



## **Regeringen vil fremtidssikre hovedstadens offentlige transport**

Med regionernes udtræden af den kollektive trafik justeres organiseringen af de kollektive trafiksselskaber i hele landet, således at trafiksselskaberne videreføres som rent kommunale selskaber.

Den kollektive trafik i hovedstadsområdet har dog en særlig karakter, og der er her behov for en ekstra styrkelse af den kollektive trafik. Dette skal sikres ved, at én samlet stærk transportorganisation fremover skal varetage al planlægning og indkøb samt alle kundevendte aktiviteter vedrørende offentlig kollektiv trafik på tværs af transportformerne bus, metro, letbane, privatbaner og S-tog. Den nye transportorganisation, Hovedstadens Offentlige Transport, skal fremtidssikre den kollektive trafik og sikre et attraktivt tilbud til borgerne.

### *Øget trængsel i hovedstadsområdet*

I hovedstadsområdet forventes i de kommende år en betydelig stigning i trængslen. Befolkningstilvæksten fortsætter og mængden af biltrafik følger med. Det har stor betydning for hovedstadsområdet som et attraktivt sted at bo, arbejde og drive virksomhed, at transportmulighederne er tilgængelige og effektive.

Særligt i hovedstadsområdet spiller den kollektive trafik en væsentlig rolle i løsningen på trængselsproblemerne. Men de nuværende prognoser for udviklingen i den kollektive trafik i hovedstadsområdet viser, at den stort set forventes at stagnere frem mod 2030 – dog på nær for metroen, som tegner sig for en stigning i passagerer.

Regeringen vurderer, at der er et stort potentiale for, at den kollektive trafik kan løfte en større del af det kommende mobilitetsbehov end den pt. forventes at gøre, men det kræver at organiseringen understøtter transporttilbuddene.

### *Nye mobilitetsløsninger*

I hovedstadsområdet findes som følge af befolkningsgrundlaget en række offentlige kollektive transporttilbud. Samtidig muliggør den teknologiske og digitale udvikling nye private transportformer og forretningsmodeller, og grænserne mellem offentlig og privat kollektiv trafik udviskes.

Fremtidens mobilitet handler om koblede rejser, det vil sige rejser hvor flere transportformer anvendes, så rejsen med kollektiv trafik understøttes fra dør til dør. Sammenhængende tilbud, hvor man for eksempel via en app kan planlægge, bestille og betale en kombination af en taxitur, en togrejse og en delecycel, kan give en samlet transportløsning, der er konkurrencedygtig med bilen. Det kan understøtte mobiliteten og være med til at bekæmpe trængslen på vejene, men det kræver at de integrerede løsninger gives de rette vilkår, så private og offentlige transporttilbud kan understøtte hinanden. Et afgørende element i løsningen af den stigende trængsel er, at den offentlige kollektive trafik forberedes til at være rygraden i nye mobilitetsløsninger.

Som et led heri har regeringen i december 2018 fremsat et ændringsforslag til lov om trafik-selskaber, der skal understøtte udviklingen af digitale mobilitetstjenester som apps på telefonen, hvor passagerne kan planlægge, booke og betale rejsen.

#### *Gevinsten fra de massive investeringer skal høstes*

Der investeres i disse år milliardbeløb i det offentlige transportnet i hovedstaden. I sommeren 2019 åbner den nye Cityring i København og på Frederiksberg; en 15,5 km metrolinje med 17 underjordiske stationer, som forbinder metroen med S-toget yderligere tre steder. Endvidere forventes Nordhavns- og Sydhavnsmetrolinjerne at åbne for passagerer i hhv. 2020 og 2024. Foruden denne store udvidelse af metronettet etableres en ca. 28 km lang letbanelinje i Ring 3 med i alt 29 stop og 5 minutters drift i dagtimerne. Letbanen, der planlægges at åbne i 2025, vil binde S-togsnettet sammen på tværs af fingrene på seks stationer.

For at få det fulde udbytte af, at det offentlige transportnet udbygges og i højere grad bindes fysisk sammen, er det nødvendigt at skabe en tættere organisering i forhold til planlægning af trafikken.

#### *Der etableres en ny stærk organisation for al hovedstadsområdets kollektive trafik*

Hovedstadsområdet er karakteriseret ved tæt beboelse og et højt antal transportformer. Disse vilkår gør, at sammenhæng er et nøgleord for et effektivt kollektivt trafiknet. Det handler om, at rutenet og køreplaner skal planlægges ét sted, hvor et sammenhængende kollektiv trafiknet prioriteres over de enkelte transportformer. Det handler også om, at kunderne skal have køreplaner, billetsystemer, trafikinformation og kundeservice fra én organisation i stedet for fire.

Derfor foreslår regeringen, at der som et samarbejde mellem staten og områdets 34 kommuner etableres en ny transportorganisation for hovedstadsområdets offentlige kollektive trafik, som skal sikre en bedre sammenhæng mellem de forskellige offentlige transportformer og samtidig åbne den offentlige transport for samarbejdet med private og deleøkonomiske transportformer, der kan understøtte integrerede dør-til-dør rejser.

Den nye organisation har som formål at forøge brugen af den kollektive trafik og i den forbindelse sikre, at det offentlige tilbud fremstår effektivt og attraktivt.

