

Denne artikel er publiceret i det elektroniske tidsskrift

**Artikler fra Trafikdage på Aalborg Universitet**

(Proceedings from the Annual Transport Conference  
at Aalborg University)

ISSN 1603-9696

[www.trafikdage.dk/artikelarkiv](http://www.trafikdage.dk/artikelarkiv)



## Hovedstadsområdets Trafikselskab

### - En alternativ organisering af den kollektive trafik øst for Storebælt

*Per Homann Jespersen, phj@ruc.dk*

*Roskilde Universitet*

---

#### Abstrakt

Dette oplæg er et indspil til Trængselskommissionens arbejde med organiseringen af den kollektive transport i Hovedstadsområdet. Det er derfor i første omgang rettet til Arbejdsgruppe 7.

Problembeskrivelsen vil jeg ikke gentage her. Redegørelsen om kollektiv trafik fra 2010, herunder BSL-rapporten og senest Trafikstyrelsens oplæg for Arbejdsgruppen peger på en række problemer som ikke bliver løst, herunder

- at hvert selskab er orienteret mod egne kunder
- at det tager alt for lang tid at få løst konflikter
- at der er ikke noget fælles udviklingsperspektiv
- at der er ikke nogen samlet strategi med udgangspunkt i kundernes (nuværende og fremtidige) behov

Historien gennem nullerne viser også at hvis der ikke er et politisk pres på trafiksselskaberne så smuldrer samarbejdsviljen til det absolut allermest nødvendige.

## MÅL

- At skabe forudsætninger for en strategisk planlægning af den kollektive trafik for at kunne nå målsætninger om vækst og aflastning af vejtrafikken
- At sikre at den kollektive rejsende og dør-til dør-rejsen kommer i fokus for udviklingen af trafiksystemet uafhængig af valg af kollektiv transportform
- At give det kollektive trafiksystem ét ansigt og ét brand i forhold til kunderne

I dette oplæg vil jeg skitsere en struktur for den kollektive trafik og prøve at gøre det forholdsvis konkret, vel vidende at der er mange modstridende hensyn og at der ikke findes én organisation der kan opfylde alle krav.

Politologien tilsiger, at man skal tilstræbe *kongruens* mellem dem der bestemmer, dem der betaler og dem der bliver berørt, positivt eller negativt, af en politisk beslutning. Når det gælder den kollektive trafik øst for Storebælt er det vanskeligt at opnå – de politiske strukturer og retten til at udskrive skatter følger ikke denne geografi.

En partiel løsning af dette kunne være at dele 'Øst for Storebælt' op i de to regioner og lave en struktur for hver af regionerne – men antallet af kollektivt rejsende (og potentielt kollektivt rejsende) over regionsgrænsen er alt for stort til at det kan lade sig gøre uden at skabe en række ny barrierer.

Kun staten og kommunerne har skatteudskrivning og underskuddet på driften af den kollektive trafik er 'traditionelt' og i alle dele af landet delvist blevet finansieret af staten.

Imødekommen af kongruensprincippet vil kræve enten at man deler den kollektive transport op i en kommunal del (inklusive kommunale samarbejder) og en national del, der omfatter resten, eller at man giver regionerne skatteudskrivningsret. Det første er fra en trafikal synsvinkel uhensigtsmæssigt – det svarer slet ikke til de rejsemønstre vi kender. Det andet er nok en politisk umulighed.

