
Til: Transportministeriet (trm@trm.dk)
Cc: TRM Malte Stampe Lysgaard (msl@TRM.dk)
Fra: dir-sek@bane.dk (dir-sek@bane.dk)
Titel: Banedanmarks høringssvar vedr. lov om trafikskaber (BDK ID: 761497)
Sendt: 11-07-2018 14:21:33
Bilag: signaturbevis.txt;

Kære Malte.

Banedanmark har ikke yderligere bemærkninger til høringen vedr. ændring af lov om trafikskaber, og henviser til vores tidligere fremsendte høringssvar af 22. juni 2018.

Med venlig hilsen

Nanna Krüth (NAKR)
Studertermedhjælper
Banedanmark
Direktionssekretariatet
Amerika Plads 15
2100 København Ø
M: +4561963106
nagr@bane.dk
www.banedanmark.dk

Tænk på miljøet, behøver du at printe denne mail?

Til: Transportministeriet (trm@trm.dk)
Cc: Jesper Steen Mortensen (JSTM (jstm@bane.dk), TRM Malte Stampe Lysgaard (msl@TRM.dk)
Fra: dir-sek@bane.dk (dir-sek@bane.dk)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til forslag af lov om trafikkselskaber (BDK ID: 717467)
Sendt: 22-06-2018 08:59:37

Kære Malte.

Hermed fremsendes Banedanmarks svar vedr. høringen omhandlende udkast til forslag om ændring af lov om trafikkselskaber:

Banedanmark har noteret sig, at der, jf. bemærkningerne (s. 8, 6. afsnit), alene er tale om en overdragelse af det praktiske trafikføberansvar. Vi tolker dette således, at den berørte trafik som hidtil i henhold til Banedanmarks prioriteringsforpligtelse, jf. JL § 17, stk. 3 og 4, skal betrages som trafik udført som offentlig tjeneste, jf. JL § 17, stk. 3. Såfremt dette ikke længere skal være tilfældet vil trafikken over Øresund, jf. de nævnte bestemmelser, være at betragte som "fri trafik" med den konsekvens, at den ikke længere nyder forrang ift. øvrig passagertrafik. ifm. kapacitetstildelingen.

Hvis dette er hensigten bør det eksplicit fremhæves.

Med venlig hilsen

Nanna Krüth (NAKR)
Studentemedhjælper
Banedanmark
Direktionssekretariatet
Amerika Plads 15
2100 København Ø
M: +4561963106
nakr@bane.dk
www.banedanmark.dk

Tænk på miljøet, behøver du at printe denne mail?

Til: Transportministeriet (trm@trm.dk)
Cc: TRM Malte Stampe Lysgaard (msl@TRM.dk)
Fra: Kim Riis-Sørensen (krs@faergen.dk (krs@faergen.dk))
Titel: SV: Høring over udkast til lovforslag om ændring af lov om trafikkselskaber
Sendt: 13-08-2018 13:56:00

Kære Malte Stampe Lysgaard
Jeg skal på vegne af Bornholmstrafikken Holding A/S oplyse, at der ikke er bemærkninger til det fremsendte lovforslag.

Med venlig hilsen

Færgen 

Kim Riis-Sørensen Danske Færger A/S
Forretningsudviklingschef Dampskibskajen 3
3700 Rønne

Direkte +45 5620 2552 Tlf. +45 7023 1515
Mobil +45 2179 4466 Web faergen.dk
Mail krs@faergen.dk CVR 30501950

Fra: TRM Malte Stampe Lysgaard [mailto:msl@TRM.dk]

Sendt: 28. juni 2018 12:14

Til: Ankenævnet for Bus, Tog og Metro <mail@abtm.dk>; Arriva (inkl. Vestbanen) <info@arriva.dk>; 'Direktionssekretariatet' <Dirsek@bane.dk>; 'post@bat.dk' <post@bat.dk>; Tina Bogetoft Christiansen <tb@faergen.dk>; 'jgl@di.dk' <jgl@di.dk>; 'libp@di.dk' <libp@di.dk>; 'mail@busogtog.dk' <mail@busogtog.dk>; Dansk Arbejdsgiverforening <da@da.dk>; 'info@danskerhverv.dk' <info@danskerhverv.dk>; Dansk Erhverv <hoeringssager@danskerhverv.dk>; 'dhf@dhf-net.dk' <dhf@dhf-net.dk>; Dansk Industri <di@di.dk>; Dansk Jernbaneforbund <dj@djf.dk>; Dansk Transport og Logistik <dtl@dtl.eu>; Danske Handicaporganisationer <dh@handicap.dk>; Danske Regioner <regioner@regioner.dk>; 'dch@dch.dk' <dch@dch.dk>; DI – Transport <transport@di.dk>; DSB <dsbpost@dsb.dk>; 'erst@erst.dk' <erst@erst.dk>; Fælles Fagligt Forbund (3F) <3f@3f.dk>; Forbundet af Offentlige Ansatte <foa@foa.dk>; 'hoeringer@fbr.dk' <hoeringer@fbr.dk>; 'passagerpuls@fbr.dk' <passagerpuls@fbr.dk>; 'aib@havarikommisionen.dk' <aib@havarikommisionen.dk>; 'hkstat@hk.dk' <hkstat@hk.dk>; HK Trafik og jernbane <trafik-jernbane@hk.dk>; 'info@jernbanenaevnet.dk' <info@jernbanenaevnet.dk>; Kommunernes Landsforening <kl@kl.dk>; 'okf@okf.kk.dk' <okf@okf.kk.dk>; 'investor.relations@cph.dk' <investor.relations@cph.dk>; 'dalo@da.dk' <dalo@da.dk>; 'post@regionstog.dk' <post@regionstog.dk>; Metroselskabet I/S <m@m.dk>; 'movia@moviatrafik.dk' <movia@moviatrafik.dk>; Offentligt Ansattes Organisationer <oao@oao.dk>; 'regionh@regionh.dk' <regionh@regionh.dk>; 'regionsjaelland@regionsjaelland.dk' <regionsjaelland@regionsjaelland.dk>; 'info@rigsrevisionen.dk' <info@rigsrevisionen.dk>; 'kjeld.a.larsen@lic-mail.dk' <kjeld.a.larsen@lic-mail.dk>; Rådet for Sikker Trafik <info@sikkertrafik.dk>; 'info@sbfdk' <info@sbfdk>; Trafikforbundet <trf@trf.dk>; 'info@tbst.dk' <info@tbst.dk>; 'mba@moviatrafik.dk' <mba@moviatrafik.dk>; 'info@byoghavn.dk' <info@byoghavn.dk>; DIR-KVA (dir-kva@vd.dk) <dir-kva@vd.dk>; 'presse@oresundsbron.com' <presse@oresundsbron.com>

Cc: TRM Lars Olsen <LAO@TRM.dk>

Emne: Høring over udkast til lovforslag om ændring af lov om trafikkselskaber

Til rette vedkommende

Se venligst vedlagte, vedrørende Transport-, Bygnings- og Boligministeriets høring over udkast til lovforslag om ændring af lov om trafikkselskaber.

Venlig hilsen

Malte Stampe Lysgaard
Fuldmægtig, Togkontoret

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet
Ministry of Transport, Building, and Housing
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K
Telefon +45 72267015
msl@trm.dk
www.trm.dk

Til: TRM Malte Stampe Lysgaard (msl@TRM.dk)
Fra: Dansk Arbejdsgiverforening (da@da.dk)
Titel: SV: Høring over udkast til lovforslag om ændring af lov om trafikskaber
Sendt: 28-06-2018 14:57:28

Kære Malte Stampe Lysgaard

Under henvisning til det til DA fremsendte høringsbrev af d.d. vedrørende ovennævnte skal vi oplyse, at sagen falder uden for DA's virkefelt, og at vi under henvisning hertil ikke ønsker at afgive bemærkninger.

