

dog samarbejde om individuel handicapkørsel, der krydser grænsen til trafikskelskabet på Sjælland. På den måde opretholdes den retstilstand, der er i dag, for så vidt angår forpligtelsen til at samarbejde om individuel handicapkørsel på tværs af Storebælt.

Trafikskelskaberne må ikke selv drive ruter, der berører tre eller flere trafikskelskabers område eller mere end trafikskelskabet på Sjællands område, jf. definitionen af fjernbuskørsel i § 19, stk. 4. Trafikskelskaberne kan dog søge om tilladelse til fjernbuskørsel, hvis ruten udbydes til private buskørselsvirksomheder, og hvis ruten ikke krydser Storebælt eller Kattegat. Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til § 22, stk. 3.

Til stk. 3

Kommunernes forpligtelse til at tilbyde deres borgere trafik i henhold til anden lovgivning, fx folkeskoleloven, berøres ikke af forslaget, men bestemmelsen giver kommunerne mulighed for at vælge at aftale med trafikskelskabet, at trafikskelskabet på kommunernes vegne står som trafikskøber for sådan trafik. Bestemmelsen giver endvidere regionerne mulighed for at bruge trafikskelskaberne som trafikskøbere for trafik, som regionerne er forpligtet til i henhold til anden lovgivning, fx patientbefordring i henhold til sundhedsloven. Kommunerne eller regionerne har selv finansieringsansvaret for sådan trafik.

En sådan koordinering af trafikken vil kunne give visse stordriftsfordele, idet busserne på den måde både kan bruges til fx kørsel med folkeskoleelever og samtidig fungere som almindelig offentlig servicetrafik.

Til stk. 4

Det foreslås, at trafikskelskabet efter aftale med en kommune kan varetage opgaver vedrørende driften af en færgerute på kommunens vegne.

Kommunens mulighed for selv at drive færgefart eller for at yde betaling til andre for færgedrift efter reglerne i lov om færgefart berøres ikke, men bestemmelsen giver kommunen mulighed for at vælge at aftale med trafikskelskabet, at trafikskelskabet på kommunens vegne står som trafikskøber for sådan trafik. Kommunen har selv finansieringsansvaret for sådan trafik.

Bestemmelsen indebærer, at færgedriften mere enkelt vil kunne koordineres med den øvrige offentlige servicetrafik inden for trafikskelskabets område, herunder vedrørende takster og billetsystemer.

Til stk. 5

Bestemmelsen er med de nødvendige konsekvensrettelser en videreførelse af § 1a i lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet. Det vil være det eller de trafiksel-

skaber i Region Syddanmark, hvis område grænser op til den dansk/tyske grænse, der har mulighed for at benytte hjemlen til at varetage opgaven vedrørende rutekørsel over landets grænse.

Til § 6

Takstkompetencen defineres i lovforslaget som kompetencen til dels at fastsætte priser og rabatter for rejser (takstsystemer) inden for trafikskelskabet, dels kompetencen til at fastsætte antallet af zoner (zonestrukturen) inden for trafikskelskabets grænser. Trafikskelskabet har som udgangspunkt takstkompetencen for den bus- og togtrafik, som trafikskelskabet selv forestår, men forpligtes til at indgå aftaler om billetsamarbejde med operatørerne i statens togtrafik (Bus&Tog aftaler).

Den nuværende gode sammenhæng i den kollektive trafik på tværs af transportmidlerne skal opretholdes og forbedres efter en kommunalreform. Det er derfor afgørende, at der indgås aftaler mellem trafikskelskaberne og jernbanevirksomheder, der udfører trafik som offentlig service på kontrakt med staten, der understøtter denne sammenhæng.

Bestemmelserne i stk. 2 skal sikre, at det nuværende frivillige samarbejde mellem busser og tog, hvor passagererne kan købe billet til hele sin rejse uafhængigt af, om denne måtte foregå med både busser og tog, skal opretholdes efter kommunalreformen. Derfor forpligtes trafikskelskaberne til fra 1. januar 2007 at have indgået aftaler med jernbanevirksomheder om billetsamarbejde, baseret på den aftalemodel i Bus&Tog samarbejdet, der i dag anvendes uden for hovedstadsområdet, således at billetten er gyldig, uanset om transporten foregår med bus eller tog. Trafik- og Energiministeriet vil i de nuværende kontrakter med DSB og andre jernbanevirksomheder aftale bestemmelser herom.

Bestemmelsen i stk. 3 sikrer, at der i hovedstadsområdet fortsat er én fælles billettype til alle rejser med bus, tog og metro. For så vidt angår hovedstadsområdet vil det aftalebaserede takstsamarbejde mellem busser, metro og tog være en nyskabelse, idet der i henhold til lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik i dag er pligt til at anvende HUR's takster på tværs af transportmidlerne i den kollektive trafik i hovedstadsområdet. Igennem aftalerne skal det sikres, at trafikskelskabet på Sjælland, Ørestadsselskabet og jernbanevirksomheder, der udfører trafik som offentlig service på kontrakt med staten, forpligtes til at opretholde det nuværende billetsamarbejde. Samarbejdet skal fortsætte efter en kommunalreform i mindst