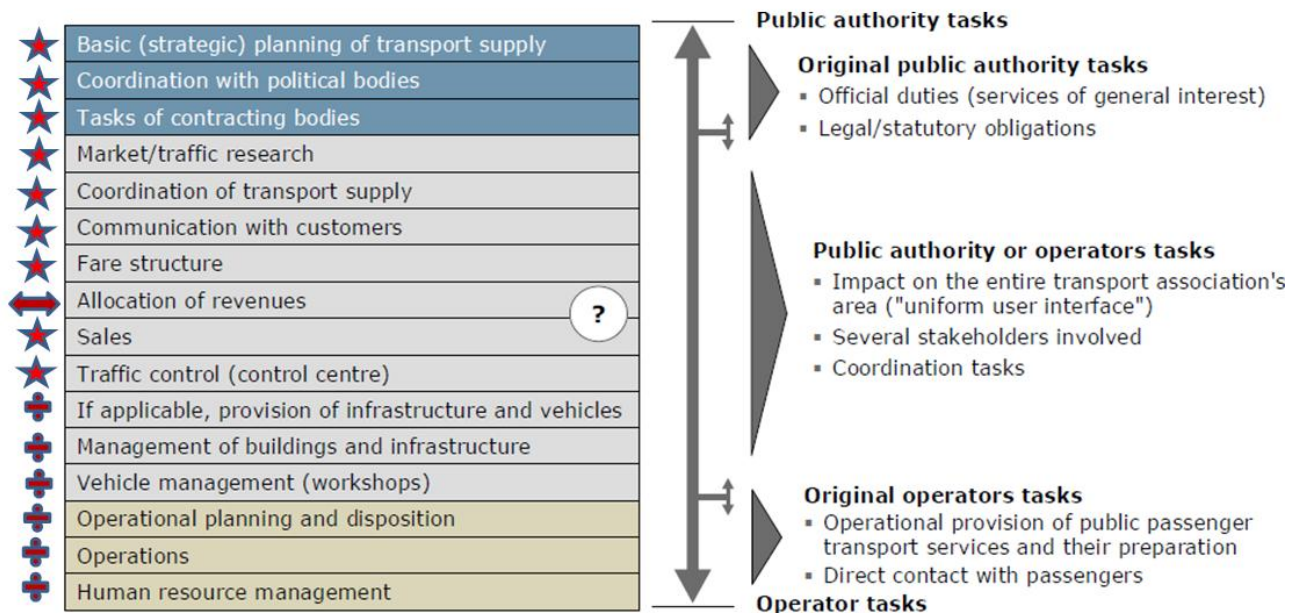
# FORRETNINGSOMRÅDE

- Al offentlig trafik med start og mål øst for Storebælt inklusive dansk trafik over Øresund er omfattet af HOT! Trafikken til og fra samt på Bornholm er undtaget
- HOT! er formel trafikføber over for busentreprenører, lokalbanerne på Sjælland, Metroselskabet, DSB, DSB S-tog, DSB Øresund og andre baneoperatører (med tiden også letbane)
- Overordnet planlægning af trafikken foregår i HOT! I samarbejde med trafikselskaberne/operatørerne samt kommuner og regioner
- I forhold til DSB foregår koordineringen af den nationale og regionale togtrafik i samarbejde med Transportministeriet/Trafikstyrelsen
- Der etableres en vidensenhed der samler international og dansk viden om kollektiv transport, opsamler erfaringer fra HOTs egne aktiviteter og selv igangsætter forsknings- og udviklingsopgaver
- Udbygning af skinneinfrastruktur ligger ikke i HOT! Derimod inddrages HOT! i såvel den overordnede planlægning som den konkrete udformning af nye infrastrukturprojekter
- Åbne udbud af skinnetrafik foretages af Transportministeriet i samarbejde med HOT

Derfor må man finde en hybrid, der inddrager staten i samme omfang som den er involveret i den øvrige del af landet (bl.a. skinneinfrastrukturudbygning, medfinansiering af driften af den kollektive trafik, ansvarlig for skinnetransport over Storebælt), regionerne som aktører i den regionale planlægning, og kommunerne som planlægningsansvarlige og medfinansierende den lokale trafik.

HOT! skal stå for den kollektive transport som beskrevet i boksen 'Forretningsområde'.

