



**KØBENHAVNS KOMMUNE**  
Økonomiforvaltningen  
Center for Byudvikling



Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27F  
1220 København K

14-05-2013

Sagsnr.  
2013-77662

### **Høringssvar - Evaluering af lov om trafikkselskaber**

Dokumentnr.  
2013-356567

Københavns Kommune finder det positivt, at der i Evaluering af lov om trafikkselskaber peges på behovet for at:

1. Den kollektive trafik skal have en mere ensartet og sammenhængende brugerflade mod kunderne
2. Der skal skabes større incitament til samarbejde på tværs af transportformerne (Metro – tog – bus)
3. Den kommunale finansiering af busdriften skal forenkles.
4. Opgave- og omkostningsfordeling mellem regioner og kommuner skal justeres, så bestilleren betaler for administrationsomkostninger.

#### Ad 1. Sammenhæng

Københavns Kommune finder det hensigtsmæssigt at etablere en ”paraplyorganisation med lav integration”, der tager sig af koordinationen og samarbejdet mellem selskaberne ved at varetage fælles kundeservice, sammenhængende køreplanlægning, trafikinformation, billetter, markedsføring og indtægtsdeling.

Det må i denne sammenhæng sikres, at ”paraplyen” sikres en så stærk organisatorisk rolle og en så tilstrækkelig økonomisk styrke, at den reelt kan løfte opgaven i det rette samspil med trafikkselskaberne.

I supplement hertil ser Københavns Kommune gerne, at den omtalte ”strategiske plan”, som skal udarbejdes af regioner, kommuner og trafikkselskab i fællesskab, tillægges en væsentlig vægt i sammenhæng med den statslige trafikplan, så der herved etableres et stærkt, fælles grundlag for den langsigtede trafikplanlægning.

#### Ad 2. Incitament til samarbejde.

Københavns Kommune har med tilfredshed noteret sig, at de foreslåede ændringer af finansieringen ikke må medføre ændringer i selskabernes provenu, ligesom der skal findes en løsning på fordelingen af opgaverne mellem kommuner og regioner, således ikke vil være behov for at benytte DUT. Det er i tilknytning hertil afgørende, at Københavns Kommunes økonomi ikke ændres til ugunst for kommunen, og det forudsættes, at der tages højde herfor i den videre udmøntning af forslaget.

#### **Center for Byudvikling,**

Københavns Rådhus,  
Rådhuspladsen 1  
1599 København V

Telefon  
5137 3566

E-mail  
GEH@okf.kk.dk

EAN nummer  
5798009800176

Københavns Kommune noterer sig i denne sammenhæng, at Movia har foretaget en beregning af de økonomiske effekter på kommune/regionsniveau af Transportministeriets forslag, og resultaterne peger her på, at Københavns Kommune på årsbasis vil komme til at betale 15 mio. kr. mere for den samme service (fra 365 mio. kr. til 380 mio. kr.), mens Region Hovedstadens finansieringsbidrag vil falde med 9 mio. kr. fra 364 mio. kr. til 355 mio. kr.

En lang række kommuner vil opleve endog meget store ændringer i deres betalinger – fra en halvering af betalingerne til +1/3.

Københavns Kommune finder det ikke hensigtsmæssigt at kommunen får større tilsvar og samtidig mister afgørende indflydelse på væsentlige ruter i kommunen.

### Ad 3. Forenkling.

Københavns Kommune ser meget gerne en ændring af finansieringsmekanismen, så det bliver enklere og mere forudsigeligt, hvad et givent tiltag måtte betyde økonomisk.

### Ad 4. Opgavefordeling.

Kommunen finder, at den aktuelle ordning, hvor der i meget vid udstrækning er sammenfald mellem trafikbestiller og den ansvarlige myndighed for vejene (begge ansvarsfelter ligger i kommunerne) er meget hensigtsmæssig, således som det også blev udtrykt ved den aktuelle lovs fremsættelse.

Københavns Kommune er således ikke enig i en løsning, hvor ansvaret for flere busruter flyttes fra kommunerne til regionerne. Københavns Kommune finder det vigtigt, at kommunerne bevarer incitament til løbende at forbedre bussernes fremkommelighed gennem investeringer i vejnettet.

Som anført ovenfor, så vil Københavns Kommune få øgede udgifter og mindre indflydelse, samtidig med at forbindelsen mellem vejbestyrelsesopgaverne og busdriften svækkes.

Københavns Kommune kan i stedet foreslå, at de midler, der frigives i regionerne, når de fælles administrative omkostninger fordeles på busruterne, samles i en pulje til understøttelse af finansieringen af busruter, således som det er foreslået i Evalueringen.

Videre foreslås det, at de fælles midler anvendes til en basisfinansiering af alle kommunale buslinjer og ikke blot linjer, der overskrider kommunegrænser. Den kollektive trafik skal ses i en helhed og der er




mange kunder, der f.eks. bruger både bus og tog, hvorved borgere fra én kommune bruger busser, som ikke kører i hjemkommunen. Ved at udstrække understøttelsen til alle busruter opnås, at fællesskabet også understøtter pendullinjer indenfor den enkelte kommune, f.eks. Lyngby Station – DTU, som nævnes i Evalueringen.

Københavns Kommune forudsætter som anført på det samlede finansieringsområde, at Københavns Kommunes nettoøkonomi ift. busdriften ikke forringes ved ændringerne.

#### Stoppesteder – byudstyr.

Københavns Kommune har ved forespørgsel forstået på Trafikstyrelsen, at Trafikselskabets foreslåede overtagelse af byudstyr skal ses som en mulighed, hvis der er enighed herom mellem kommune og Trafikselskab. Med denne forståelse er Københavns Kommune enig i forslaget. Det vil være naturligt, at den fælles paraplyorganisation medvirker på dette felt ved at ved at opstille funktionskrav, fastlægge grænseflader og udstikke designmæssige retningslinjer.

Med venlig hilsen



Claus Juhl  
Adm. dir.