

Trafikskaberne har herudover ansvaret for fastlæggelse af rutenet og køreplaner med henblik på en lokal og regional busbetjening inden for trafikskabets område. Oprettelse og fastlæggelse af lokale ruter i kommunerne vil ske efter ønske fra den enkelte kommune, idet kommunerne selv finansierer de lokale ruter. Oprettelse af og fastlæggelse af regionale ruter vil ske efter ønske fra den enkelte region, idet regionerne selv finansierer de regionale ruter.

Trafikskaberne skal i samarbejde med de tilstødende trafikskaber sørge for trafik, der krydser grænsen mellem to trafikskaber. Dette gælder dog ikke for trafikskabet på Sjælland, som hverken har pligt til eller mulighed for at samarbejde med de andre trafikskaber om trafik, der krydser trafikskabets grænse, dog undtaget individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede.

Bornholms Regionskommune har ansvaret for de opgaver, som trafikskaberne har i det øvrige Danmark.

3.5. Fastsættelse af takster og billetteringssystemer

Det følger af forslaget, at trafikskabet fastsætter takster og billetteringssystemer for den trafik, der varetages af trafikskabet.

Kompetencen til at fastsætte takster omfatter dels kompetencen til at fastsætte priser og rabatter for rejser inden for trafikskabet, dels kompetencen til at fastsætte antallet af zoner (zonestrukturen) inden for trafikskabets grænser. Samlet set omfatter takstkompetencen pris- og zonestrukturen.

Den nuværende gode sammenhæng i den offentlige servicetrafik på tværs af transportmidlerne skal opretholdes og styrkes. Det er derfor afgørende, at der indgås aftaler mellem trafikskaberne og jernbanevirksomheder, som udfører offentlig servicetrafik på kontrakt med staten, der understøtter denne sammenhæng. Lovforslaget sikrer, at det nuværende frivillige billetsamarbejde mellem busser og tog (Bus&Tog aftaler), hvor passagererne kan købe én billet til hele sin rejse uafhængigt af, om denne måtte foregå med både busser og tog, opretholdes efter kommunalreformen.

I hovedstadsområdet vil det aftalebaserede takst-samarbejde mellem busser, metro og tog være en nyskabelse, idet der i henhold til lov om hovedstadsområdet's kollektive persontrafik i dag er pligt til at anvende HUR's takster på tværs af transportmidlerne i den kollektive trafik i hovedstadsområdet. Igennem aftalerne sikres, at trafikskabet, Ørestadsselskabet og jernbanevirksomheder, der udfører passagertrafik udført som offentlig service, forpligtes til at oprethol-

de det nuværende billetsamarbejde med henblik på, at borgerne ikke oplever serviceforringelser.

Trafikskaberne forventes i geografisk udstrækning at komme til at dække over flere af de nuværende 25 takstsystemer eller dele heraf. Dette forhold vil gøre det naturligt, at trafikskaberne før eller siden vil etablere nye takstsystemer for at opnå en ensartet-
hed i hele selskabets område. Der igangsættes et udvalgsarbejde med henblik på at anvise modeller for en så glidende overgang til nye takstsystemer som muligt. Udvalgsarbejdet skal klarlægge, hvordan omlægningen af de nuværende takstsystemer bedst kan ske, herunder om det kan ske i forbindelse med implementering af et landsdækkende takstsystem. Arbejdet sker med deltagelse af de kommunale parter og aktører i den offentlige servicetrafik.

3.6. Persontrafik udført som offentlig service

Lovforslaget definerer et trafikskabs ansvarsområde til bl.a. at være opgaver vedrørende offentlig servicetrafik inden for trafikskabets område.

Med offentlig servicetrafik forstås trafik, som private virksomheder ikke ville påtage sig i egen forretningsmæssig interesse eller i hvert fald ikke i samme omfang eller på samme vilkår. Definitionen på offentlig servicetrafik er i overensstemmelse med EU-retten, hvor "forpligtelser til offentlig service" i Rådets forordning (EØF) nr. 1191/69 af 26. juni 1969 om medlemsstaternes fremgangsmåde med hensyn til de med begrebet offentlig tjeneste forbundne forpligtelser inden for sektoren for transporter med jernbane, ad landeveje og sejlbare vandveje med senere ændringer er defineret som "forpligtelser, som transportvirksomheden ikke ville påtage sig i egen forretningsmæssig interesse eller i hvert fald ikke i samme omfang og ikke på samme betingelser". Der er med andre ord tale om trafik, der - samlet set - ikke kan drives kommercielt.

Herved adskiller begrebet offentlig servicetrafik sig fra begrebet »kollektiv trafik«, der dækker alle former for samtrafik, dels de former, der planlægges eller drives af offentlige myndigheder, og som modtager offentlig støtte, dels de former, som ikke hører under offentlige myndigheders kompetence, og som ikke modtager offentlig støtte.

3.7. Koordinering

Det er en forudsætning for en velfungerende offentlig servicetrafik, at de enkelte dele af trafikken er koordineret og fremstår som et sammenhængende hele for brugerne, selv om ansvaret for udførelsen er delt på forskellige parter.