



## **KL høringsvar vedr. forslag til Lov om ændring af Trafikselskaber**

KL har modtaget forslag til ændring af Lov om Trafikselskaber i høring d.13. december 2013 med svarfrist d.7. januar 2014.

KL skal indledningsvist beklage, at Transportministeriet har valgt at give en meget kort høringsfrist henover en juleferie, særligt lovændringernes omfang og kompleksitet taget i betragtning.

KL har af samme årsag ikke haft mulighed for at behandle forslaget til lovændringen i sin bestyrelse og tager derfor i sit høringsvar forbehold for evt. ændringer som følge af en senere politisk behandling.

KL skal ligeledes gøre opmærksom på, at da lovforslaget rummer en række ændringer med særlig betydning for kommunerne navnlig i Hovedstaden og på Sjælland, har KL fremsendt høringsmaterialet til de kommunale kontaktråd (KKR) med henblik på at disse kan afgive høringsvar til Transportministeriet vedr. lovforslaget.

### **Bemærkninger til lovforslagets hovedpunkter:**

#### *2.3 Trafikselskabets finansiering på Sjælland*

Som en central del af lovforslaget forslås det:

- At kommunerne på Sjælland og i Hovedstaden fremover medfinansierer trafikselskabets administrationsomkostninger.
- At regionerne i hhv. Hovedstaden og Sjælland overtager en række busruter, der i dag varetages af kommunerne.
- At finansieringsmodellen for mellemkommunale ruter ændres.

Af høringsbrevet fremgår det, at kommunernes medfinansiering af trafikselskabets administration, jf. punkt 1, samlet set søges kompenseret

Den 10. januar 2014

Sags ID: SAG-2013-03140

Dok.ID: 1798983

BEM@kl.dk

Direkte 3370 3483

Weidekampsgade 10

Postboks 3370

2300 København S

www.kl.dk

Side 1/4

gennem forslaget om, at regionerne overtager en række busruter, der i dag drives af kommunerne jf. punkt 2.

Der er tale om to meget forskellige problemstillinger.

Det første forhold angår selve fordelingen af administrationsomkostningerne i trafikselskabet i Hovedstaden og på Sjælland, der hidtil har været anderledes end den måde administrationsomkostningerne i resten af landet finansieres på, jf. punkt 1.

Det andet forhold angår rutenet i områder, hvor mange ruter går gennem flere kommuner, dvs. primært i Hovedstadsområdet, jf. punkt 2 og 3.

KL finder det uheldigt, at de to problemstillinger kædes sammen i lovforslaget. Det vil efter KL's opfattelse være problematisk, hvis en løsning af udfordringerne vedr. rutenettet i sidste ende bliver styret af, hvilke ruter der kan få den samlede finansiering til at balancere.

KL skal derfor pege på muligheden for, at de to problemstillinger i lovforslaget håndteres hver for sig.

Det fremgår endvidere af lovforslaget, at det er trafikselskabet, der efter lovens vedtagelse skal forestå løsningen af finansieringsspørgsmålet herunder i sidste instans beslutte hvilke ruter, der skal overgå til regional drift.

Det betyder, at lovforslagets konsekvenser for så vidt angår ændringer i byrdefordelingen mellem kommunerne, ikke foreligger belyst på forhånd.

Det er efter KL's opfattelse en væsentlig mangel at de berørte kommuner ikke er bekendt med de økonomiske konsekvenser af forbundet med lovforslaget (Se i øvrigt KL's økonomiske høringssvar).

Derfor bør Økonomi- og indenrigsministeriets finansieringsudvalg behandle og belyse de byrdefordelmæssige effekter af lovforslaget. KL skal derfor opfordre til, at Transportministeriet i det videre arbejde med lovforslaget forelægger sagen for finansieringsudvalget, med henblik på en kvalificeret belysning af de byrdefordelmæssige aspekter af de foreslåede omlægninger af finansieringen.

#### *2.4 Åben skolebuskørsel for alle passagerer*

Det er særdeles positivt at der nu åbnes op for, at skolebuskørsel kan medtage andre passagerer.

*2.5 Regionens og trafikselskabets mulighed for varetagelse af ejerskab eller drift, opsætning mv. samt finansiering af faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik.*  
Det fremgår af lovbemærkningerne, at regionerne med lovforslaget gives mulighed for, at kunne finansiere faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik. Regionerne kan ligeledes lade trafikselskabet varetage ejerskabet eller driften af sådanne faste anlæg. Af konkrete anlæg nævnes busfremkommelighedsprojekter.

Der gives med lovforslaget endvidere mulighed for, at også trafikselskaberne kan træffe beslutning om, at selskabet medfinansierer faste anlæg der relaterer sig til offentlig trafik. Af konkret anlæg nævnes som eksempel busstoppesteder samt forbedring af busterminaler.

Som udgangspunkt kan det være en fordel, at trafikselskaberne og regionerne i højere grad får mulighed for, at forbedre faste anlæg med relation til den offentlige servicetrafik, med det formål at optimere driften og forbedre kundernes oplevelser.

Dog fremgår det ikke klart af lovforslaget, hvilke konsekvenser disse bestemmelser har for kommunernes beslutningskompetence. Det bør derfor fremgå eksplicit af lovforslaget, at regionen og trafikselskabets medfinansiering af faste anlæg til offentlig servicetrafik forudsætter, at der er indgået aftale med den/de berørte kommuner herom..

Kommunerne skal fortsat kunne varetage deres ansvar som vejmyndighed, ligesom kommunerne fortsat er planmyndighed og skal varetage hensynet til sammenhæng med den øvrige arealadministration. Særligt busfremkommelighedsprojekter kan påvirke arealadministrationen væsentligt. Disse forhold bør derfor fremgå af lovforslagets bemærkninger

*2.8 Forbedret samarbejde mellem aktører i den offentlige servicetrafik på Sjælland*  
KL kan tilslutte sig, at der findes en ny samarbejdsmodel.

*2.9 Bedre planlægning af den offentlige trafik*

KL finder det fornuftigt, at der fremover kan udarbejdes et strategisk grundlag samt flerårligt budgetoverslag for at sikre en bedre planlægning og sammenhæng i den kollektive servicetrafik.

Afslutningsvis skal KL påpege, at der i lovforslaget bør indarbejdes en overgangsperiode på formentlig 1-2 år, alt efter hvor gennemgribende de ændringer er, som følger af den lovgivning, der vedtages.

Med venlig hilsen

Berit Mathiesen