

Udskriftsdato: 15. december 2025

2024/1 BSF 92 (Gældende)

Forslag til folketingsbeslutning om en analyse af oprettelsen af et fælles kollektivt trafikselskab i Østdanmark

Ministerium: Folketinget

Fremsat den 15. november 2024 af Leila Stockmarr (EL), Pelle Dragsted (EL),
Peder Hvelplund (EL), Rosa Lund (EL), Trine Pertou Mach (EL), Søren Egge Rasmussen (EL),
Søren Søndergaard (EL) og Victoria Valesquez (EL)

Forslag til folketingsbeslutning

om en analyse af oprettelsen af et fælles kollektivt trafikselskab i Østdanmark

Folketinget pålægger regeringen inden udgangen af 2025 at gennemføre en samlet analyse af økonomiske, selskabsmæssige, styringsmæssige, kundemæssige og klimamæssige fordele og udfordringer ved at sammenlægge alle kollektive trafikorganisationer i Østdanmark under én fælles trafikorganisation på regionalt niveau og udarbejde scenarier for, hvorledes det kan gennemføres.

Bemærkninger til forslaget

Man har i mange lande med succes med kollektiv trafik forankret den på regionalt niveau. Herhjemme har fokus især været på Skånetrafiken, hvor det er lykkedes at øge passagertallet med 145 pct. siden 1999, og hvor man nærmer sig målet om, at 40 pct. af den motoriserede transport i regionen foregår kollektivt (»I Danmark taler vi om en »dødsspiral«. I Skåne strømmer passagererne til busserne«, Politiken, den 12. oktober 2023). Skånetrafiken dækker et område, som er større end region Hovedstaden og Region Sjælland tilsammen.

Dette beslutningsforslag fokuserer alene på Østdanmark, hvor der er meget transport mellem hovedstadsområdet og resten af Østdanmark. Den foreslåede analyse kan dog også danne baggrund for overvejelse om lignende omlægninger i resten af landet.

I Østdanmark er der i dag seks selskaber, der dækker den kollektive trafik: Movia, DSB (regionaltog Øst), DSB S-tog, Metroselskabet, Letbaneselskabet og Lokaltog. Kystbanen med Øresundstog er fuldt overdraget til Skånetrafiken og indgår derfor ikke i forslaget.

Omdrejningspunktet for den foreslåede analyse er, at disse nuværende seks selskaber i Hovedstadsområdet og på Sjælland erstattes af ét samlet selskab under regionerne. Fordelene er mange – men først og fremmest vil det være en massiv forbedring for brugerne af den kollektive trafik.

Med seks konkurrerende trafikselskaber og trafik købere spredt ud på kommuner og regioner, kombineret med yderligere aktører i form af staten og egne selskaber, er der ingen overordnet planlægning. Køreplanerne passer ikke sammen, billetpriserne er høje, og driften er dyr. Busbetjeningen er konstant presset på grund af nedskæringer, som skaber en ond cirkel for den kollektive trafik. Alt sammen er noget, der flytter borgerne over i bilen, skaber mere trængsel og giver løbende omkostninger til udbygning af vejnettet.

Den udvikling kan vendes ved at lægge selskaberne sammen under regionerne og give de regionale politikere de nødvendige redskaber til selv at kunne udbygge og forbedre den samlede regionale kollektive trafik, uafhængigt af stram økonomistyring fra Folketinget og regeringen. Det er forslagsstillernes opfattelse, at det er det, der er grundlaget for succes i bl.a. Skåne.

Analysen skal bl.a. belyse, hvordan de nuværende bestyrelser i de seks selskaber kan nedlægges og – som i Skåne – erstattes af en regionsbestyrelse på f.eks. 15 regionspolitikere med eget budget til kollektiv trafik. Endvidere skal analysen anskueliggøre, hvordan den nuværende finansiering fra staten og kommunerne kan overføres til regionerne og herefter erstattes med en regional opkrævet mobilitetsskat fastsat i regionsrådene. Større anlægsinvesteringer forhandles med staten.

