

NOTAT

Dato  
J. nr. 2010-1762

### **Høringsnotat vedrørende Evaluering af lov om trafikskaber**

Evaluering af lov om trafikskaber har fra d. 3. april 2013 til d. 31. maj 2013 været sendt i høring. Evalueringen har også været offentliggjort på høringsportalen.

#### ***Høringsvarene med bemærkninger***

Følgende myndigheder, organisationer mv. har afgivet høringsvar: Danske Regioner, Region Sjælland, KL, KKR Sjælland/Hovedstaden, Bycirklen (kommunerne Ballerup, Herlev, Egedal og Frederikssund), Fanø Kommune, Københavns kommune, Samsø kommune, Ærø kommune, Erhvervs- og Vækstministeriet, Økonomi- og Indenrigsministeriet, Banedanmark, Vejdirektoratet, DSB, Metroselskabet I/S, Movia, Sydtrafik, Dansk Erhverv, Dansk Handicap Forbund, Dansk Industri, Danske Busvognmænd, Danske Handicaporganisationer, Forbrugerrådet, Rådet for bæredygtig trafik, Trafikskaberne i Danmark, Trængselskommissionen og Wellendorf Transportplanlægning.

Høringsvarene vil indgå i udarbejdelsen af selve lovforslaget. Lovforslaget vil blive sendt i høring efter almindelig procedure.

I det følgende gennemgås de væsentligste emner fra høringsvarene med særlig fokus på de områder, hvor høringsvarene viger fra evalueringens forslag. Høringsvarene er alene gennemgået i hovedtræk, hvorfor ikke alle forhold i høringsvarene er kommenteret. Transportministeriets bemærkninger er anført i kursiv.

#### **Regional og kommunal indflydelse på paraplyorganisationen**

Region Sjælland og Danske Regioner anfører, at det vil være hensigtsmæssigt, at kommuner og regioner får lejlighed til at kommentere forslaget om paraplyorganisationen. Det er ligeledes vigtigt, at der sikres kommunal og regional indflydelse i paraplyorganisationen.

*Transportministeriet anfører, at kommuner og region har haft lejlighed til at kommentere forslaget om en paraplyorganisation i denne høring om Evaluering af lov om trafikskaber. Hvis forslaget udmøntes via lovgivning, gennemføres naturligvis ligeledes en høring.*



*I forhold til kommuner og regioners indflydelse i paraplyorganisationen er denne afhængig af, hvordan paraplyen besluttet organiseret, herunder hvorvidt den vil være under direkte politisk indflydelse. Hvis den besluttet udformet med direkte politisk indflydelse, vil det være naturligt, at kommuner og regioner repræsenteres. Hvis det ikke er tilfældet, vil kommuner og regioner inddrages via deres indflydelse i trafikskabet Movia.*

### **Paraplyorganisationens geografiske udstrækning**

Region Sjælland, KKR Sjælland/Hovedstaden, DSB, Forbrugerrådet og Trængselskommissionen anfører, at det vil være hensigtsmæssigt, hvis paraplyorganisationen kommer til at dække et større område end hovedstaden, således at den understøtter integration og sammenhæng også i forhold til regional og national trafikafvikling – herunder eksempelvis regionalbaner, landsdelstrafik og øresundstrafikken. Der foreslås både at organisationen skal dække hele Sjælland samt på sigt hele landet.

*Transportministeriet vurderer på linje med mange af høringssvarene, at det vil være hensigtsmæssigt, at paraplyorganisationens geografiske område dækker hele Sjælland.*

### **En organisation med høj integration**

Bycirklen (Ballerup, Herlev, Egedal og Frederikssund kommuner), Dansk Erhverv, Dansk Industri, Danske Busvognmænd, Rådet for Bæredygtig Trafik, Trængselskommissionen og Wellendorf Transportplanlægning anfører, at en paraplyorganisation ikke vil løse alle problemerne i hovedstadens kollektive trafik. Det anbefales, at der arbejdes videre med en organisation med højere integration. Flere af parterne anser paraplyorganisationen som en god start, men ser den alene som et skridt på vejen til en organisation med høj integration.

