

Med det formål skal der sikres en udveksling af trafikskelskabernes og statens planer for ændringer i trafikbetjeningen med henholdsvis bus, tog og metro. Udvekslingen af informationer skal være dækkende og ske i tilstrækkelig god tid til, at parterne kan koordinere hinandens planer i det omfang, der er behov for det. Informationerne skal omfatte såvel planer, der har betydning for dimensionering og tilrettelæggelse af trafikken på længere sigt, samt de kortsigtede køreplaner, der har betydning for justering af minuttal.

I hovedstadsområdet er der behov for en særlig tæt koordination og et tæt samarbejde vedrørende tog, S-tog, privatbaner, metro og bustrafikken. Samarbejdet skal udover den køreplanskoordination, der gælder for hele landet, i hvert fald omfatte information, omstigningsforhold og markedsføring af den offentlige servicetrafik. Samarbejdet skal formaliseres på en hensigtsmæssigt måde, der kan udvikle sig i takt med skiftende behov og fokuspunkter. Trafik- og energiministeren opstiller efter høring af de relevante parter en plan for samarbejdets organisering og indhold.

3.8. Planlægning

Lovforslaget lægger op til, at de nuværende bestemmelser om udarbejdelse af trafikplaner i lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet videreføres i tilpasset form, således at der fremover vil skulle udarbejdes trafikplaner i hele landet.

I lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet er det fastsat, at trafik- og energiministeren skal udarbejde en beskrivelse af det overordnede, landsdækkende trafiksystem, der skal tjene til afviklingen af den kollektive personbefordring mellem landsdelene (fjerntrafikken), landstrafikplanen. Denne landstrafikplan skulle ifølge loven fungere som grundlag for amtskommunernes planer for den lokale og regionale kollektive persontrafik inden for amtskommunerne. Bestemmelsen om udarbejdelse af landstrafikplanen og de amtskommunale trafikplaner har ikke i praksis fundet nogen reel anvendelse.

Kravene til planlægning i hovedstadsområdet i henhold til lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik er anderledes end i resten af landet. Hovedstadens Udviklingsråd er således i medfør af lov nr. 354 af 2. juni 1999 om Hovedstadens Udviklingsråd pålagt at medvirke til en samlet trafikplanlægning i hovedstadsområdet. Inden for hovedstadsområdet er der derfor løbende blevet udarbejdet kollektive trafikplaner.

Det foreslås, at planlægningsinstrumentet videreføres i lovforslaget, således, at staten fortsat forpligtes til at udarbejde en trafikplan for den statslige offentlige servicetrafiks omfang og serviceniveau, og trafikskelskaberne forpligtes til at udarbejde langsigtede planer for den offentlige servicetrafik, som trafikskelskaberne er ansvarlige for inden for rammerne af statens planlægning. Formålet med den langsigtede planlægning er at udmønte politisk/økonomiske servicemålsætninger for den offentlige servicetrafik på længere sigt samt at afdække de fysiske- og kapacitetsmæssige rammeforudsætninger for togtrafikken og dens samspil med den regionale- og lokale offentlige servicetrafik. På grundlag af planen tilvejebringes rammerne for et fremtidigt sammenhængende offentligt kollektivt trafiksystem. Den statslige plan skal beskrive fremtidige projekter vedrørende infrastrukturen, herunder fx terminaler. Planen skal redegøre for de strategiske overvejelser og synliggøre statens prioriteringer. Trafikskelskaberne skal forpligtes til i deres langsigtede planlægning at forholde sig til den statslige planlægning. Planerne udarbejdes hvert 4. år, men kan ajourføres oftere, hvis der er behov for dette, fx i forbindelse med beslutninger i staten om udbud af kontrakter om togtrafik som offentlig service.

3.9. Database for offentlig servicetrafik

Med lovforslaget ønskes at sikre offentligt tilgængelige data om udviklingen inden for bussektoren. Til brug herfor skal trafikskelskaberne indrapportere data til Trafik- og Energiministeriet. På baggrund af data fra trafikskelskaberne udarbejdes offentligt tilgængelige oversigter over bl.a. passagertal, vogntimer og vogntimepris, fordelingen på lokal og regional rute- trafik, udgifter og takster. Til brug for en oversigt over graden af konkurrence på markedet skal trafikskelskaberne tillige indsende oplysninger om køreplanstimer pr. operatør, kontraktbetaling pr. operatør og antal busser pr. operatør. Databasen vil være offentlig tilgængelig og hermed være et nyttigt værktøj for trafikskelskaberne til bl.a. at sammenligne forhold vedrørende økonomi og service og sikre god udnyttelse af midlerne i trafikskelskaberne til gavn for passagererne i den offentlige servicetrafik.

3.10. Individuel handicapkørsel

Med lovforslaget foreslås de gældende regler om individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, som blev indført i 1992 i lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet og lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik, videreført.