



Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K

KL's høringssvar til Evaluering af lov om trafikskaber

Den 31. maj 2013

Evaluering og forslag gældende hele landet

Sags ID: SAG-2013-03140

Dok.ID: 1705217

KL hæfter sig ved, at evalueringen viser, at opgaveløsningen med kommuner og region som bestillere på trafikområdet grundlæggende fungerer godt, hvorfor der ikke lægges op til grundlæggende ændringer på området.

NSV@kl.dk

Direkte 3370 3408

Mobil 3046 4163

Evalueringen peger på betydningen af, at kommuner, region og trafikskaber samarbejder for at sikre den bedst mulige koordination mellem bestillere og udfører, således at borgerne får den optimale trafikbetjening. Det foreslås derfor, at der udarbejdes et strategisk grundlag for samarbejdet.

Weidekampsgade 10

Postboks 3370

2300 København S

www.kl.dk

Side 1/3

KL anerkender behovet for strategisk planlægning og dermed, at muligheden for flerårige budgetter nogle steder vil kunne give en mere effektiv styring. Samtidig finder KL, at det er afgørende at holde fast i det grundlæggende formål, beskrevet i evalueringen, at lovændringer skal understøtte, at beslutninger om kollektiv trafik træffes lokalt og tæt på borgerne.

KL finder, at et forøget behov for koordinering i givet fald bør dækkes gennem eksisterende samarbejdsfora (KKR og Kommunekontaktudvalget) og ikke må skabe unødigt bureaukrati. I forlængelse heraf vil det ikke være hensigtsmæssigt at lovgive fra statsligt hold om, hvilke buslinier som skal bestilles af hhv. regioner og kommuner, da lokale forhold bør være afgørende herfor.

KKR Sjælland har tidligere foreslået, at kommunerne får mulighed for at åbne skolekørslen for andre grupper af passagerer, hvilket ikke er muligt i dag. I evalueringen foreslås dette ønskes imødekommet – forudsat kørslen er gratis for alle.

KL har desuden noteret sig, at ø-kommuner uden bro eller anden landfast forbindelse får mulighed for at melde sig ud af trafikselskabet.

Det bemærkes i evalueringen, at det overvejes om regionerne skal have flere medlemmer i trafikselskabernes bestyrelse, og i givet fald vil det kunne betyde, at kommunerne vil få færre medlemmer i bestyrelsen. KL påpeger, at denne overvejelse om ændring i indflydelse i selskabet ikke harmonerer med, at kommunerne samtidig foreslås at medfinansiere trafikselskabernes administration i Movia.

Derudover støtter KL fastholdelsen af antallet af bestyrelsesmedlemmer på 9 personer.

Det bør overvejes, om det kan give u hensigtsmæssige virkninger at adskille busmyndighed fra plan- og vejmyndighed. Derfor bør forslaget gøres frivilligt.

Samme udfordringer gør sig gældende i forbindelse med forslaget om trafikselskabernes overtagelse af stoppesteder. Trafikselskaberne har ikke ekspertise indenfor vejanlæg, ekspropriation af jord mv., og må derfor indhente eksternt bistand, hvilket alt andet lige vil være fordyrende for kommunernes bidrag til trafikselskaberne, sammenlignet med i dag, hvor kommunerne udfører anlæg og drift af stoppestederne i sammenhæng med øvrige opgaver på vejene. Dette er en særlig udfordring i forbindelse med anlæg og drift af stoppesteder langs statsvejene, en udgift som afholdes af Vejdirektoratet og forslås afholdt af trafikselskaberne, og dermed kommunerne, fremover.

Evaluering og forslag gældende Hovedstaden

KL anerkender, at der er en speciel trafik udfordring i hovedstadsområdet, hvorfor det må forudsættes, at forslagene til ændringer ikke ses isoleret men bør afvente og koordineres med trængselskommissionens kommende anbefalinger.

KL skal i øvrigt gøre opmærksom på høringssvar afgivet af KKR Hovedstaden og KKR Sjælland.

Afslutningsvis gøres opmærksom på, at høringssvaret fremsendes med forbehold for evt. yderligere bemærkninger i forbindelse med behandling af sagen i KL's bestyrelse d. 20. juni 2013.

Med venlig hilsen,

Nina Svaneberg