*Transportministeriet anfører, at der med en paraplyorganisation fortsat vil være udfordringer i forhold til interessevaretagelse og samarbejde mellem de forskellige selskaber, men at man med en paraplyorganisation er et stort skridt på vejen til at sikre bedre sammenhæng i den kollektive trafik. Det skyldes, at der med en paraplyorganisation etableres en fælles kundebase med de fordele, det giver for kunderne i form af én indgang, ens rejseregler osv.*

*En organisation med høj integration – hvor finansiering og ansvar følges ad – vil være vanskelig at etablere med den gældende ansvarsfordeling mellem staten, regionerne og kommunerne. Det vil kræve en væsentligt større reform, end der er tiltænkt på nuværende tidspunkt.*



## **Ansvars- og finansieringsmodel**

Side 3/7

Region Sjælland anfører, at den foreslåede nye model til fordeling af finansiering mellem kommunerne bør overvejes, da en 20 % betaling af fællesskabet kan give anledning til nye problemstillinger, herunder at 20 %'s-finansieringen måske kan ramme de sjællandske kommuner, som har mange egne ruter, og derved vil komme til at betale til busruter i Storkøbenhavn.

*Transportministeriet vil under udarbejdelsen af lovforslaget overveje nærmere, hvorvidt 80/20 modellen er den rigtige model.*

## **Udgifter i forbindelse med ny ansvars- og finansieringsmodel**

Danske Regioner og Region Sjælland anfører, at en ny finansieringsmodel ikke må betyde merudgifter for regionen og at regionernes totaløkonomi skal påvirkes neutralt af omlægningen fra at finansiere administration samt driftslån, rejsekortlån mv. til at finansiere busbetjening.

*Transportministeriet vil under arbejdet med lovforslaget belyse de økonomiske konsekvenser, herunder de kommunaløkonomiske konsekvenser. Ændringen af ansvars- og finansieringsmodellen forventes samlet set at være DUT-neutral.*

## **Økonomien mellem kommunerne**

Danske Regioner, Region Sjælland, KKR Sjælland/Hovedstaden, Københavns Kommune og Movia anfører, at ændringerne må forventes at forskubbe økonomien mellem kommunerne.

*Transportministeriet anfører, at det er målsætningen at minimere de kommunaløkonomiske konsekvenser af omlægningen for enkeltkommuner, men at det kan være vanskeligt helt at undgå.*

## **Adskillelse mellem trafikbestiller og vejmyndighed**

Danske regioner, Københavns Kommune og Movia anfører, at en stor overflytning af trafikføreransvar til regionerne vil skabe en adskillelse mellem trafikbestiller og den ansvarlige vejmyndighed for vejene – i dag kommunerne, hvilket må antages at svække de kommunale vejmyndigheders incitament til optimering af busdriften lokalt ved fremkommelighedstiltag, signalsystemer og busbaner.

*Transportministeriet vurderer, at en overflytning af ansvaret for flere af ruterne til regionerne af et omfang som foreslået i evalueringen ikke vil ændre grundlæggende ved balancen.*



### **Indtægtsdeling**

DSB, Metroselskabet og Movia anfører en række forhold der bør tages hensyn til ved ændringen af indtægtsdelingsmodellen, herunder en revurdering af effekterne af åbning af større transportanlæg til rejseaktivitet op til åbningen af anlæggene og en opdatering af beregningerne som de nuværende dobbeltfaktorer er justeres i henhold til mv.