Det skal i analysen indarbejdes som en forudsætning, at al udarbejdelse af køreplaner, nye tiltag m.m. skal ske i tæt samarbejde med kommunerne, og at disse fortsat som i dag kan foretage tilkøb af kollektive ydelser. Det samme gælder større virksomheder, der ønsker en særlig kollektiv betjening. Der bør endvidere etableres et samarbejdsorgan mellem selskabet og brugergrupper, der ligeledes bidrager til planlægningen.

Det nye fælles selskab vil skulle varetage følgende opgaver:

- Driften af al bustrafik i Østdanmark, dvs. både den lokale og den regionale.
- Driften af regionaltog Øst, S-tog, lokaltog, metroen og letbaner.
- Den samlede udarbejdelse af køreplaner, der skal optimere samarbejdet mellem trafikformerne.
- Fastsættelse af mål for den kollektive trafiks andel i mobiliteten og fremlæggelse af planer herfor.
- Driften af stationer og knudepunkter samt investeringer i materiel, mens Banedanmark fortsat står for skinner og stationsperroner.

Der er følgende fordele ved et sådan fælles selskab:

1. Fælles planlægning og bedre sammenhæng i tæt samarbejde med kommunerne.
2. Serviceløft med flere og hyppigere afgang og fælles køreplan og infosystem.
3. Forenkling af administration frigør midler.
4. Langt færre eller ingen zoner og enkelthed for brugerne.
5. Udviklingen er tættere på borgerne.
6. Billigere billetter for mange.
7. Mindre trængsel på vejene – alle kommer hurtigere frem.
8. Mindre forurening og positiv klimaeffekt.
9. Mindre behov for vejudbygning.

Disse fordele er nærmere beskrevet i de følgende afsnit og skal i analysen kvalificeres og konkretiseres med udgangspunkt i specifikke forslag om ét fælles selskab i Østdanmark.

1. Fælles planlægning og bedre sammenhæng i tæt samarbejde med kommunerne

Efter Trængselskommissionens kritik af den spredte planlægning og forslag om en ny og sammenhængende organisering af den kollektive trafik, blev samarbejdet DOT (Din Offentlige Trafik) mellem DSB, Movia og Metroselskabet oprettet. Det er forslagsstillernes opfattelse, at DOT medførte nogle små forbedringer, men at det ikke har løst behovet for en overordnet strategiplan for styrkelse af den kollektive trafik.

I mange store byer har man med succes samlet det hele i et enstrenget system på regionsniveau. Det er forslagsstillernes ønske, at det med analysen undersøges, hvordan der kan etableres en fælles planlægningssektion, der ud fra en langsigtet målsætning – med inspiration fra Skånetrafiken – løbende arbejder på en overordnet plan, der ser på, hvilke tiltag der i prioriteret rækkefølge kan øge mængden af kollektive brugere i hele området: på landet, i byerne og ikke mindst i den daglige pendling. Det kan handle om hyppighed, om nye linjer etc. – både hvad angår busser, regionaltog, S-tog, lokaltog, letbaner og metro med det formål at komme væk fra siloplanlægningen i hvert selskab.

Det skal undersøges, hvordan denne planlægning kan organiseres, så den sker i tæt samarbejde med kommunerne i de to regioner, ligesom der skal etableres et samarbejdsorgan med brugergrupper, som kan bidrage til planlægningen. De vedtagne planer er grundlag for de økonomiske rammer, der skal etableres.

2. Serviceløft med flere og hyppigere afgang og fælles køreplan og infosystem

Som led i en omorganisering af den kollektive trafik i Østdanmark bør der fastlægges konkrete mål for den kollektive andel af mobiliteten, f.eks. at vi skal op på, at mindst 40 pct. af den motoriserede trafik skal foregå kollektivt. I dag udgør dette væsentlig mindre i Region Hovedstaden og endnu mindre i Region Sjælland.

Formålet er, at man i hele Østdanmark skal kunne være mobil uden bil. Perspektivet er derfor at skabe grundlag for, at der kan oprettes effektive, hyppige forbindelser i alle større byer. Som eksempel kan fremhæves, at der i Malmø er et netværk af BRT-lignende busser, der kører i eget spor med 5 minutters interval, og i småbyer på ned til 400 indbyggere er der mindst 8 regionalbusafgange hver vej i døgnet.

