

Resumé af BSL-rapporten

Som led i evaluering af lov om trafikkselskab har det tyske konsulentfirma BSL udarbejdet en rapport for Transportministeriet.

BSL er blevet bedt om at se på dels, hvordan samspillet mellem aktørerne i hovedstadsområdet kan styrkes, og dels hvordan finansieringsmodellen kan forbedres.

BSL's anbefalinger til, hvordan samspillet mellem aktørerne kan styrkes:

BSL anbefaler oprettelsen af en paraplyorganisation for Storkøbenhavn.

BSL foreslår to mulige organiseringer af paraplyorganisationen:

- En *light* version, hvor Movia, Metroselskabet og Trafikstyrelsen udgør trafikkniveauet. Paraplyorganisationen skal være ansvarlig for indtægtsdeling, langtidspanlægning af trafikken, design af passagerinformationssystemer, markedsføring og kommunikation. Entreprenørerne får ansvaret for korttidspanlægning, informationsflow til passagerinformationssystemet, samt implementering af markedsføring og kommunikation.
- En *full* version, hvor paraplyorganisationen er den eneste enhed på trafikkniveauet. Paraplyorganisationen skal samarbejde direkte med entreprenørerne. I forhold til *light* versionen foreslås paraplyorganisationen i denne version også at få ansvaret for korttidspanlægningen, et fælles salgssystem, udbud af service og kvalitetskontrol.

BSL anbefaler ligeledes, at den nuværende model for indtægtsdelingen justeres, så der bliver incitament for trafikkselskaberne til at oprette buslinjer, der bringer passagerer til og fra metroen. Den nuværende model sikrer ikke tilstrækkeligt incitament til at oprette sådanne linjer.

BSL's anbefalinger til, hvordan finansieringsmodellen kan forbedres:

1. En klar definition af, hvilke ruter der er lokale, og hvilke der er regionale



2. Buslinjen skal finansieres af den, der har glæde af linjen, frem for den kommune, hvor linjen kører igennem.
3. *No stop, no pay* – mere rimelige principper for underskudsdekningen, bl.a. at kommuner ikke skal bidrage med finansieringen, hvis bussen ikke stopper i kommunen
4. Nye stemmeregler for de involverede interessenter, så beslutningsprocessen kan blive mere smidig
5. Etablering af 7-10 kommunale fællesskaber, hvor kompetencen til f.eks. at stemme og bestille trafik delegeres til fællesskaberne for at skabe en hurtigere beslutningsproces
6. Omkostningerne i udbudskontrakterne skal ikke kun fordeles på antallet af køreplanstimer, men også ud fra antal busser i kontrakten
7. Omkostningsstruktur, der relaterer sig til dele af buslinjen, frem for hele linjen
8. Allokering af administrationsomkostninger i Movia til buslinjerne for at synliggøre de samlede omkostninger ved den enkelte buslinje
9. Ny model for deling af underskuddet baseret på faktiske passagertal og køreplanstimer

Rapporten vil indgå i evaluering af lov om trafikselskaber, som forventes færdig sommeren.

Transportministeriet tage initiativ til en dialog med aktørerne for at drøfte, hvordan samarbejdet styrkes.