Med venlig hilsen

Jette L. Andersen
Chefsekretær

Fra: TRM Malte Stampe Lysgaard <msl@TRM.dk>

Sendt: 28. juni 2018 12:14

Til: Ankenævnet for Bus, Tog og Metro <mail@abtm.dk>; Arriva (inkl. Vestbanen) <info@arriva.dk>; 'Direktionssekretariatet' <Dirsek@bane.dk>; 'post@bat.dk' <post@bat.dk>; 'tbc@faergen.dk' <tbc@faergen.dk>; 'jgl@di.dk' <jgl@di.dk>; 'libp@di.dk' <libp@di.dk>; 'mail@busogtog.dk' <mail@busogtog.dk>; Dansk Arbejdsgiverforening <DA@da.dk>; 'info@danskerhverv.dk' <info@danskerhverv.dk>; Dansk Erhverv <hoeringssager@danskerhverv.dk>; 'dhf@dhf-net.dk' <dhf@dhf-net.dk>; Dansk Industri <di@di.dk>; Dansk Jernbaneforbund <dj@djf.dk>; Dansk Transport og Logistik <dtl@dtl.eu>; Danske Handicaporganisationer <dh@handicap.dk>; Danske Regioner <regioner@regioner.dk>; 'dch@dch.dk' <dch@dch.dk>; DI – Transport <transport@di.dk>; DSB <dsbpost@dsb.dk>; 'erst@erst.dk' <erst@erst.dk>; Fælles Fagligt Forbund (3F) <3f@3f.dk>; Forbundet af Offentlige Ansatte <foa@foa.dk>; 'hoeringer@fbr.dk' <hoeringer@fbr.dk>; 'passagerpuls@fbr.dk' <passagerpuls@fbr.dk>; 'aib@havarikommissionen.dk' <aib@havarikommissionen.dk>; 'hkstat@hk.dk' <hkstat@hk.dk>; HK Trafik og jernbane <trafik-jernbane@hk.dk>; 'info@jernbanenaevnet.dk' <info@jernbanenaevnet.dk>; Kommunernes Landsforening <kl@kl.dk>; 'okf@okf.kk.dk' <okf@okf.kk.dk>; 'investor.relations@cph.dk' <investor.relations@cph.dk>; DA/LO-Udviklingsfonden <dalo@da.dk>; 'post@regionstog.dk' <post@regionstog.dk>; Metroselskabet I/S <m@m.dk>; 'movia@moviatrafik.dk' <movia@moviatrafik.dk>; Offentligt Ansattes Organisationer <oao@oao.dk>; 'regionh@regionh.dk' <regionh@regionh.dk>; 'regionsjaelland@regionsjaelland.dk' <regionsjaelland@regionsjaelland.dk>; 'info@rigsrevisionen.dk' <info@rigsrevisionen.dk>; 'kjeld.a.larsen@lic-mail.dk' <kjeld.a.larsen@lic-mail.dk>; Rådet for Sikker Trafik <info@sikkertrafik.dk>; 'info@sbfdk' <info@sbfdk>; Trafikforbundet <trf@trf.dk>; 'info@tbst.dk' <info@tbst.dk>; 'mba@moviatrafik.dk' <mba@moviatrafik.dk>; 'info@byoghavn.dk' <info@byoghavn.dk>; DIR-KVA (dir-kva@vd.dk) <dir-kva@vd.dk>; 'presse@oresundsbron.com' <presse@oresundsbron.com>

Cc: TRM Lars Olsen <LAO@TRM.dk>

Emne: Høring over udkast til lovforslag om ændring af lov om trafikskaber

Til rette vedkommende

Se venligst vedlagte, vedrørende Transport-, Bygnings- og Boligministeriets høring over udkast til lovforslag om ændring af lov om trafikskaber.

Venlig hilsen

Malte Stampe Lysgaard
Fuldmægtig, Togkontoret

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet
Ministry of Transport, Building, and Housing
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K
Telefon +45 72267015
msl@trm.dk
www.trm.dk

Til: Transportministeriet (trm@trm.dk), TRM Malte Stampe Lysgaard (msl@TRM.dk)
Fra: Tom Elmer Christensen (TOEC@kl.dk)
Titel: Høringssvar vedr. lov om ændring af lov om trafikkselskaber
Sendt: 03-07-2018 16:25:25
Bilag: signaturbevis.txt;

KL har ikke bemærkninger til høringen

Med venlig hilsen
Tom Elmer Christensen

Specialkonsulent
Teknik og Miljø



Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København

D +45 3370 3012
E TOEC@kl.dk

T +45 3370 3370
W kl.dk

Til: TRM Malte Stampe Lysgaard (msl@TRM.dk)
Cc: Helle Lange (hlla@vd.dk), PLA-KVA (pla-kva@vd.dk), Gertrud Knudsen (gkn@vd.dk)
Fra: Ivan Kenn Skaaning Hansen (ih5@vd.dk)
Titel: VS: Høring over udkast til lovforslag om ændring af lov om trafikkselskaber
Sendt: 12-07-2018 11:51:52
Bilag: Ekstern høringsbrev.pdf; Udkast til lovforslag om ændring af lov om trafikkselskaber.pdf; Liste over høringsparter.pdf;

Vedr.: Vejdirektoratets j.nr. 18/00328

Vejdirektoratet har ikke bemærkninger til udkast til lovforslag om ændring af lov om trafikkselskaber.

Udkastet har været vurderet i Vejdirektoratet af afdelingerne Jura og Indkøb.

Med venlig hilsen
Ivan Skaaning Hansen
Chefkonsulent
Jura



Havnegade 27
1058 København K
Telefon +45 7244 3333
Direkte +45 7244 3112
Mobil +45 5099 3112
ih5@vd.dk
vejdirektoratet.dk

Vejdirektoratet er ansvarlig for behandlingen af de personoplysninger, vi modtager om dig. Læs mere om vores privatlivspolitik på vejdirektoratet.dk.

Fra: TRM Malte Stampe Lysgaard [mailto:msl@TRM.dk]