Forslagsstillernes forslag indebærer, at det undersøges, hvordan der kan etableres en fælles overordnet driftsfunktion, hvor de nuværende organisationer slankes og indgår i en fælles driftsorganisation, så driftsressourcerne allokeres derhen, hvor de sikrer en stabil og effektiv minimumsbetjening for alle borgere og højklasset betjening af bysamfund.

Den fælles driftsfunktion vil skulle have ansvaret for at sikre en optimal køreplanlægning, der optimerer

samarbejdet mellem trafikformerne, herunder en tidsmæssig sammenhæng, når der skal skiftes transportmiddel, f.eks. mellem tog og bus.

3. Forenkling af administration frigør midler

I dag styrer staten med hård hånd de økonomiske rammer for såvel den nationale og regionale kollektive trafik. Kommunerne beslutter i dag selv, hvor meget de – i en presset økonomi, der ligeledes overordnet er styret af staten – vil afsætte til lokale busruter. Konsekvensen har været, at der år efter år skæres i driften af den kollektive trafik.

I Skåne og andre steder overlades økonomien til regionerne, der til gengæld kan opkræve skat til drift og udbygning af den regionale kollektive trafik. Kun nye større anlægsinvesteringer sker i forhandling med staten.

Analysen skal – inspireret af udviklingen i Skåne – kvalificere, hvor mange midler der konkret vil kunne frigives ved en forenkling af administrationen.

Analysen skal også anskueliggøre en model, hvor omkostningerne til selve omorganiseringen dækkes med lån, som efterfølgende dækkes via de administrative besparelser.

Endvidere skal analysen klarlægge fordele og ulemper ved forskellige former for kollektiv trafikskat, herunder en model, hvor de to regioner får ret til at opkræve en kollektiv trafikskat – eventuel som forsøgsordning i 5-10 år. En anden model kunne være, at staten kan indføre en geografisk trafikskat, hvis størrelse forhandles med regionerne ud fra en overordnet målsætning om den kollektive andel i mobiliteten, og som overføres til det fælles trafikselskab.

Kvalificering af forslag om overgangsøkonomi

Analysen skal kvalificere forslagsstillernes model for håndtering af overgangsøkonomien ved sammenlægning af kollektive trafikselskaber i Østdanmark. I overgangen vil den enkelte kommunes aktuelle bidrag i bloktilskud modregnes, og staten overtager betalingen til det nye selskab en til en, indtil dette eventuelt erstattes af den nye kollektive trafikskat. Den kommende letbane i Ring 3 håndteres på samme måde.

S-tog er overskudsgivende. Til gengæld vil der være en udfordring med Metroselskabets enorme gæld, som er på 32,6 mia. kr. ultimo 2023 (og 33,6 mia. kr. ultimo 2027), hvor den vil toppe (»Årsrapport 2023 – Metroselskabet I/S«, den 21. maj 2024, M.dk). Endvidere er driften i Metroselskabet inklusive renter underskudsgivende. Til gengæld forventes den udvikling ifølge Metroselskabet at vendes til et overskud i 2026 (»Metroen er gældfri i 2066«, den 14. marts 2023, Magasinet KBH).

Forslagsstillerne ser for sig, at gælden afvikles alene med overskud fra metrodriften, så den ikke påvirker de øvrige kollektive aktiviteter. I analysen vil der endvidere skulle tages afsæt i, at eventuelle fremtidige årlige underskud skal dækkes af staten og Københavns og Frederiksberg Kommuner efter fordelingsnøglen 41,7 pct., 50 pct. og 8,3 pct. svarende til det nuværende ejerforhold i Metroselskabet (»Ejerstruktur og interessentskabsmøder«, m.dk).

Kommunerne skal i givet fald kunne optage statslån hertil, så dette ikke påvirker deres årlige budgetter. Eventuel underskudsdækning returneres efterfølgende ved overskud fra metrodriften, så det bliver et nulsumsspil for Københavns og Frederiksberg i kommuner, der ikke får øgede udgifter, mens gælden ad år kan nedskrives.