For det første skal organisationen forestå al planlægningen af transporttilbuddene i hovedstadsområdet – både bus, metro, letbane, privatbaner og S-tog; det vil sige både ruteplanlægning, afgangstider og lignende.

Samtidig skal transportorganisationen varetage kundevedte aktiviteter på tværs af transportformerne; det vil sige salg af billetter, rejseinformation, klager, hittegods mm.

Endvidere skal organisationen have det samlede ansvar for indkøb af trafik på tværs af transportformerne, det vil sige ansvar for udbud og indgåelse af kontrakterne med transportleverandører, eksempelvis private busoperatører som Arriva, Keolis, Nobina, Umove samt Metro

Service A/S. For så vidt angår S-tog fortsætter statens kontraktansvar for den nuværende kontrakt, men forvaltningen af kontrakten overtages af den nye organisation.

Dermed overtager den nye organisation opgaver vedrørende kundevedtatte aktiviteter, trafikindkøb og planlægning fra Movia (bus og privatbaner), fra Metroselskabet (metro), fra DOT (din offentlige transport), samt kundevedtatte aktiviteter og planlægning fra DSB S-tog.

Den nye organisering indebærer ikke ændringer af ejerforholdene for så vidt angår infrastruktur, det vil sige ejerskab af skinnenettet. Etableringen af den nye organisation og den tilknyttede økonomimodel sker under hensyntagen til en fortsat mulighed for ejerne af infrastrukturen til at gældsafdrage på anlægsinvesteringer. Regeringen ønsker at drøfte løsningen af de tilbageværende infrastruktur- og anlægsopgaver i Metroselskabet med de øvrige ejere, idet disse opgaver forventes med fordel at kunne løses af den nye transportorganisation for Metroselskabet men dog fortsat under Metroselskabets bestyrelses beslutningskompetence.

#### *Finansiering af trafikken*

Kommunerne bibeholder finansieringen og prioriteringen for så vidt angår serviceniveauet af den kommunale bustrafik.

Finansieringen af den regionale bustrafik overgår til kommunerne, der via bloktilskuddet tilføres midler svarende til regionernes hidtidige udgifter til regional bustrafik. Det vil fremover være den nye transportorganisationens ansvar at prioritere det samlede serviceniveau. Den nye organisation får således kompetencen til at opkræve finansiering for den regionale bustrafik hos alle kommunerne i området.

Finansieringen af privatbanerne overgår til den nye transportorganisation på grundlag af et direkte tilskud, som svarer til det nuværende forbrug på privatbanerne.

#### *Styring af den nye organisation*

Bestyrelsen for hovedstadsområdet nye transportorganisation sammensættes af 11 medlemmer. Københavns Kommune udpeger to medlemmer, Frederiksberg Kommune udpeger et medlem, de øvrige kommuner vælger tilsammen fire medlemmer og staten udpeger fire medlemmer. Bestyrelsen vælger selv sin formand blandt de kommunale medlemmer, mens staten udpeger næstformanden.

De kommunale bestyrelsesrepræsentanter, eksklusive Københavns og Frederiksbergs kommuners, vælges ved forholdstalsvalg via et samlet kommunalt repræsentantskab som i trafik-selskaberne i dag, men med stemmevægte baseret på indbyggertal. Denne løsning sikrer, at de mindre kommuner i hovedstadsområdet får mulighed for en plads i bestyrelsen. Københavns Kommune er nemlig så stor, at indgik kommunen i forholdstalsvalget ville den kunne få alle de kommunale bestyrelsespladser. Således har København 30 pct. af alle indbyggerne i hovedstadsområdet. De næste fire kommuner er Frederiksberg, Roskilde, Gentofte og Gladsaxe, som har henholdsvis 5 pct., 4 pct., 4 pct. og 3 pct. af indbyggerne. Modellen sikrer dermed en mindretalsbeskyttelse af de øvrige kommuner. Frederiksberg Kommune sikres en

plads i bestyrelsen som følge af kommunens ejerskab og investeringsforpligtelser i Metrosekskabet.

Bestyrelsen får fremover kompetencen til at opkræve finansiering hos kommunerne til den regionale busstrafik. Det er derfor nødvendigt at sikre repræsentativitet af bestyrelsen gennem stemmewægte efter indbyggertal, således at der er sammenhæng mellem kommunernes indflydelse og finansieringsansvar.

#### *Trafikselskab på det øvrige Sjælland og øerne*

Den nye transportorganisation skal alene dække hovedstadsområdet, og derfor skal der etableres et selvstændigt trafikselskab dækkende det øvrige Sjælland, Lolland, Falster og Møn. Dette selskab vil fungere på linje med de øvrige kommunale trafikselskaber i resten af landet.

#### *Næste skridt*

Der nedsættes en tværministeriel styregruppe, som skal fastlægge modellens nærmere detaljer, herunder styringsmodel, økonomi og implementeringsproces.

Endvidere vil Transport-, Bygnings- og Boligministeriet indgå drøftelser med de berørte parter, det vil sige kommunerne og trafikvirksomhederne, om den nærmere udmøntning.

Kort | Den nye transportorganisation for hovedstaden skal dække det grå område