Sendt: 28. juni 2018 12:14

Til: Ankenævnet for Bus, Tog og Metro <mail@abtm.dk>; Arriva (inkl. Vestbanen) <info@arriva.dk>; 'Direktionssekretariatet' <Dirsek@bane.dk>; 'post@bat.dk' <post@bat.dk>; 'tbc@faergen.dk' <tbc@faergen.dk>; 'jgl@di.dk' <jgl@di.dk>; 'libp@di.dk' <libp@di.dk>; 'mail@busogtog.dk' <mail@busogtog.dk>; Dansk Arbejdsgiverforening <da@da.dk>; 'info@danskerhverv.dk' <info@danskerhverv.dk>; Dansk Erhverv <hoeringssager@danskerhverv.dk>; 'dhf@dhf-net.dk' <dhf@dhf-net.dk>; Dansk Industri <di@di.dk>; Dansk Jernbaneforbund <dj@djf.dk>; Dansk Transport og Logistik <dtl@dtl.eu>; Danske Handicaporganisationer <dh@handicap.dk>; Danske Regioner <regioner@regioner.dk>; 'dch@dch.dk' <dch@dch.dk>; DI – Transport <transport@di.dk>; DSB <dsbpost@dsb.dk>; 'erst@erst.dk' <erst@erst.dk>; Fælles Fagligt Forbund (3F) <3f@3f.dk>; Forbundet af Offentlige Ansatte <foa@foa.dk>; 'hoeringer@fbr.dk' <hoeringer@fbr.dk>; 'passagerpuls@fbr.dk' <passagerpuls@fbr.dk>; 'aib@havarikommisionen.dk' <aib@havarikommisionen.dk>; 'hkstat@hk.dk' <hkstat@hk.dk>; HK Trafik og jernbane <trafik-jernbane@hk.dk>; 'info@jernbanenaevnet.dk' <info@jernbanenaevnet.dk>; Kommunernes Landsforening <kl@kl.dk>; 'okf@okf.kk.dk' <okf@okf.kk.dk>; 'investor.relations@cph.dk' <investor.relations@cph.dk>; 'dalo@da.dk' <dalo@da.dk>; 'post@regionstog.dk' <post@regionstog.dk>; Metroselskabet I/S <m@m.dk>; 'movia@moviatrafik.dk' <movia@moviatrafik.dk>; Offentligt Ansattes Organisationer <oao@oao.dk>; 'regionh@regionh.dk' <regionh@regionh.dk>; 'regionsjaelland@regionsjaelland.dk' <regionsjaelland@regionsjaelland.dk>; 'info@rigsrevisionen.dk' <info@rigsrevisionen.dk>; 'kjeld.a.larsen@lic-mail.dk' <kjeld.a.larsen@lic-mail.dk>; Rådet for Sikker Trafik <info@sikkertrafik.dk>; 'info@sbf.dk' <info@sbf.dk>; Trafikforbundet <trf@trf.dk>; 'info@tbst.dk' <info@tbst.dk>; 'mba@moviatrafik.dk' <mba@moviatrafik.dk>; 'info@byoghavn.dk' <info@byoghavn.dk>; DIR-KVA <dir-kva@vd.dk>; 'presse@oresundsbron.com' <presse@oresundsbron.com>
Cc: TRM Lars Olsen <LAO@TRM.dk>

Emne: Høring over udkast til lovforslag om ændring af lov om trafikkselskaber

Til rette vedkommende

Se venligst vedlagte, vedrørende Transport-, Bygnings- og Boligministeriets høring over udkast til lovforslag om ændring af lov om trafikkselskaber.

Venlig hilsen

Malte Stampe Lysgaard
Fuldmægtig, Togkontoret

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet

Til: Transportministeriet (trm@trm.dk)
Cc: TRM Malte Stampe Lysgaard (msl@TRM.dk)
Fra: Sara Drevfors (sard@rigsrevisionen.dk)
Titel: SV: Høring over udkast til lovforslag om ændring af lov om trafiksselskaber
Sendt: 13-08-2018 08:33:52

Til Transport- Bygnings- og Boligministeriet

Transport- Bygnings- og Boligministeriet har den 28. juni sendt udkast til lovforslag om ændring af lov om trafiksselskaber i høring.

Rigsrevisionen har gennemgået lovforslaget med fokus på bestemmelser vedrørende statslige revisions- og/eller regnskabsforhold jf. Rigsrevisorlovens §§ 7 og 10.

Rigsrevisionen kan konstatere, at lovforslaget indebærer, at Rigsrevisionen ikke længere vil have adgang til regnskaber i henhold til Rigsrevisorloven.

Med venlig hilsen

Sara Drevfors
Fuldmægtig

RIGSREVISIONEN



Landgraven 4
DK-1301 København K

Tlf. +45 33 92 84 00
Dir. +45 33 92 85 91

sard@rigsrevisionen.dk
www.rigsrevisionen.dk

Fra: TRM Malte Stampe Lysgaard

Sendt: 28. juni 2018 12:14

Til: Ankenævnet for Bus, Tog og Metro ; Arriva (inkl. Vestbanen) ; 'Direktionssekretariatet' ; 'post@bat.dk' ; 'tbc@faergen.dk' ; 'jgl@di.dk' ; 'libp@di.dk' ; 'mail@busogtog.dk' ; Dansk Arbejdsgiverforening ; 'info@danskerhverv.dk' ; Dansk Erhverv ; 'dhf@dhf-net.dk' ; Dansk Industri ; Dansk Jernbaneforbund ; Dansk Transport og Logistik ; Danske Handicaporganisationer ; Danske Regioner ; 'dch@dch.dk' ; DI – Transport ; DSB ; 'erst@erst.dk' ; Fælles Fagligt Forbund (3F) ; Forbundet af Offentlige Ansatte ; 'hoeringer@fbr.dk' ; 'passagerpuls@fbr.dk' ; 'aib@havarikommissionen.dk' ; 'hkstat@hk.dk' ; HK Trafik og jernbane ; 'info@jernbanenaevnet.dk' ; Kommunernes Landsforening ; 'okf@okf.kk.dk' ; 'investor.relations@cph.dk' ; 'dalo@da.dk' ; 'post@regionstog.dk' ; Metroselskabet I/S ; 'movia@moviatrafik.dk' ; Offentligt Ansattes Organisationer ; 'regionh@regionh.dk' ; 'regionsjaelland@regionsjaelland.dk' ; Rigsrevisionen ; 'kjeld.a.larsen@lic-mail.dk' ; Rådet for Sikker Trafik ; 'info@sbfdk' ; Trafikforbundet ; 'info@tbst.dk' ; 'mba@moviatrafik.dk' ; 'info@byoghavn.dk' ; DIR-KVA (dir-kva@vd.dk) ; 'presse@oresundsbron.com'

Cc: TRM Lars Olsen

Emne: Høring over udkast til lovforslag om ændring af lov om trafiksselskaber

Til rette vedkommende

Se venligst vedlagte, vedrørende Transport-, Bygnings- og Boligministeriets høring over udkast til lovforslag om ændring af lov om trafiksselskaber.

Venlig hilsen

Malte Stampe Lysgaard
Fuldmægtig, Togkontoret

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet
Ministry of Transport, Building, and Housing
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K
Telefon +45 72267015
msl@trm.dk

Til: Transportministeriet (trm@trm.dk)
Cc: TRM Malte Stampe Lysgaard (msl@TRM.dk)
Fra: 1 - ERST Høring (hoering@erst.dk)
Titel: Erhvervsstyrelsens høringssvar vedr. Lov om ændring af lov om trafiksekskaber (Overdragelse af statens praktiske trafikføberansvar for øresundstrafikken til Skånetrafikken)(ERST Sagsnr: 2018 - 9064)
Sendt: 10-08-2018 10:02:23
Bilag: signaturbevis.txt;

Kære Transport-, Bygnings- og Boligministeriet.

Erhvervsstyrelsens Team Effektiv Regulering (TER) har modtaget lovforslaget i høring.

TER vurderer, at lovforslaget ikke medfører administrative konsekvenser for erhvervslivet og har dermed ikke yderligere kommentarer.

Med venlig hilsen

Andreas Oscar Arenfeldt
Stud.jur.

ERHVERVSSTYRELSEN
Direktionssekretariatet - Team Jura

Dahlerups Pakhus
Langelinie Allé 17
2100 København Ø
Telefon: +45 35291000
Direkte: +45 35291090
E-mail: AndAre@erst.dk
www.erhvervsstyrelsen.dk

ERHVERVSMINISTERIET

 Pas på miljøet - udskriv kun denne e-mail hvis det er nødvendigt.

9. august 2018

Til Transport-, Bygnings- og Boligministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K
trm@trm.dk
CC: mssl@trm.dk

Arriva Danmark A/S' svar til høring over udkast til forslag til lov om ændring af lov om trafik-selskaber udsendt 28. juni 2018

På vegne af Arriva takker jeg for, at vi er blevet indbudt til at afgive høringssvar. Arriva er den største private operatør af kollektiv transport i Danmark, hvorfor vi er glade for at kunne bidrage til den positive udvikling af transportsektoren i Danmark.

Generelle bemærkninger

Overordnet bifalder Arriva, at regeringen ønsker at introducere flere private aktører i den kollektive trafik. Det er blevet fastslået igennem flere år, at private operatører kan levere mere kollektiv trafik for pengene, herunder de meget positive erfaringer fra togdriften i Midt- og Vestjylland, som Arriva har vundet ad to omgange og hver gang til lavere kontraktpris for Transportministeriet.