4. Enkelthed gennem færre eller ingen zoner

Det nuværende DOT-samarbejde i det østlige Danmark er opdelt i 211 zoner, herunder ca. 100 zoner

i Hovedstadsområdet (»Zonesystemet«, DinOffentligeTransport.dk). Dette giver et kompliceret og ikke særlig enkelt system for både aktører og kunder.

Der er flere eksempler på andre storbyer med langt enklere billetsystemer. F.eks. har man i Berlin i princippet én stor zone på et område, der er fem gange større end København. I Skåne, der dækker et område, som er halvanden gang så stor som Sjælland, har man kun tre takster, der er inddelt efter, hvor langt man kører: en lille, mellem eller lang tur. Der er altså ingen zoneopdeling og dermed ingen problemer med at krydse zonegrænser. Det er forslagsstillernes opfattelse, at især de lange ture på den måde er blevet billigere og overgangen hertil har givet langt flere passagerer.

Analysen skal anskueliggøre to til tre modeller for et enklere zonesystem i Østdanmark med inspiration fra andre internationale storbyer og belyse fordele og ulemper ved de mulige modeller.

5. Udviklingen er tættere på borgerne

Grundlæggende vil en omorganisering betyde, at det som noget nyt er borgerne i regionerne, der ved valg af regionspolitikere kan påvirke ambitionsniveauet for den regionale kollektive trafik.

I dag er det staten, der stramt styrer, præcis hvor mange penge kommuner og regioner reelt kan anvende til den kollektive trafik. Den magt skal over på regionalt og kommunalt niveau, så borgerne lokalt har mere indflydelse på prioriteringen af den kollektive trafik.

En afgørende forudsætning herfor er, at vi samler hele den kollektive trafik i Østdanmark under én fælles hat. Kun derved kan vi skabe grundlaget for, at vi får en bedre, billigere og mere effektiv kollektiv trafik i begge regionerne – både lokalt og regionalt.

Hvad med kommunernes indflydelse?

I dag står kommunerne selv for den lokale busstrafik, mens regionen tager sig af den lange tværgående busstrafik. I Skåne er der et tæt samarbejde med kommunerne om planlægning og udvikling af den kollektiv trafik, og omorganiseringen har betydet, at servicen lokalt er blevet forbedret mere, end kommunerne selv kunne gennemføre. Det er forslagsstillernes forståelse, at kommunerne således stadig har stor indflydelse på den lokale betjening, men ikke selv står for den.

Forslagsstillerne ønsker, at analysen skal anskueliggøre, hvordan der kan etableres et sådan lokalpolitisk forankret samarbejde om planlægningen. Derudover ønsker forslagsstillerne også, at der kigges ind i, hvordan der kan etableres et samarbejdsorgan med brugergrupper, som kan bidrage til planlægningen.

6. Billigere billetter

Der sker globalt en hurtig udvikling i apps, som anvendes til betaling og gør det muligt at forenkle og/eller undgå zoner, så man alene betaler efter afstand, og hvor især lange afstande bliver billigere og mere konkurrencedygtige i forhold til bilen.

Forslagsstillerne anbefaler en sådan løsning, hvor der også kan prisjusteres efter f.eks. sociale parametre og indføres forskellige rabatordninger. Det kan f.eks. være grupperejser, så den kollektive trafik kan konkurrere prismæssigt med tre til fire personer i bilkørsel. Det kan også som i Tyskland være årsabonnement med faste rabatprocenter på alle kollektive rejser. Der er også mange andre gode idéer, som kan hentes fra udlandet, hvor man opprioriterer den kollektive trafik.

Analysen skal med inspiration fra udlandet kortlægge mulige billetløsninger, der bidrager til en opprioritering af kollektiv trafik, og anskueliggøre, hvilke løsninger der forventeligt vil være mest konkurrencedygtige med bilen med afsæt i konteksten med et samlet østdansk kollektiv trafiksselskab.

7. Mindre trængsel på vejene – alle kommer hurtigere frem

Det er forslagsstillernes opfattelse, at en opgradering af den regionale kollektive trafik i Østdanmark kan medvirke til at sænke trængslen på vejnettet og dermed også spare de løbende milliardudgifter til udbygning af vejnettet.

