



Trafikministeriet

[trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk)

[ahvh@trm.dk](mailto:ahvh@trm.dk)

**KKR**  
S JÆLLAND

**KKR**  
HOVEDSTADEN

## Høringsvar evaluering af Lov om Trafikselskaber

Vi har med interesse læst Evaluering af Lov om Trafikselskaber der er sendt i høring med svarfrist den 31. maj 2013.

En øget brug af den kollektive trafik forudsætter sammenhængende transportformer og ensartede tilbud og brugerflader til passagererne. Det er derfor positivt at evalueringen har fokus både på at skabe større incitamentter til samarbejde på tværs af transportformerne samt en sammenhængende og ensartet brugerflade mod passagererne. Ligeledes er vi positive overfor en forenkling af finansieringsmodellen, som er uigennemskuelig og dermed en barriere for løbende tilpasning af busstrafikken i hovedstadsregionen.

Vi har en række bemærkninger til evalueringen som fremgår af nedenstående.

### Paraplyorganisation

Det anbefales, at der etableres en paraplyorganisation, som alle trafikselskaber skal deltage i. Paraplyen skal styrke koordinationen og samarbejdet mellem selskaberne ved at samle varetagelsen af en række opgaver som kundeservice, koordinering af køreplanlægning, trafikinformation, billetter, markedsføring og indtægtsdeling.

KKR Hovedstaden og KKR Sjælland kan støtte op om en reorganisering i en forpligtigende paraplyorganisation, der samtidig respekterer de enkelte trafikselskabers selvstændighed. Det skal samtidig fremhæves at det skal sikre at en paraply har en stærk organisatorisk rolle og økonomi, således at den kan varetage opgaven i godt samspil med trafikselskaberne.

Den 29. maj 2013

Sags ID: SAG-2013-03694

Dok.ID: 1698582

AFP@kl.dk

Direkte

Mobil 2443 7906

Albertslund Kommune

Nordmarks Alle

2620 Albertslund

[www.kl.dk/kkr-hovedstaden](http://www.kl.dk/kkr-hovedstaden)

Side 1/4

Det bemærkes, at et øget samarbejde og en øget koordinering mellem selskaberne nødvendigvis skal dække til hele Sjælland, som vi oplever som et arbejdsmarkeds – og pendlerområde.

### **Sammenhæng til trængselskommissionens arbejde**

Transportministeren har nedsat en Trængselskommission for hovedstadsregionen, som blandt andet arbejder med forslag til organiseringen af den kollektive trafik i hovedstadsregionen. Også her har en organisering i en paraply været drøftet – der skal lyde en opfordring herfra til at sikre en koordinering med trængselskommissionens kommende anbefalinger i forbindelse med et evt. ændringsforslag til loven.

### **Planlægning af sammenhængende trafik – strategisk plan**

Der foreslås en ”strategisk plan” der udarbejdes fælles af regioner, kommuner og trafikselskaber. Det er vigtigt at der arbejdes for en bedre koordination og afstemning af større ændringer i det samlede kollektive trafiknet på både kort og langt sigt.

Den strategiske plan bør tillægges væsentlig vægt i sammenhæng med den statslige trafikplan for derved at skabe et godt og solidt grundlag for langsigtet planlægning.

### **Finansieringsmodel**

Det er positivt at der nu arbejdes for en enklere og mere gennemskuelig finansieringsmodel. Det er ligeledes meningsfyldt at de administrative omkostninger fordeles mellem region og kommuner i forhold til indkøb af trafik, i lighed med resten af landet.

Det er dog samtidig klart at en ny finansieringsmodel – som den er anbefalet i evalueringen – vil betyde (store) ændringer i omkostninger til busdrift for de enkelte kommuner. En ny finansieringsmodel skal ud over at være enkel og gennemskuelig også tage højde for at de enkelte kommuner ikke påføres voldsomme udgiftsstigninger. Ligesom en ny finansieringsmodel selvfølgelig bør indføres over nogle år.

Modellen vil i den udformning som er præsenteret i evalueringen medføre at en relativt stor ændring både for de enkelte kommuner og mellem regionerne i finansieringen. Endvidere vil modellen overføre en stor del af busdriften til regionerne for at få DUT regnestykket til at passe og ikke fordi de enkelte buslinjer vil have regional betydning.

Yderligere vil en stor overflytning af trafikkøberansvar til regionerne skabe en adskillelse mellem trafikbestiller og den ansvarlige myndighed for vejene – i dag kommunerne. Reelt vil det betyde, at kommunerne fortsat har ansvaret for fx investeringer i vejfremkommelighed, mens regionerne vil

have overtaget flere af de buslinjer som er kandidater til BRT eller lignende løsninger. Det vil fortsat være meningsfyldt at kommunerne bevarer incitament til løbende at forbedre bussernes fremkommelighed ved at de fastholder deres bestilleransvar.

De midler som frigives i regionerne ved en ændret fordeling af de administrative omkostninger kan samles i en pulje der understøtter finansiering af busruter (beskrevet i evalueringen) eller til en basis finansiering af alle kommunale buslinjer.

### **Bestyrelsen**

Der ændres ikke på størrelsen af bestyrelsen, som max kan være på ni medlemmer. Antallet af medlemmer har betydning for bestyrelsens beslutningsdygtighed og der støttes op om at fastholde den nuværende størrelse.

Det fremgår af evalueringen at en evt. overdragelse af buslinjer til regionen bør føre til overvejelser om hvorvidt regionerne skal have flere medlemmer i trafikselskabets bestyrelse. Det er afgørende for kommunerne, at de bevarer flertallet i trafikselskabernes bestyrelser, da kommunerne fortsat vil finansiere hovedparten af den trafik som selskaberne står for.

### **Flerårige budgetter**

Evalueringen foreslår flerårige budgetter, hvilket vil medvirke til en bedre økonomistyring over tid. Samtidig forudsætter flerårige budgetter at trafikselskaberne akkumulere likviditet for at kunne imødegå evt. merforbrug over en årrække. Det vil ikke være i kommunernes interesse.

### **Udvidet skolebuskørsel**

KKR hilser forslaget om, at alle kommuner får mulighed for at åbne skolebuskørslen for andre grupper af passagerer, således kommunen selv kan bestemme, hvem der må køre med kommunalt drevne skolebusser, velkomment.

### **Trafikselskabernes mulighed for at eje faste anlæg**

Det anbefales i evalueringen af trafikselskaberne overtager drift og opsætning af stoppesteder på de kommunale veje. Kommunerne vil fortsat skulle stå for en del af vedligeholdelsen (af selve fladen), men trafikselskabet står for vedligeholdelse af alt andet udstyr.

Vi kan ikke støtte op om den foreslåede løsningsmodel, da vi mener at det fortsat er den enkelte kommuner der skal sætte standarden for det enkelte stoppested og ikke trafikselskabet der bestemmer hvilke stoppe steder i hvilke kommuner der skal have en bedre standard. Ligeledes vil deling af ansvaret for vedligeholdelsen skabe uklarhed ift. arbejdsdelingen.

I evalueringen beskrives et alternativ hvor trafikselskaberne får mulighed for at medfinansiere nye og bedre stoppesteder, en løsning vi bakker op om. Det vil sikre at trafikselskabet hvor det er hensigtsmæssigt kan medfinansiere stoppesteder, fx hvis det skal have et særligt designudtryk eller liggende.

Med venlig hilsen

Steen Christiansen  
Formand for KKR Hovedstaden

Henrik Holmer  
Formand KKR Sjælland

Jannich Petersen  
Næstformand KKR Hovedstaden

Niels Hörup  
Næstformand KKR Sjælland