Vi støtter regeringens beslutning i at definere et udbudssamarbejde med få snitflader og klar ansvarsfordeling mellem partnerne, således at den private operatør får det størst mulige rum til at opfylde sin kontrakt og levere den forventede kvalitet til passagerne.

Det står dog uklart for os, hvor meget fokus Transportministeriet har på, at den kommende private operatør skal levere af kvalitet og sikre passagerrettigheden i sin drift. Herunder er det ligeledes ikke klart, hvilke styringsredskaber ministeriet har eksempelvis i form af bod og bonus til at sikre opfyldelsen af kontrakten. For os er det centralt, at en operatør både får tildelt et klart ansvar og en kontrakt med klare styringsmekanismer til glæde for passagerne.

Af samme årsag savner Arriva en samlet vision for fremtidige danske udbud. Kommende udbud vil være væsentlige for at løfte passagerens oplevede kvalitet, øge tilfredsheden og derved mængden af passagerer i den kollektive trafik. Enhver ekstra passager i den kollektive trafik er en samfundsøkonomisk gevinst (jf. COWI-rapporten "Den samfundsøkonomiske værdi af kollektiv trafik", 2017, udarbejdet for DI Transport) ligesom øget passagerandele på jernbane vil bidrage til at mindske trængslen på de danske veje, der som bekendt er steget mærkbart over det seneste årti trods en række motorvejsudvidelser.

Specifikke bemærkninger

Ang. definitionen af det praktiske køberansvar: Det står ikke klart for Arriva, hvad der skal forstås med begrebet ”det praktiske trafik køberansvar” i bemærkninger til forslaget. Her kan vi kun udlede nogle indikationer ift. planlægning, vedligeholdelse af tog og kontrakt opfølgning, hvilke ellers er centralt for styringen af kontrakten og den kvalitet, som danske og udenlandske passagerer vil opleve. Således er Arriva konkret interesseret i at få oplyst, hvordan og hvornår aftalen kan opsiges.

Ang. fremtidige beslutningsprocesser for trafikplanlægningen: Det fremgår, at formålet med at overdrage det praktiske trafik køberansvar for Øresundstrafikken til Skånetrafiken er at skabe enklere og hurtigere beslutningsgange vedrørende tilrettelæggelse af Øresundstogtrafikken. Det bifalder Arriva.

Det står dog uklart, i hvilket omfang den kommende svenske trafik køber vil bestemme over trafikplanlægningen på den danske strækning, herunder hvad det vil betyde for tilslutningen og tilpasningen til øvrig trafik i Danmark på strækningen Østerport-Kastrup lufthavn.

Ang. vurdering af positive økonomiske konsekvenser: Ligeledes finder Arriva det interessant, hvorfor ministeriet vurderer, at lovændringen vil have positive økonomiske konsekvenser. I hvilken grad og på hvilke områder vil det skabe positive økonomiske konsekvenser for staten?

Med venlig hilsen

Nikolaj Wendelboe
Adm. direktør

Transport- og Bygningsministeriet
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K
Att: Malte Stampe Lysgaard

J. nr. 2018-2227

13. august 2018

Høringsvar til høring over udkast til forslag til lov om ændring af lov om trafikskaber

Dansk Erhverv har modtaget styrelsens høring af 28. juni 2018 vedrørende ovennævnte og har ingen særlige bemærkning.



Christoffer Greenfort
Chefkonsulent

Transport-, Bolig- og Bygningsministeriet

Danish Transport Federation

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København KSendes til trm@trm.dk, cc. mssl@trm.dk

Bemærkninger til forslag om ændring af Lov om Trafikselskaber – overdragelse af trafikføberansvar

DI Transport er anmodet om bemærkninger til ovennævnte forslag.

I forlængelse af den politiske aftale fra 13. december 2017, lægges der med forslaget op til at bemyndige transportministeren til at overdrage trafikføberansvaret mellem Peberholm og Østerport Station til den svenske trafikføber, Skånetrafikken. Det anføres i bemærkningerne, at en overdragelse vil forbedre mulighederne for en bedre og mere effektiv betjening af Øresundstrafikken. Det skyldes såvel en organisatorisk forenkling som en trafikal adskillelse, idet der således fremover kun vil være én trafikføber og én operatør på Øresundstrafikken, samtidig med at den sydsvenske regionaltrafik adskilles fra regionaltrafikken i Hovedstadsområdet (Kystbanen). DI Transport bifalder den forenkling, som ændringen forventeligt vil medføre. DI Transport finder det også positivt, at overdragelsen i sig selv vil betyde en, om end marginal, forøgelse af udbudsomfanget på den danske jernbane.

DI Transport bemærker, at Danmark overlader en central del af den samfundsmæssigt vigtige togbetjening til og fra Københavns Lufthavn til anden part. Det er således vigtigt, at tilgængeligheden for passagerer til Københavns Lufthavn samt medarbejdere i lufthavnen og omkringliggende virksomheder over Øresund og fra Nordsjælland ikke sættes over styr med den foreslåede ændring. Det skal dog understreges, at DI Transport ikke har betænkeligheder angående Skånetrafikkens evne til at forvalte opgaven. Skånetrafikken er en yderst kompetent aktør på området. Men overdragelseselementet vil stille nye krav til den styringsmæssige opgave på dansk side. Af hensyn til at fastholde og videreudvikle mobiliteten over Øresund, og herunder ikke mindst tilgængeligheden i forhold til Københavns Lufthavn, er det således vigtigt, at kvaliteten i den danske styrings- og koordinationsmæssige opgave er højt prioriteret, såvel fagligt som ressourcemæssigt.

Det fremgår af lovbemærkningerne, at adskillelsen af togsystemerne Øresund / Kystbane leder til den konsekvens, at trafiksystemet på dansk side ændres markant. Der lægges således op til frekvensreduktioner af direkte forbindelser fra Nordsjælland til og fra lufthavnen, idet flere Kystbanetog i stedet planlægges at indgå i den øvrige sjællandske regionaltrafik. Disse planlagte trafikale forandringer beskrives også i ”Trafikplan for den



statslige jernbane 2017 – 2032”. I vores høringsbemærkninger til trafikplanen fremførte vi, at upåagtet, at der potentielt kan være fordele i den beskrevne strategi, synes den at være funderet på driftsmæssige betragtninger frem for analyser af betydningen for passagerstrømme fra henholdsvis Nordsjælland og resten af Sjælland, herunder i forhold til adgangen til Københavns Lufthavn. Vi pegede også på, at effekterne af en omlægning kan have helt central betydning i forhold til Københavns Lufthavns rolle som internationalt knudepunkt. Disse betragtninger finder vi fortsat yderst relevante. Vi opfordrer derfor endnu en gang til, at den foreslåede ændrings betydning og konsekvenser for passagerstrømme, tilgængelighed og brugerattraktivitet analyseres grundigt som grundlag for endelig beslutningstagen om det fremtidige trafiksystem på dansk side.

Vi står naturligvis til rådighed for den videre proces.

Med venlig hilsen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Per Henriksen', written in a cursive style.

Per Henriksen
DI Transport
33 77 46 72

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Høringssvar til udkast til forslag til lov om ændring af lov om trafikskaber

Nedenfor følger DSB's høringssvar vedr. forslag til lov om ændring af lov om trafikskaber.

Det skal indledningsvis bemærkes, at det ikke er tydeligt i lovforslaget, hvornår trafikføberansvaret for den option, som dækker trafikken fra grænsen til Østerport kan træde i kraft. Det er tillige uklart, hvorvidt det er forventningen, at DSB bliver underleverandør til Skånetrafiken pr. 1. januar 2019, hvor loven træder i kraft, eller først når de infrastrukturmæssige forudsætninger er til stede med elektrificeringen, som forventeligt vil være til K23.

