



28.08.2006

Strukturreformen og den kollektive trafik – set fra Sjælland

Johannes Sloth

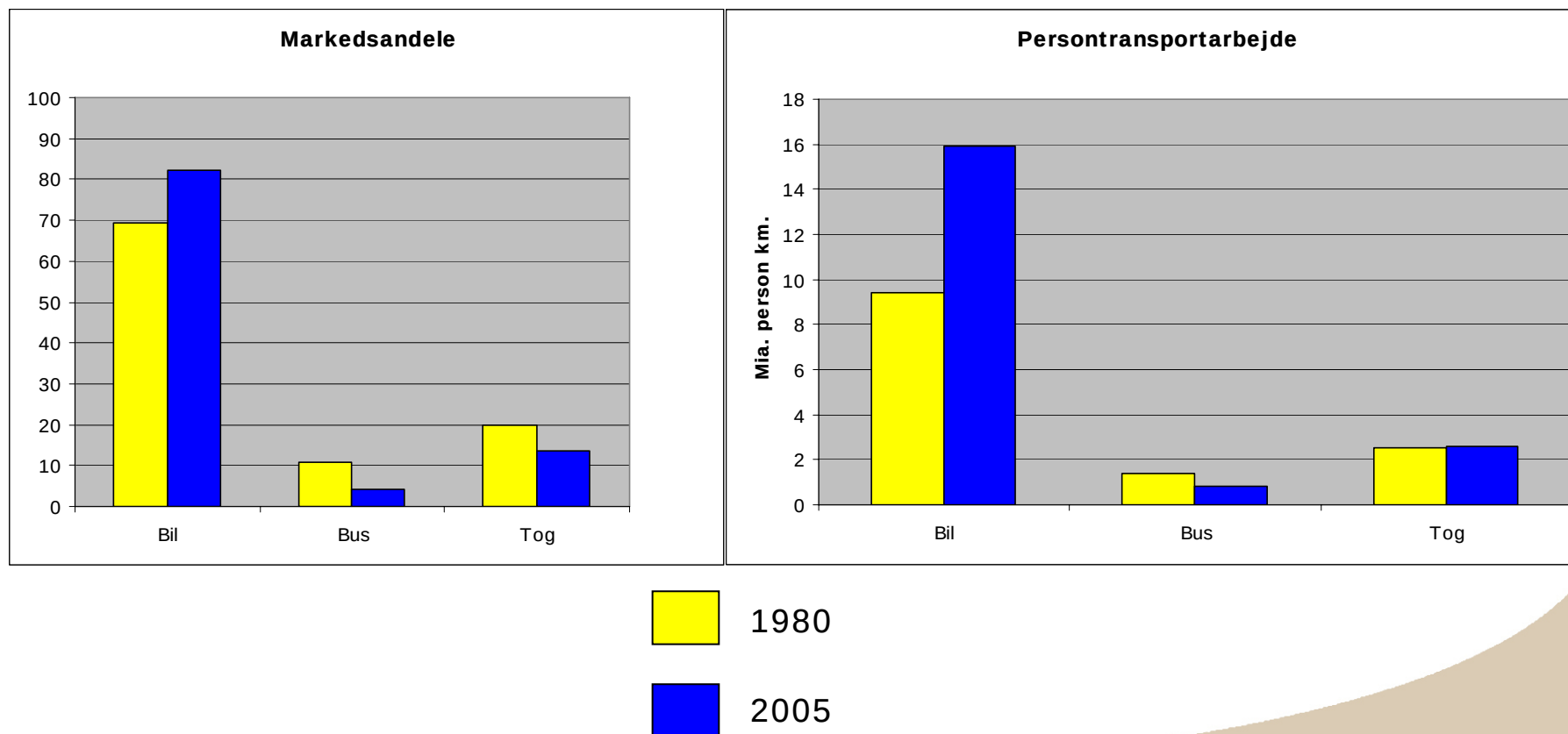


□ Historie

- 5. større reform af den kollektive trafik i Hovedstadsområdet og på Sjælland
- 1974 blev HT etableret under Hovedstadsrådet
- 1990 nedlægges Hovedstadsrådet – HT videreføres
- 1995 AI busdrift til selskaber - Bus Danmark
- 2000 blev HUR etableret – sporene gik tilbage til 1970
- 2007 ny kommunalreform – Trafikselskab Sjælland