I figuren fra BSL-rapporten (Transportministeriet: Analysis of the Organisational Set-up of Public Transportation in the Greater Copenhagen Area (2010)) nedenfor er angivet hvilke områder der foreslås tillagt HOT:



For de med ★ markerede opgaver har HOT! det overordnede ansvar, men udførelsen kan i større eller mindre grad ligge hos operatørerne. Det er f.eks. vigtigt at de udviklingsopgaver der knytter sig specifikt til regionaltoget, S-toget, metro og sidenhen letbaner stadig opretholdes hos operatørerne for at sikre sig at disse forbliver innovative. 'Allocation of revenues' er til en vis udstrækning knyttet til infrastrukturinvesteringer, der fortsat forudsættes at have et forholdsvis stærkt statsligt element, og kan derfor ikke i fuld udstrækning ligge hos HOT!

Herudover skal HOT! udvikle, igangsætte og om nødvendigt finansiere og drive initiativer der fremmer samspillet mellem den kollektive trafik og den private, individuelle trafik med henblik på at lette dør-til-dør rejsen. Det kan f.eks. dreje sig om

- Etablering af Parker&Rejs anlæg
- Etablering af cykelparkeringsfaciliteter ved stationer og større busstoppesteder
- Etablering af bycykelsystemer
- Etablering af station-arbejdsplads cykelordninger
- Andre Mobility Management-tiltag med relation til kollektiv transport
- Forbedret samspil med taxi
- Udbyder af flexibel transport i tyndt befolkede områder

Derudover varetager og udvikler HOT! også den 'sociale transport' koordineret med taxi.

# POLITISK STYRING

- HOT! ledes af en bestyrelse og et repræsentantskab
- Repræsentantskabet består af en repræsentant for hver kommune, x repræsentanter for Region Sjælland og y repræsentanter for Region Hovedstaden
- Bestyrelsen består af to repræsentanter for Transportministeriet, en repræsentant for hver af regionerne samt Københavns Kommune samt to repræsentanter for de øvrige kommuner. Hertil kommer medarbejderrepræsentanter.
- Bestyrelsen bestemmer det samlede transportudbud efter forhandling med trafikselskaber og kommuner
- Bestyrelsen er forpligtet til at sørge for at der er overensstemmelse mellem den enkelte kommunes finansielle bidrag og kommunens borgeres brug af den kollektive trafik

HOT! er et selskab ejet af stat, regioner og kommuner og medfinansieret af bidrag fra stat og kommuner. Bestyrelsen for selskabet består derfor også af repræsentanter for de tre niveauer.

HOT! finansieres af flg. bidrag

- Billetindtægter
- Et statstilskud der forhandles i fireårige aftaler og som startpunkt er af samme størrelsesorden som
  - det staten nu giver til DSB S-tog og DSB Øresund
  - en forholdsmæssig andel af kontraktbetalingen til DSB
  - en forholdsmæssig andel af driftstilskud fra ejerne af Metroselskabet
  - det regionale tilskud til MOVIA
- Et tilskud fra kommunerne, der afspejler kollektiv trafik-betjeningen af kommunens borgere

Der opereres ikke med øget statsligt økonomisk engagement i trafikken øst for Storebælt.

Visse dele af Trafikstyrelsens og BaneDanmarks aktiviteter vil med rimelighed kunne flyttes til HOT!

## Konklusion

Den kollektive trafik øst for Storebælt fungerer på mange måder godt. En række undersøgelser peger dog på systemfejl, der blandt andet kan henføres til en manglende koordinering af den kollektive trafik og som gør at man kan betvivle at vi har den rigtige organisering til at imødekomme de udfordringer for trafiksystemet som er baggrunden for Trængselskommissionens nedsættelse.

En organisering som den skitserede er ikke ideel, for den ideelle organisation findes ikke jf. kongruensprincippet. En lang række vigtige detaljer er ikke behandlet i forslaget og kræver også større

sagkundskab end jeg besidder. Men organisationen er på et overordnet plan forsøgt 'optimeret' ud fra et kundesynspunkt: hvordan får vi en organisation der bedst gør den kollektive trafik attraktiv for borgerne, og dermed både vil bidrage til at løse de trafikale udfordringer og at skabe forudsætningerne for en bedre driftsøkonomi.