DSB kører i dag regionaltog fra Sjælland til Østerport samt IC og lyntog til Københavns Lufthavn i henhold til DSB's kontraktlige forpligtelser. DSB forudsætter, at dette skal fortsætte efter overdragelsen af trafikføberansvaret, og at der således vil være et delt trafikføberansvar på strækningen Østerport til Københavns Lufthavn. DSB forudsætter endvidere, at Kystbanen fremover kører fra Helsingør og til København H eller evt. Københavns Lufthavn. Det bør derfor præciseres, at trafikføberansvaret for disse tog, der også vil betjene hele eller dele af strækningen Østerport-Københavns Lufthavn, ikke overdrages til Skånetrafiken, og at der således alene er tale om, at overdrage trafikføberansvaret for så vidt angår tog fra Østerport station til grænsen til Sverige.

Det fremgår i afsnit 1, at med lovforslaget giver Folketinget samtykke til, at transport-, bygnings- og boligministeren tiltræder aftalen mellem Transport-, Bygnings- og Boligministeriet og Skånetrafiken vedrørende togtrafik mellem København H/Østerport og Malmø C. DSB er ikke bekendt med indholdet af denne aftale, men skal gøre opmærksom på, at den efter DSB's opfattelse kan have stor betydning for trafikken på centrale danske strækninger. Det gælder f.eks. trafikken ved Københavns Hovedbanegård, Kystbanen, IC og lyntrafikken til lufthavnen og den sjællandske regionaltrafik. Aftalen vil således have stor betydning for den fremtidige dimensionering af DSB's forretning.

Det fremgår i afsnit 2.2, at en adskillelse af de to trafiksystemer vil forbedre mulighederne for en bedre og mere effektiv betjening af Øresundstrafikken. DSB er enig i, at forsinkelser fra Sverige i høj grad påvirker punktligheden i Danmark. Det skal i den sammenhæng bemærkes, at Kastrupbanen, Københavns Hovedbanegård, "røret" mellem København H og Østerport samt Østerport

Direktions- sekretariatet

13. august 2018

DSB
Telegade 2
2630 Taastrup

CVR 25 05 00 53

www.dsb.dk

station er blandt de største flaskehalse i det danske jernbanenet. Tog fra Sverige vil fortsat komme til Københavns Hovedbanegård og igennem "røret" til Østerport station. Efter DSB's vurdering vil en ny aktør presse kapaciteten yderligere på strækningen. Det skal endvidere bemærkes, at der er en betydelig planlægningsmæssig fordel i, at trafikken er samlet hos én operatør, da det giver mulighed for på et tidligt tidspunkt at koordinere køreplanerne på tværs af strækninger, således at den samlede belastning af infrastrukturen minimeres. DSB har i den sammenhæng en målsætning om at skabe færrest gener for kunderne i hele landet, hvor en ny svensk operatør må formodes at have fokus på strækningen til Sverige.

Det bør fremgå i lovforslaget, at adskillelsen af Kystbanen fra Øresundstrafikken medfører, at kunder til og fra Kystbanen skal skifte tog for at komme til og fra Københavns Lufthavn.

I lovforslaget fremgår det, at de økonomiske konsekvenser er usikre, men forventes positive. I den sammenhæng skal det bemærkes, at der i dagens trafik er betydelige samdriftsfordele ved, at Kystbanen, Øresundstrafikken og den øvrige trafik omkring Københavns Hovedbanegård planlægges og afvikles samlet. Det gælder driftsmæssigt såvel som økonomisk. I økonomisk henseende indebærer tab af samdriftsfordele mindre fleksibilitet i hele DSB's personale- og materieldisponering, hvilket driver øgede enhedsomkostninger.

I forhold til DSB's samlede virksomhedsøkonomi gælder derudover, at hver gang trafik overdrages til en anden aktør, mister DSB synergier, hvilket alt andet lige udmønter sig i øgede omkostninger pr. pladskilometer. Hertil kommer, at rejser over Øresund er den af DSB's strækninger, der i disse år udviser den største passagervækst, og der forventes også fremover en betydelig vækst.

DSB konstaterer, at der er en lang række forhold, som ikke er behandlet i lovforslaget, der skal afklares i den kommende tid. Det drejer sig blandt andet om følgende:

- Håndteringen af samarbejdet mellem aktørerne i den kollektive trafik i Hovedstadsområdet og det øvrige Sjælland. Her tænkes på DOT-samarbejdet, Øresundstakstsystemet, indtægtsdelingen, billetsalg og udbredelsen af rejsekortsystemet
- Hvorledes det gøres tydeligt for kunden, hvilken operatør som skal kontaktes, hvis kunden har spørgsmål, eller ønsker at søge om at få udbetalt Rejsetidsgaranti
- Det fremgår af DSB's trafikkontrakt punkt 4.1.14, at passagererne skal kunne købe en gennemgående billet mellem Rønne og det øvrige Danmark. Med henblik på dette har DSB, Transport-, Bygnings- og Boligministeriet og Skånetrafiken indgået aftaler, hvorefter billetter til og fra Bornholm udstedt af DSB er gyldige i Skånetrafikens tog mellem grænsen "midt-på-broen" og Ystad. Disse aftaler skal opdateres, således



at billetten også vil være gyldig i Skånetrafikens tog på den danske side af grænsen

- Håndtering af handicapassistancer
- Det skal afklares, om den årlige danske indtægtsandel af Øresundstakstsystemet på ca. 350 mio. kr. tænkes overført helt eller delvist til trafikøberen (Skånetrafiken). Endvidere skal det afklares om rejsevejen over Helsingør-Helsingborg, som i dag er en del af det samlede Øresundstakstsystem, tænkes overført
- DSB har gjort det muligt at foretage check ind/ud på Malmø C samt truffet aftale med Skånetrafiken om kontrol af rejsekort på rejser til og fra Malmø. DSB arbejder i forlængelse heraf konkret med at etablere rejsekortudstyr på Hyllie og Trianglen station. Ved Skånetrafikens overtagelse af trafikøberansvaret for Øresundstrafikken, skal der findes en løsning på en eventuel fortsat drift og tilslutning på Malmø C. Endvidere skal det afklares, om den nye operatør skal overtage arbejdet med at etablere rejsekortudstyr på Hyllie og Trianglen station

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K
trm@trm.dk
CC: msl@trm.dk

Københavns Lufthavne A/S
Box 74
Lufthavnsboulevarden 6
2770 Kastrup
www.cph.dk

Tlf.: +45 32 31 32 31
Fax: +45 32 31 31 00
E-mail: cph@cph.dk
CVR: 14 70 72 04

Høringssvar fra Københavns Lufthavne A/S til høring over udkast til forslag til lov om ændring af lov om trafikkselskaber

København, 13. august 2018

På vegne af Københavns Lufthavne A/S ("CPH") vil jeg indledningsvis gerne takke for muligheden for at afgive høringssvar på udkastet til forslag til lov om ændring af lov om trafikkselskaber.

CPH har fuld forståelse for- og kan fuldt ud tilslutte sig ambitionen om at forenkle og forbedre mulighederne for at udvikle øresundstrafikken til gavn for passagererne, ikke mindst set i lyset af, at der tidligere har været problemer med rettidigheden på Kystbanen på strækningen mellem Nordsjælland og København.

CPH finder det i den forbindelse positivt, at der alene vil være tale om en overdragelse af det praktiske trafikføberansvar, idet Transport-, Bygnings- og Boligministeriet fortsat vil være sikret generel kontrol og indsigt i trafikken, og der vil være adgang til at ophæve aftalen.