□ Trafikudviklingen 1980 til 2005

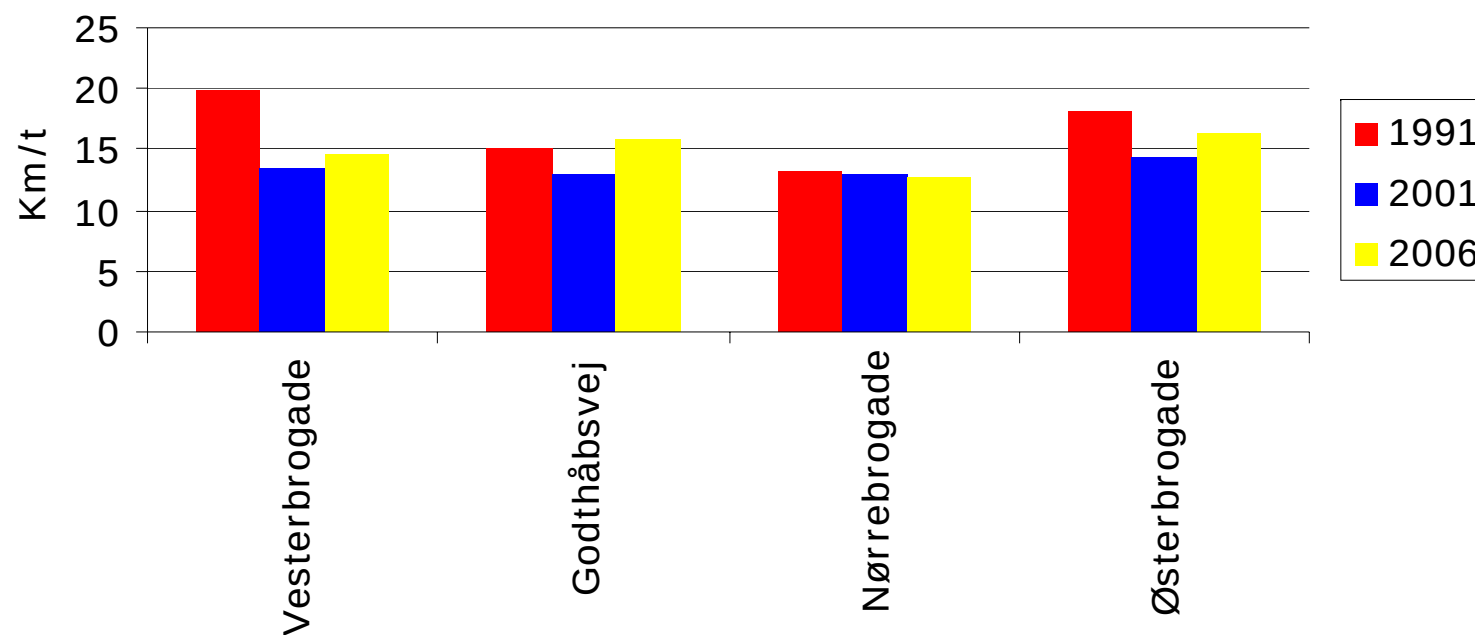
- Man kører mere i bil og længere i bil



□ Voksende biltrafik giver langsomme busser

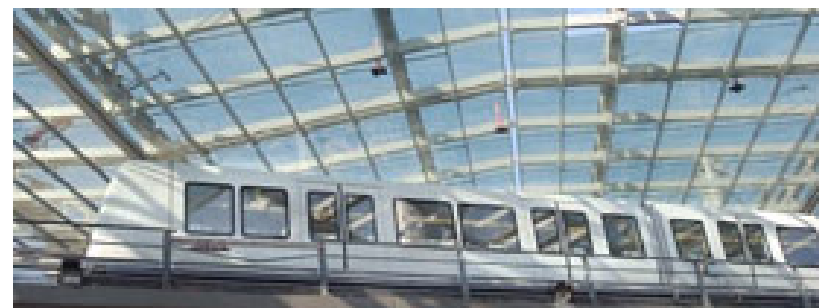
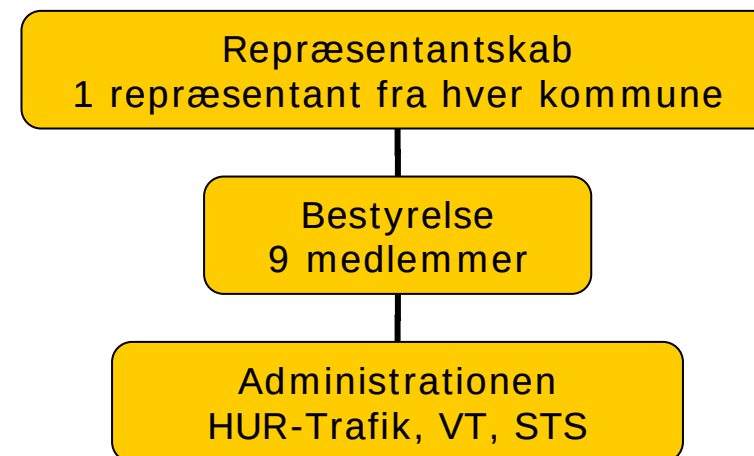
Rejsehastighed

- udvalgte strækninger i morgenmyldretiden mod centrum



□ Trafikselskab Sjælland

- Fælles sjællandsk trafikselskab
- Ændret kompetence- og rollefordeling
- Nye muligheder
- Større kommunalt ansvar



Ansvar og kompetence nu og pr. 1. jan 2007

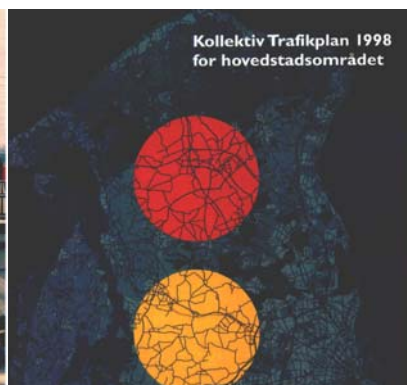
	I dag		Pr. 1. jan. 2007
	HUR	VT & STS	
Fysisk planlægning	HUR	Amterne	Kommunerne/ Miljøministeriet
Trafikplan/ kollektiv trafik	HUR i samarbejde med DSB/ØSS	Amterne	Trafikstyrelsen/ Trafikselskabet
Takstpolitik	HUR	VT & STS	Trafikselskabet /DSB/ØSS
Finansiering	5 enheder efter udskrivningsgrundlag - solidarisk	VT: 50%/50% mellem amt og kommuner STS: Regionale ruter (amt) og lokale ruter (kommuner)	45 kommuner og 2 regioner efter "forbrug"
