråd med regeringens generelle ønske om, at den offentlige sektor skal være enklere efter kommunalreformen. På Sjælland vil et samlet trafikelskab med et samlet takstsystem betyde en simplere takststruktur end i dag. Det er til fordel for kunderne.

For at skabe grundlag for en så gnidningsfri og effektiv overgang til en ny takststruktur som muligt, iværksætter regeringen nu et udvalgsarbejde, der samler parterne i den kollektive trafik på både lokalt og nationalt niveau.

Udgangspunktet for arbejdet skal være, at borgerne skal opleve en så enkel og gennemskuelig overgang som muligt, når de eksisterende geografiske områder med forskellig takstpolitik skal integreres.

4. Hvad sker der med den kollektive trafik i Hovedstadsområdet?

Svar:

I dag er der i hovedstadsområdet ét billetsystem, som betyder, at man som passager kan rejse på en og samme billet i hele hovedstadsområdet uafhængigt af, om rejsen foretages med metro, bus, regionalt tog eller S-tog. Sådan vil det fortsat være.

HUR's nuværende opgaver på billet og takstområdet vil blive afløst af et forpligtigende samarbejde mellem Trafikselskabet på Sjælland, DSB og Ørestadsselskabet samt evt. andre jernbanevirksomheder.

Med lovforslaget om trafikselskaber vil alle kommuner i hovedstadsområdet få direkte indflydelse på busbetjeningen i egen kommune. En kommune kan derfor vælge - enten selv eller i samarbejde med andre nabokommuner - at øge serviceniveauet, da det også er kommunerne selv, der skal betale for en øget lokal busbetjening.

Det bliver regionernes opgave at sørge for den regionale busbetjening og for privatbanerne.

5. Hvorfor oprettes der et fælles trafikselskab for hele Sjælland?

Under de politiske forhandlinger i foråret om kommunalreformen var der et betydeligt ønske om at tænke trafikbetjeningen af Sjælland i ét samlet hele.

Kommunerne på Sjælland vil selv skulle fastlægge serviceniveauet i busbetjeningen inden for egen kommune, mens regionerne får ansvaret for den regionale bustrafik og privatbanerne.

Selvom Sjælland i større og større omfang fungerer som et stort arbejdsmarked er det vigtigt at sikre den lokale indflydelse. Bustrafikken på Lolland skal således besluttes af kommunerne der, mens kommunerne i Hovedstadsområdet næppe ville finde det rimeligt, at Lollandske kommuner fik afgørende indflydelse på serviceniveauet i Hovedstaden.

Det er denne arbejdsdeling som regeringen har ønsket at sikre gode rammer for i lovforslaget om trafikselskaber.