Det er ligeledes positivt, at formålet med at overdrage det praktiske trafikføberansvar for øresundstrafikken til Skånetrafiken er at skabe enklere og hurtigere beslutningsgange vedrørende tilrettelæggelse af øresundstogtrafikken med henblik på en bedre betjening af passagererne samt en mere effektiv togdrift. Endvidere tager ordningen sigte på at realisere samdriftsfordelen ved at udbyde trafikken til én fælles operatør.

CPH finder det imidlertid bekymrende, at udkastet medfører, at passagererne ikke længere kan køre direkte mellem Nordsjælland og Københavns Lufthavn, men vil være nødt til at skifte tog undervejs på fx Københavns Hovedbanegård. Dette risikerer efter CPHs opfattelse at forringe rejseoplevelsen på strækningen, og potentielt reducere andelen af rejsende, der ønsker at tage toget mellem Nordsjælland og Københavns Lufthavn.

CPH vil derfor opfordre til, at den direkte forbindelse fra Nordsjælland til Københavns Lufthavn opretholdes, og at en eventuel ændring kun bør anlægges på baggrund af grundige forudgående analyser af, hvad det vil betyde for de rejsende.

Såfremt du har spørgsmål til ovenstående, står jeg naturligvis til rådighed.

Med venlig hilsen



Morten Boje Hviid
Director of Public Affairs and Communication



Transport-, Bygnings og Boligministeriet

Høring over udkast til forslag til lov om ændring af lov om trafikselskaber

Metroselskabet har den 28. juni 2018 modtaget høring over udkast til forslag til lov om ændring af lov om trafikselskaber.

Metroselskabet forstår det fremsendte udkast til ændring af lov om trafikselskaber således, at formålet med forslaget er, at bemyndige transport, bygnings- og boligministeren til at overdrage statens praktiske trafikføberansvar for togtrafikken på strækningen mellem Østerport Station og grænsen til Sverige til den svenske trafikføber, Skånetrafiken. Overdragelsen af statens praktiske trafikføberansvar indebærer, at der kun vil være én trafikføber og én operatør i Øresundstrafikken.

Af bemærkninger til lovforslaget fremgår det endvidere, at Skånetrafikens fremtidige rolle i samarbejdet om deling af billetindtægter vil blive håndteret i en kommende revision af regelgrundlaget for deling af billetindtægter fra offentlig servicetrafik for Hovedstadsområdet, som forventes gennemført i 2019.

Metroselskabet har noteret sig, at der i den forbindelse vil ske en ændring af den nuværende bekendtgørelse (BEK nr. 456 af 8. maj 2018) vedr. deling af billetindtægter i Hovedstadsområdet. I den sammenhæng forudsætter Metroselskabet, at dette ikke har økonomiske konsekvenser for selskabet. Det er afgørende for Metroselskabet, at ændringen ikke får økonomisk betydning for selskabet.

Det fremgår af bemærkningerne, at der vil blive udarbejdet et tillæg til "Aftale vedrørende togtrafik mellem København H/Østerport – Malmø C". I dette tillæg vil det blandt andet fremgå hvorledes opgørelsen af økonomien mm. skal foretages.

Der kan i den sammenhæng derudover være behov for afklaring vedrørende følgende:

- Hvordan vil Skånetrafiken indgå i indtægtsdelingen – herunder både i forhold til det landsdækkende samarbejde og indtægtsdelingen i hovedstadssamarbejdet, hvor modellen med dobbeltfaktorer i dag er gældende.
- Hvilke krav stilles til tællinger og hvilke dokumentationskrav skal Skånetrafiken opfylde for rejser i Danmark.

Metroselskabet I/S
Metrovej 5
DK-2300 København S
m.dk

T +45 3311 1700
E m@m.dk

2018-08-14



- Hvordan vil Skånetrafiken indgå i beslutninger om prissætning på lokale takstsæt Det bør f.eks. afklares om Skånetrafiken indgår som part i takstsamarbejdet i DOT jf. Lov om ændring af lov om trafikskaber mm. (LOV nr. 745).
- Hvilke billetprodukter skal Skånetrafiken kunne udbyde – Skånetrafiken bør som udgangspunkt håndtere Metroselskabets kvalitetstillæg.

Metroselskabet bidrager gerne i det videre dialog omkring den praktiske håndtering af ovenstående.

Med venlig hilsen

Jesper Overgaard
Chef for Analyser og Passagerøkonomi

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K.

Dokumentnummer
176010
Dato
02.07.2018
Sagsbehandler:
MLL
CVR nr: 29 89 65 69
EAN nr: 5798000016798

Høringssvar vedr. forslag til lov om ændring af lov om trafikskaber

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har 28. juni 2018 sendt forslag til ændring af lov om trafikskaber i offentlig høring.

Lovforslaget indebærer en ændring af trafikskabslovens § 5, hvor det i stk. 15 tilføjes, at den svenske trafikfører, Skånetrafiken, efter aftale med transport- bygnings- og boligministeren kan overtage det praktiske trafikføreransvar for togtrafikbetjeningen på statens jernbanestrækning mellem Østport Station og grænsen til Sverige på Øresundsforbindelsen.

Movia ser frem til at deltage i dialog med ministeriet og de øvrige parter i den kollektive transport om, hvordan sammenhængen og enkelheden for passagererne opretholdes, når der kommer en ny aktør i Movias område. Det bliver i den forbindelse vigtigt at afklare Skånetrafikens rolle i forhold til det lovbestemte samarbejde om de kundeorienterede aktiviteter, som varetages af DOT, og det lovbestemte samarbejde om fastsættelse af takster.

Movia har bemærket, at der i lovforslaget tages højde for, at Skånetrafikens fremtidige rolle i samarbejdet om deling af billetindtægter forventes at blive håndteret i en kommende revision af regelgrundlaget, som forventes gennemført i 2019. Movia ser også frem til at deltage i dette arbejde.

Det skal afslutningsvis bemærkes, at høringssvaret afgives administrativt, og at der tages forbehold for yderligere bemærkninger fra Movias bestyrelse.

Venlig hilsen

Dorthe Nøhr Pedersen
Administrerende direktør

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen
Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S

10-08-2018
Dok. 177110/

Høringssvar om udkast til forslag til lov om ændring af lov om trafikskaber

Passagerpulsen hos Forbrugerrådet Tænk har modtaget Transport- Bygnings- og Boligministeriets brev af 28. juni vedrørende høring over udkast til forslag til lov om ændring af lov om trafikskaber.

Passagerpulsen bakker fuldt op om intentionen om at sikre større rettidighed på Kystbanen. Vores Nationale Passagertilfredshedsundersøgelser viser generelt, at strækningen mellem København og Helsingør har lav tilfredshed sammenlignet med andre strækninger, både når det gælder den samlede rejse og den oplevede værdi for pengene. I perioden oktober 2017 til marts 2018 var kun 46 % af de adspurgte tilfredse med værdien for pengene. 34 % var direkte utilfredse.

For så vidt at overdragelsen af togtrafikken mellem Østerport og grænsen til Sverige og hermed muligheden for at adskille kystbanen fra Øresundstrafikken fører til større rettidighed og pålidelighed, er det således positivt. Det er samtidig positivt, at der alene er tale om en overdragelse af det praktiske trafikføberansvar, således at Transport- Bygnings- og Boligministeriet fortsat har kontrol og indsigt i trafikken og har mulighed for at ophæve aftalen.

Adskillelsen risikerer dog samtidig at svække sammenhængen i togtrafikken i hovedstadsområdet, idet at der ikke længere er direkte forbindelse mellem Kystbanen og stationerne på Kastrupbanen, herunder Københavns Lufthavn. Mange passagerer pendler i dag på denne strækning, og har tilrettelagt deres arbejdsliv mv. efter dette. Det bør undersøges, hvilken betydning ændringen har for passagerstrømme og brugerattraktivitet, med henblik på at overveje om de planlagte køreplaner bedst muligt afspejler og opfylder passagerernes behov.