Udbud	HUR	VT & STS	Trafikselskabet
Markedsføring	HUR	VT & STS	Trafikselskabet. I hovedstadsområdet samarbejde mellem tog, metro og bus under Trafikstyrelsen

□ Trafikplanlægningen i dag



Resumérapport

Udredning om
Cityringen



KOLLEKTIV TRAFIKPLAN 1989

Forslag til udgangspunkt for
det fremtidige samarbejde mellem
HT, DSB og Privatbanerne



Maj 2005

Transport- og Energiminister
Finansministeriet
Københavns Kommune
Frederiksberg Kommune
HUR



HOVEDSTADSRADET, Toftegårds Plads, Gammel Køge Landevej 3, DK-2500 Valby



□ Trafikselskabets tre forretningsområder

- Bus



- Behovsstyret trafik



- Bane



□ Forretningsområde Bus



Buslinjer	272	175	143	590
• Regionale	6	16	17	39
• Lokale	266	159	126	551
Busser	981	180	190	1.351
Påstigere/år	191,4 mio.	7,9 mio.	17,4 mio.	216,7 mio.
Vogntimer	3,7 mio.	0,4 mio.	0,5 mio.	4,6 mio.
Tilskudsbehov 2007	830 mio.	106 mio.	147 mio.	1.083 mio.
• Kommuner	776 mio.	94 mio.	104 mio.	974 mio.
• Regioner	54 mio.	12 mio.	43 mio.	109 mio.