Erfaringerne fra coronaperioden viste, at selv et lille fald i vejtrafikken stort set fjernede den trængsel, som i dag bruges som argument for at poste tocifrede milliardbeløb i nye og bredere motorveje (»Coronastudie: 10 procent færre biler kan betyde 90 procent reduktion i forsinkelser«, den 29. september 2020, biltorvet.dk). Samme effekt kan opnås ved at forbedre den kollektive trafik.

Dansk Industri har længe efterlyst et løft af den kollektive trafik både af hensyn til medarbejdernes muligheder for at benytte kollektiv trafik, men også som en løsning på trængslen på vejene, hvilket vil betyde store besparelser for erhvervslivet (»DI: Taksterne skal ned og kvaliteten op i den kollektive transport«, den 22. marts 2021, danskindustri.dk).

En ny organisering af den kollektive trafik er en forudsætning for at få et stærkt organ, som lægger offensive planer, får midlerne hertil og rykker på det.

8. Mindre forurening og positiv klimaeffekt

Forslagsstillerne ønsker endvidere, at der i analysen også indgår en beregning af forurenings- og klimaeffekter af den foreslåede omorganisering med tilhørende vækst i kollektive brugere.

Den nuværende transportpolitik med løbende udbygning af motorvejsnettet og mere plads til biler medfører øget biltrafik, øget forurening, mere støj, mere CO₂ og store udgifter.

Selv om salget af elbiler udgør en stigende andel af det samlede bilsalg, falder den samlede bestand af fossile biler kun ganske lidt. Skal der gøres noget ved trafikken klimabelastning, skal vi have mange flere over i den kollektive trafik, hvor den elektrificerede andel er langt højere, og hvor busflåden generelt er under omstilling til el.

9. Mindre behov for vejudbygning

Det står klart for forslagsstillerne, at den kollektive trafik i Østdanmark har behov for et massivt løft. Alle politikere taler om vigtigheden af den kollektive trafik, men gennem årtier er bilismen blevet gjort billigere, mens billetpriserne i den kollektive trafik stiger markant og især bustrafikken løbende skæres ned.

Fra Coronaperioden ved vi, at der kun skal ske en sænkning af biltrafikken på 5-10 pct. i myldretiden, for at trængslen stort set er væk (»Coronastudie: 10 procent færre biler kan betyde 90 procent reduktion i forsinkelser«, den 29. september 2020, biltorvet.dk). Forslagsstillerne mener, at denne effekt også kan opnås ved at forbedre den kollektive trafik, hvis der gives bedre og hurtigere kollektive forbindelser på de lange stræk, hvilket i første omgang kan gøres med en væsentligt forbedret busbetjening mellem knudepunkter.

I infrastrukturplanen 2035 er der afsat 106 mia. kr. til nye investeringer, heraf 52 mia. kr. til vejprojekter, 45 mia. kr. til jernbaneområdet og 4 mia. kr. til BRT/letbaner (»Aftale om Infrastrukturplan 2035« af 28. juni 2021). Alle midler går til anlæg, og der er ikke prioriteret driftsinvesteringer på busområdet, selv om der er dobbelt så mange rejsende med busser end med tog i Danmark. Dette taler også for, at vi har behov for en ny organisering med egen økonomi.

Forslagsstillerne mener på den baggrund, at der inden udgangen af 2025 er behov for at få gennemført en samlet analyse af, hvordan de forskellige kollektive trafiksselskaber i Østdanmark kan sammenlægges under én fælles trafikorganisation på regionalt niveau.

Skriftlig fremsættelse

Leila Stockmarr (EL):

Som ordfører for forslagsstillerne tillader jeg mig herved at fremsætte:

Forslag til folketingsbeslutning om en analyse af oprettelsen af et fælles kollektivt trafikselskab i Østdanmark.

(Beslutningsforslag nr. B 92)

Jeg henviser i øvrigt til de bemærkninger, der ledsager forslaget, og anbefaler det til Tingets velvillige behandling.