Såfremt Kystbanen og Øresundsbanen adskilles, er det vigtigt, at det prioriteres, at sammenhængen for passagererne ikke forringes betragteligt. I den forbindelse er det positivt, at det i aftalen mellem Transport- Bygnings- og Boligministeriet og Skånetrafikken sikres, at der gælder de samme regler for passagerer, der rejser lokale mellem Østerport og Københavns Lufthavn, som i resten af Danmark mht. takster, kompensation, rejse regler og klageadgang.

Det er dog vigtigt, at der også skabes god sammenhæng i køreplaner og information, så skiftesituationen bliver så gnidningsfri som muligt, og så den samlede rejsetid ikke forlænges.

Passagerpulsen bemærker desuden, at adskillelsen af trafikføberansvaret forudsætter elektrificering til både Næstved via Køge og til Holbæk. Dette betyder, at adskillelsen risikerer at blive påvirket af eventuelle forsinkelser i elektrificeringen. Vi opfordrer til, at der

udarbejdes en realistisk plan B, som sikrer, at passageren ikke kommer til at opleve yderligere forsinkelser og aflysninger, såfremt elektrificeringen bliver forsinket.

Passagerpulsens henleder desuden opmærksomheden på, at DSB efter en positiv forsøgsperiode i slutningen af juni nu har besluttet at lave et forsøg fra 13. august til 26. oktober 2018, hvor togene fra den sjællandske regionaltrafik med endestation Østerport ikke vil standse på Nørreport i tidsrummet kl. 13.00 til 17.30. Dette sker for at forbedre rettidigheden, da strækningen fra Østerport til Københavns Hovedbanegård er en flaskehals. Hvis togene fra Kystbanen fremover skal drives i sammenhæng med den Sjællandske regionaltrafik må det være en forudsætning, at alle disse tog standser på Nørreport, da en stor del af passagererne på Kystbanen rejser til/fra denne station. Antallet af tog og standsninger vil derfor ikke kunne reduceres som forudsat i DSBs forsøg. Vi kan derfor frygte, at lovændringen vil være med til at fastholde flaskehalsproblemerne.

Med venlig hilsen

Laura Kirch Kirkegaard
Afdelingschef

Rasmus Markussen
Politisk medarbejder

3623859

Transportministeriet

Dato: 13. august 2018

Brevid: 3623859

Regional Udvikling

Alléen 15
4180 Sorø

Tlf.: 70 15 50 00
Dir.tlf. 57 66

regionaludvikling
@regionsjaelland.dk
labo@regionsjaelland.dk

www.regionsjaelland.dk

Høringsvar ændring af lov om trafikskaber

Region Sjælland har modtaget forslag til ændring af lov om trafikskaber i høring, dateret 28. juni 2018.

Ændringen vedrører overdragelsen af trafikøberansvaret for strækningen mellem Østerport og den svenske grænse til Skånetrafikken.

Region Sjællands høringssvar vedrører et specifikt forhold omkring konsekvenserne af det bagvedliggende ønske om at ændre den trafikale afvikling af Kystbanen og Øresundstrafikken.

Der henvises her til ministeriets bemærkninger nederste afsnit side 3 og øverste side 4. Det angives her, at en forudsætning for, at Kystbanen som ønsket kan adskilles fra Øresundstrafikken er, "at togene på Kystbanen kan fortsætte til og fra tilstrækkeligt mange sjællandske destinationer (...)". Herunder til Næstved via Køge.

Region Sjælland og staten har indgået aftale om, at regionen overtager trafikøberansvaret fra staten for strækningen Roskilde – Køge. Dette gøres ved at forlænge betjeningen fra den regionale Østbane videre fra Køge til Roskilde.

Den foreslåede fremtidige betjening af Kystbanen, hvor kystbanetogene skal fortsætte ud på Sjælland, blandt andet via Køge og videre mod Næstved, giver problemer for den påtænkte betjening af den udvidede Østbane.

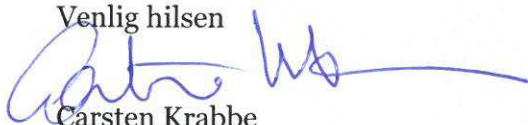
Det er oplyst til regionen, at kystbanetogene har en længde der gør, at krydsningerne på banen skal ske ved Køge station. Dette bevirker, at der ikke kan opnås fornuftige omstigningstider mellem Østbanen og de statslige regionaltog (Kystbanetog). Problemet kan tilsyneladende løses ved at forlænge perronerne på Ølby, Haslev og Næstved Nord stationer. Der er muligvis også andre løsninger.

Problemstillingen indgår og er beskrevet nærmere i Movias høringssvar af 2. marts 2018 til den statslige trafikplan 2017-32. Høringssvaret *vedlægges*.

Det skal noteres, at problemstillingen også er identificeret i den fælles forberedelse af regionens overtagelse af trafikøberansvaret for strækningen Køge – Roskilde. Der er her etableret en bred koordineringsgruppe med deltagelse af blandt andre Transportministeriet og Region Sjælland.

Det er Region Sjællands opfattelse, at problemstillingen bør indgå i det videre arbejde og løses hurtigst muligt.

Venlig hilsen



Carsten Krabbe
Udviklingsdirektør

Bilag til Region Sjællands høringssvar vedrørende ændring af lov om trafikelskaber

Til:

Trafik, Bygge- og Boligstyrelsen

Kopi til:

Sagsnummer
Sag-455758
Movit-3675540

Sagsbehandler STN
Direkte +45 36 13 15 51
Fax -
stn@moviatrafik.dk

CVR nr: 29 89 65 69
EAN nr: 579800016798

2. marts 2018

Movias endelige høringssvar - Trafikplan for den statslige jernbane 2017-32

Movia har 24. november 2017 modtaget høringsudgaven af Trafikplan for den statslige jernbane 2017-32. Dette høringssvar er behandlet i Movias bestyrelse den 28. februar. Høringssvaret dækker også Lokaltog A/S.

Movia har ansvar for planlægning og drift af den kollektive bustransport, flextrafik og lokaltog på Sjælland og øerne på vegne af 45 kommuner og 2 regioner. Det samlede kollektive transporttilbud til borgere og virksomheder består af Movias busser, lokaltog og flextur, statens tog (DSB), samt metroen i København. I Movias geografi er 41 % af de tilbagelagte kilometer i kollektiv transport (persontransportarbejdet) kombinerede rejser med bus og tog/metro. Sammenhæng i den kollektive trafik er derfor et nøgleord i Movias arbejde.

Movias bemærkninger vedrører fortrinsvis de første 5 år af planperioden.

Statens trafikplan ligger til grund for Movias kommende trafikplan 2018-2021, som vil beskrive det strategiske bus- og lokaltogsnet og sammenhængen til statens togdrift. Movias strategiske net og statens toglinjer udgør det samlede overordnede kollektive net i hele det sjællandske område.

Forbedringer i trafikbetjeningen

Det fremhæves i statens trafikplan, at forbedringer af trafikbetjeningen er et af de vigtigste redskaber til at øge brugen af kollektiv transport og forbedre borgernes mobilitet. Et afgørende bidrag er i den forbindelse et nyt og stabilt regionaltogssystem, som vil være i drift på Sjælland i 2027.