*Transportministeriet anfører, at der allerede er igangsat et samarbejde med selskaberne omkring indtægtsdelingsmodellen, hvor de forskellige forslag vil blive taget i betragtning.*

### **Strategisk grundlag contra trafikplan**

Region Sjælland, KL og Sydtrafik anfører, at det er uklart om den strategiske plan skal erstatte trafikplanen, indeholdes heri eller være separat. Herudover anføres det, at der ikke er behov for et nyt strategisk grundlag, da trafikselskaberne allerede i dag udarbejder en lovpligtig trafikplan, ligesom Region Sjælland og stort set alle kommuner i regionen har vedtaget en trafik- eller busplan.

*Transportministeriet anfører, at den nuværende trafikplan forventes udvidet med det indhold, der foreslås i det strategiske grundlag. Hensigten med det strategiske grundlag har været at imødekomme ønsket om at styrke den flerårige planlægning og budgettering på busområdet.*

Movia fremkommer med en række forslag til, hvad der kan indgå i den langsigtede strategiplan, herunder omkring forbedret samarbejde vedr. udmelding af køreplaner mv.

*Transportministeriet vil inddrage Movia's forslag i arbejdet med det kommende lovforslag.*

### **Trafikplanlægning i et større perspektiv**

Danske Regioner og Wellendorf Trafikplanlægning anfører, at der i dag mangler en langsigtet plan for al kollektiv trafik i hovedstadsområdet og på landsplan. Det anføres, at statens 4-årig trafikplan for jernbanen reelt blot er en opstilling af kendte og igangværende planer, og ikke en fremadrette plan, der tager stilling til eller ser på konsekvenserne af foreslåede planer og idéer. Dette gør, at trafikselskaberne heller ikke kan lave en egentlig langsigtet plan, som udgangspunkt for regionens og kommunernes planlægning.



*Transportministeriet anfører, at der i statens trafikplan alene kan lægges finansierede tiltag til grund. Tiltag, der ikke er finansierede, herunder meget langsigtede planer, må placeres andet steds som i analyser mv.*

### **Mulighed for at trafikskaberne kan eje faste anlæg (stoppesteder)**

Vejdirektoratet anfører, at de ikke mener det er foreneligt med administrationen af vejarealet at overdrage stoppesteder til trafikskabet, bl.a. af hensyn til muligheden for at give tilladelse til f.eks. sammenhængende gravearbejder eller udvidelse af vejarealet, hvor det er nødvendigt, at vejbestyrelsen har mulighed for at råde fuldt ud over det udlagte vejareal.

Vejdirektoratet anfører, at trafikskaberne allerede med de gældende regler har mulighed for at have indflydelse på udformningen af stoppestederne ved at ansøge hos vejbestyrelsen.

*Transportministeriet har med forslaget om overførelsen af ansvaret for stoppestederne til trafikskaberne ikke haft til hensigt, at vejbestyrelsen ikke fortsat skal have den fulde råderet over vejarealet.*

*Formålet med at fastsætte en regel om, at trafikskabet skal have ansvaret for stoppestederne, er at skabe en ensartethed i hele landet og samtidig forbedre sammenhængen mellem ejerskab og driftsansvar.*

*Trafikskaberne skal således ikke have ejerskabet over selve vejarealet, men alene den fysiske installation, som stoppestedet udgør.*

### **Mulighed for at pensionister kan køre med skolebussen**

Danske Regioner, Movia, Rådet for Bæredygtig Trafik og Trafikskaberne i Danmark anfører, at det er vigtigt at sikre, at trafikskabernes konkurrencesituation ikke forværres, og at det ikke bør være sådan, at kommunen kan ”lukke” sit net for rutetrafik, og udføre al kommunens kørsel som ”åben skolebuskørsel”.