Tilskudsbehovet er lig med 5 kr. pr. passager

□ Forretningsområde Bane



Lokalbanedriften 2005	HUR	VL A/S	Lollands- banen A/S	Trafiksel- skab Sjælland	
Banelængde	187,3	100,2	50,7	338,2	km
Årspassagertal	7,0	1,7	1,0	9,6	mio.
Gns. rejselængde	15,4	20,5	27,3	18	km
Transportarbejdet	114	35	26	176	mio. pkm
Billetindtægter				-91,3	mio. kr.
Entreprenørudgifter				223,2	mio. kr.
Anlægsinvesteringer				71,2	mio. kr.
Tilskud HL A/S				27,7	mio. kr.
Tilskud fra Trafikministeriet				-71,2	mio. kr.
Tilskudsbehov				159,6	mio. kr.
Tilskud/Pass.				16,56	kr.

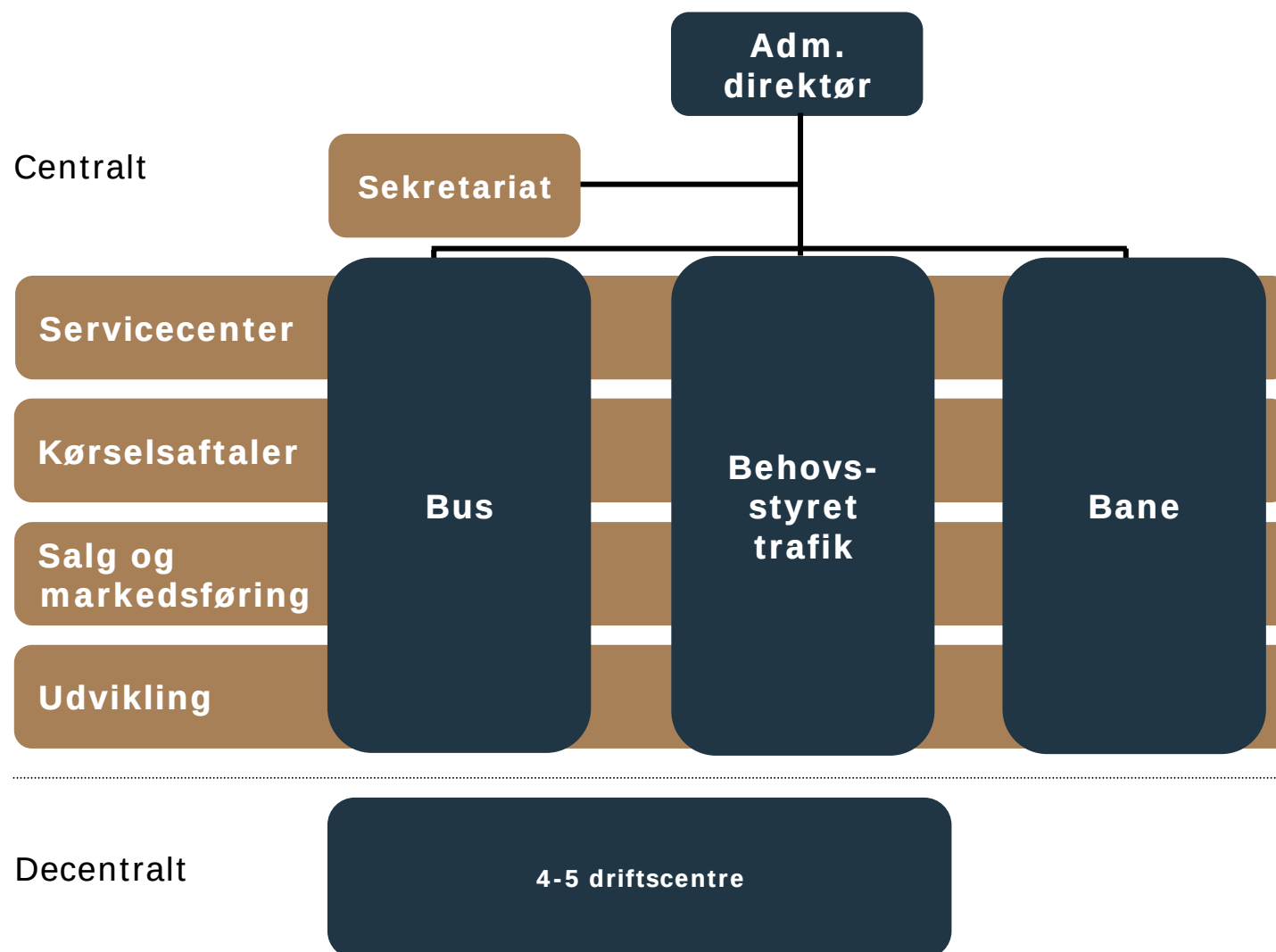


□ **Forretningsområde Behovsstyret trafik**

- 17.500 personer er godkendt til ordningen
- 520.000 ture om året (2005)
- Estimeret tilskudsbehov på 106 mio. kr. i 2007 (6000 kr. pr visiteret)