- Movia noterer, at der i forslaget til statens trafikplan ikke lægges op til forbedringer af rejsetider og frekvens på S-togsnettet i perioden frem til 2027. Alt andet lige må det forventes at betyde, at den kollektive transport vil tabe markedsandele til særligt biltrafikken, som de senere år har fået forbedrede rammevilkår (f.eks. lavere registreringsafgift). Mere

biltrafik skaber mere trængsel og dårligere forhold for bustransportens fremkommelighed. Movia anbefaler, at denne udfordring adresseres i den statslige trafikplan.

- Movia opfordrer til, at staten samarbejder med Movia og kommuner og regioner om en sammenhængende mobilitetsplan for alle transportformer på Sjælland med inddragelse af organisationer og aktører i den kollektive transportsektor.

Sammenhæng i anlægsperioden

Planlægningen af den statslige togdrift de næste 10 år vil være et puslespil med mange etaper af baneombygninger, elektrificering, indsættelse af el-tog og nye signaler. Movia anerkender, at de mange infrastrukturarbejder er nødvendige for at nå frem til det færdigudbyggede regionaltogssystem i 2027, men det er samtidig en særlig vigtig opgave at fastholde passagererne i den samlede kollektive transport (bus og tog) i en periode med mange forstyrrelser og ændringer i driften. Et fald i passagertallet i den kollektive transport vil belaste både kommuners, regioners såvel som statens økonomi negativt.

- For at imødegå et fald i passagertallet kræver det, at infrastrukturarbejderne planlægges i god tid og de berørte trafikudbydere – DSB og Movia – informeres i god tid inden med henblik på at kunne tage vare om de mange ændringer for passagererne ved de ekstraordinært mange køreplansændringer i anlægsperioden.
- Det er bekymrende, at der i stigende grad gøres brug af meget lange lukninger af banestrækninger, fordi det kan have langvarige negative effekter på passagertallet, også på de tilstødende lokalbaner og buslinjer.
- De langvarige lukninger kombineret med udrulning af signalprogrammet, vanskeliggør togoperatørernes, herunder Lokaltogs, adgang til de nødvendige værkstedsfaciliteter til materielvedligehold, og kan dermed medføre aflysninger af tog til gene for passagerne.
- Movia foreslår, at det i den statslige trafikplan slås fast, at de kommunale vejmyndigheder og Movia bliver informeret om planlagte ændringer, omkørsler, skilteplaner mv. senest 8 uger før anlægsarbejder igangsættes, for at det er muligt at tilrettelægge en tilfredsstillende drift til kunderne.
- Movia forventer, at planlægningen af rutebusser og togbusser samtænkes i løsninger, som sikrer en så god sammenhæng for passagererne som muligt. Her vil de erfaringer, der gøres i forbindelse med sporarbejderne på Frederikssundsbanen og Kystbanen i sommeren 2018 med fordel kunne indgå.

- De mange infrastrukturarbejder vil stille meget store krav til den tværgående trafikinformation til passagererne. Den i 2017 besluttede strategi for DOT (Din Offentlige Transport) har udpeget dette som et indsatsområde. Det er afgørende, at der bakkes op om gennemførelsen af denne strategi.

Specifikke kommentarer

Lokaltog overtager togdriften Køge-Roskilde

Movia og Lokaltog A/S er i gang med forberedelserne til at overtage togdriften Køge-Roskilde i december 2019. Dette indebærer direkte tog Roskilde-Køge-Rødvig/Faxe Ladeplads. I dette arbejde er det kommet frem, at det kan blive vanskeligt at realisere en attraktiv køreplan for passagerne med gode omstigningsmuligheder i Køge mellem Østbanen (Køge-Faxe Ladeplads/Rødvig) og DSBs regionaltog.

Årsagen hertil er dels den begrænsede sporkapacitet mellem Køge station og Køge Nord station, dels endnu ikke udførte, men nødvendige, perronforlængelser på strækningen Ølby-Næstved.

- Movia anbefaler, at perronforlængelser på stationerne i Ølby, Haslev og Næstved Nord gennemføres snarest muligt, således at der sikres gode forbindelser og korte omstigningstider mellem Stevns og de nye direkte togforbindelser til København. Formålet er sikre flere passagerer.
- Movia anbefaler anlæg af dobbeltspor mellem Køge station og Køge Nord station.
- Movia deltager gerne i drøftelser om forbedret sammenhængende betjening i andre relationer på Sjælland, bl.a. inspireret af cases fra den statslige trafikplan i 2012.

Togbetjeningen 2022

Movia forbereder busbetjeningen af de nye stationer i Kalundborg Øst, Vinge og Favrholm i samarbejde med de berørte kommuner og regioner. Formålet er at sikre en bedre sammenhæng, herunder flere passagerer. Derudover indeholder planen analyser af projekter, som Movia anbefaler gennemført.

- Movia anbefaler ombygning af Hillerød station for at forbedre betjeningen af det nye regionale sygehus. Der bør være fokus på at skabe god sammenhæng mellem den kommende letbane langs Ring 3 og DSBs betjening. Glostrup er et væsentligt knudepunkt og i Herlev bør stationen flyttes til hen til Ringvejsbroen. Formålet med stationsombygningerne i Herlev og Glostrup er at sikre en bedre sammenhæng, herunder flere passagerer i den kommende letbane langs Ring 3.

- Den statslige trafikplan indeholder en analyse/screening af et sammenhængende letbane/BRT-net i Storkøbenhavn. Movia deltager gerne i dette analysearbejde.
- Movia og Region Sjælland vil i samarbejde med kommunerne fortsætte arbejdet med konceptet "Bus til alle tog" til stationer i Region Sjælland, der handler om at forbedre sammenhængen mellem bus og tog med udgangspunkt i bl.a. den forbedrede togbetjening, der foreslås i den statslige trafikplan.
- Movia noterer, at der sker en forbedring af Kystbanebetjeningen i dagtimerne, mens betjeningsniveauet falder i aftentimerne fra 20-minutters drift til 30-minutters drift. Movia anbefaler at mulighederne for at fastholde 20-minutters driften i aftentimerne analyseres.

Casen Ring Syd – et nyt regionaltogssystem Roskilde – Københavns Lufthavn.

I casen Ring Syd er en bedre betjening med direkte tog Roskilde-Glostrup-Københavns Lufthavn beskrevet.

- Movia foreslår, at det undersøges om denne betjening kan forlænges fra Roskilde til flere stationer på Sjælland, så flere får en bedre betjening til lufthavnen.
- Det fremgår ikke tydeligt af casen, hvilke togsystemer der påtænkes at standse ved Glostrup station og derfor heller ikke om rejsetiden i regionaltogene mellem København og de større købstæder i den yderste del af regionaltogetsnettet forlænges. Movia foreslår derfor, at casen tydeliggøres på dette område.

Togbetjeningen 2027

Det foreslås i planen, at betjeningsfrekvensen for regionaltog i 2027 er uændret i forhold til 2017, trods de mange store investeringer i banenettet. Samtidig er det i planen forventning om 24 % flere rejser i Østdanmark i samme periode. Samtidig foreslås en marginal mindskning af togbetjeningen fra 2022 til 2027 (der foreslås en marginal reduktion af antallet af tog-km, hvilket kan være enten færre afgang eller afkortet betjeningsstrækning).

- Af planen fremgår det at stort set alt sporkapacitet er opbrugt i 2027 på de centrale dele af jernbanenettet i København. Movia foreslår, at planen belyser konsekvenserne af dette for det samlede trafiksystem på Sjælland og øerne, både for vejtrafik og kollektiv transport.

I planen omtales at undersøgelser af infrastrukturforbedringer København-Helsingør og Holbæk-Kalundborg er sat i bero. Movia foreslår, at disse undersøgelser genoptages, fordi investeringer i rejsetidforbedringer kan øge attraktiviteten af den samlede kollektive transport samt mindske tilskudsbehovet til statens togdrift.

Med venlig hilsen

Per Gellert

Plandirektør