*Transportministeriet anfører, at åbningen af skolebusserne for alle passagerer skal være gratis for alle passagerer. Det vil således ikke være rentabelt at lave al kommunens kollektive trafik om til åben skolebuskørsel, da de ikke ville kunne få indtægter ved det. Af samme grund er det også forventeligt, at konkurrencesituationen ikke forværres.*

### **Tilladelser til rutekørsel**

Danske Regioner, Movia, Dansk Industri og Danske Busvognmænd anfører, at fjernelse af tilladelseskravet for speciel rutekørsel kan være problematisk i forhold til sikre, at reglerne herfor bliver håndhævet og i forhold til reguleringsmæssige forhold til køre- og hviletidsreglerne for chaufførerne. Endvidere på-



peges vigtigheden af, at eventuelle konsekvenser på gældende skatte- og afgiftsforhold af at fjerne tilladelseskravene analyseres meget nøje inden der træffes beslutninger.

*Transportministeriet vil undersøge afskaffelsen af rutetilladelser for speciel rutekørsel nærmere i det videre arbejde.*

## **Vilkår for passagerne ved ø-kommunernes udmelding af trafikskabet**

Sydtrafik og Danske Handicaporganisationer anfører, at en udmelding af trafikskabet i forhold til passagererne på øerne kan give væsentlige ændringer i forhold til billettering, information og specielle kørselsordninger, der bør tages med i betragtning.

*Transportministeriet anfører, at det vil blive en væsentlig forudsætning for ø-kommunernes udmelding, at passagerens forhold ikke forringes i forhold til de krav, der er fastsat i lov om trafikskaber. Ø-kommunerne er således forpligtigede til selv at varetage den individuelle handicapkørsel, patientkørsel og de mange andre former for specialkørsel, hvis de melder sig ud af trafikskabet.*

## **Samarbejde mellem trafikskaberne**

Sydtrafik og Trafikskaberne i Danmark anfører, at der er begrænsede muligheder for samarbejde mellem trafikskaber, ligesom det ikke er muligt at udføre arbejde for et andet trafikskab. De foreslår, at der i lov om trafikskaber indføres mulighed for øget samarbejde på tværs af trafikskaber, samt mulighed for at udføre opgaver for et andet trafikskab.

*Transportministeriet vil undersøge problemet nærmere og vurdere, om der er mulighed for at forbedre samarbejdsmulighederne i lov om trafikskaber.*

Danske Handicaporganisationer anfører, at mennesker med bevægelsehandicap har problemer med at rejse på tværs af regionsgrænser, hvis der er behov for individuel handicapkørsel i begge ender af rejsen.

*Transportministeriet har anmodet trafikskaberne om at undersøge, hvorvidt det er muligt at løse udfordringen med at rejse på tværs af regionsgrænser med den individuelle handicapkørsel.*

## **Trafikskabets muligheder for at indgå aftaler med private virksomheder, jernbanevirksomheder og statslige myndigheder**



Movia ønsker mulighed for at indgå økonomiske aftaler med private virksomheder om f.eks. supplerende bustrafik fra en station til en virksomhed, aftaler med statslige myndigheder om f.eks. flextrafiktransport for statslige myndigheder eller buserstatningskørsel for DSB i forbindelse med større banearbejder.

*Transportministeriet vil undersøge, hvorvidt det er hensigtsmæssigt at tilvejebringe regler af en sådan art.*

### **Individuel Handicapkørsel**

Dansk Handicap Forbund, støttet af Danske Handicaporganisationer, fremkommer i deres høringsvar med 20 anbefalinger til revision af den individuelle handicapkørsel.

*Transportministeriet er ved at undersøge, hvorvidt det er muligt at løse udfordringen med at rejse på tværs af regionsgrænser med den individuelle handicapkørsel som nævnt ovenfor. Der forventes ikke at blive gennemført øvrige ændringer.*

### **Ændring af vedtægter**

Movia anfører, at de i forhold til ændringer af trafikskabets vedtægter har oplevet nogle meget lange sagsbehandlingstider fra de statslige godkendelsesmyndigheder, da der skal ske godkendelse af fem forskellige organer/myndigheder (Movias repræsentantskab, de to regionsråd samt transportministeren og indenrigsministeren).

*Transportministeriet vil i samarbejde med Økonomi- og Indenrigsministeriet undersøge muligheden for, om reglerne kan ændres.*