- Offentlige køber specialkørsler for over 1 mia. kr.
- Samordnes med handicapbefordring: besparelse på 10%



□ Organisering af trafikskelskabet



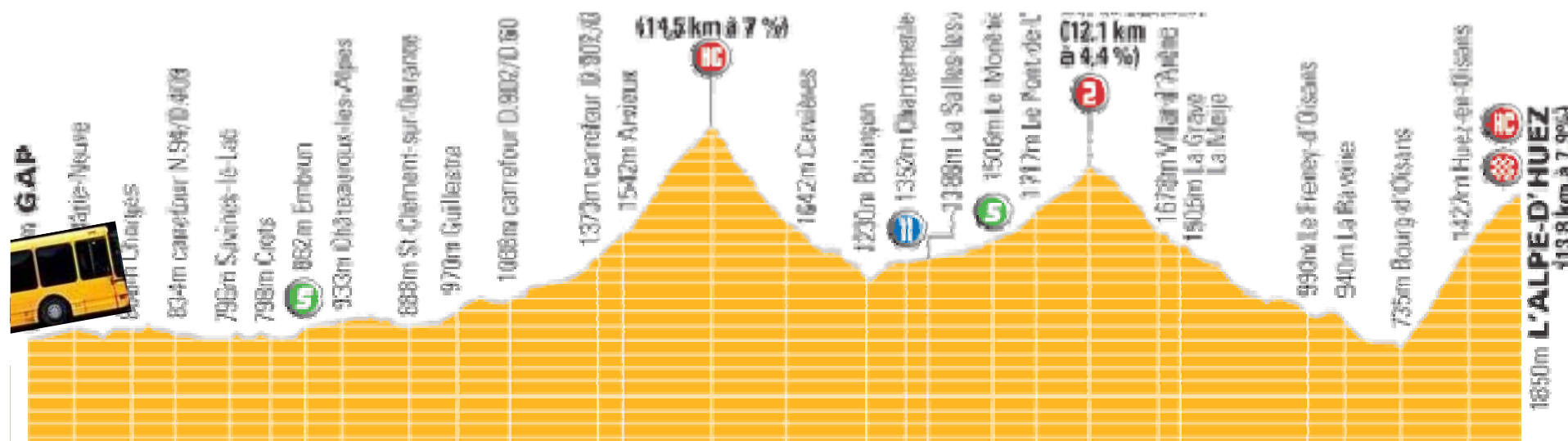
□ Den økonomiske udfordring

- Trafikselskabet er underkompenseret via DUT til kommunerne
- Der skal findes 60-80 mio. kr. i anlægsmidler
- Lån til drift fra 2005 og 2006

500
mio. kr.

60-80
mio. kr.

2 x 125
mio. kr.



□ Muligheder og risici

- Ændret kompetencefordeling
 - Kommuner/regioner
 - Staten
 - Trafikselskab
- Muligheder
 - kommunalt engagement
 - samordning af bestillingstrafikken
- Udfordringer/risici
 - økonomisk underkompensation
 - "kassetænkning"
 - sammenhæng i nettet
 - tidskrævende beslutningsgang
- Stor organisatorisk harmoniseringsopgave

