

## Notat



Til:

Kommuner i Region Hovedstaden og Region Hovedstaden

Kopi til:

Sagsnummer  
[SagsID]  
[Værdi for dokument-id]

Sagsbehandler [Dokument-  
ejers Initialer]  
Direkte [Dokumentejer  
Telefon]  
Fax [Dokumentejer Fax]  
[Dokumentejer E-post]

CVR nr: 29 89 65 69

18. juni 2014

## Høring om ny linjefordeling Hovedstaden

### Baggrund

Ændring af Lov om Trafikselskaber blev vedtaget i Folketingen 11. juni 2014.

Loven fastlægger en ny fordelingsmodel for fælleskommunale linjer i Movias område.

Loven tiltænker endvidere regionerne et større trafikøberansvar, så det sikres, at regionerne varetager trafikøberansvaret for de buslinjer, der primært betjener regionale rejser. Transportministeriet har i bemærkningerne til lovforslaget vurderet, at S-, R- og N-linjer anses for at være af regional karakter og derfor flyttes til regional finansiering. Movias bestyrelse skal dog efter en konkret vurdering og forhandling med kommuner og regioner fastlægge, hvilke linjer der skal være regionale.

For at dække regionernes meromkostninger som trafikøber fastlægger loven, at kommunerne skal dække en del af de administrative udgifter, så regionerne hver for sig får uændrede omkostninger.

Den ændrede opgavefordeling skal således være DUT-neutral.

Den ændrede finansieringsmodel med tilhørende linjefordeling skal træde i kraft fra 1. januar 2016.

Movia har i dialog med KKR Sjælland, Region Sjælland, KKR Hovedstaden, Region Hovedstaden og Københavns kommune for begge regioner udarbejdet forslag til, hvilke linjer der samlet vil udgøre et regionalt busnet, som fra 2016 finansieres af regionerne.

*Ved denne høring anmodes kommuner og regioner således om bemærkninger og eventuelle ændringsforslag til forslaget.*

### **Den ny fordelingsmodel**

Den ny lovbestemte fordelingsmodel indebærer, at linjer, der kører i én kommune, uændret finansieres af kommunen. For linjer, der kører i to eller flere kommuner, dækkes 80% af tilskudsbehovet af de kommuner linjen kører i med antal køreplantimer som fordelingsnøgle. De resterende 20% dækkes solidarisk af alle kommuner i regionen efter befolkningstal.

Movia har beregnet, at effekten af den nye fordelingsmodel i forhold til budget 2014 ville være, at 15 kommuner i regionen ville få meromkostninger på 36,5 mio. kr. årligt. Tilsvarende ville de resterende 13 kommuner spare.

### **Lovbemærkningernes udgangspunkt for udpegning af et regionalt linjenet**

Det nuværende regionalt finansierede kollektive trafiknet består dels af Lokalbanerne i Nordsjælland dels af buslinjerne 200S, 300S, 310R (delvist kommunalt finansieret), 320R, 330E, 400/400S, 500S og 600S.

Som nævnt er der i bemærkningerne til lovforslaget lagt op til, at regionerne udover de nuværende regionalt finansierede buslinjer skal overtage trafikbestilleransvaret for S-, R- og N-busser, idet disse linjer antages at varetage regionale betjeningsopgaver. Kommunerne skal tilsvarende bidrage til de administrative udgifter.

Movia har beregnet, at 15 kommuner i regionen ville få meromkostninger på knap 49 mio. kr. årligt, samt at gevinsterne ved en sådan linjefordeling ville tilfalde de resterende 13 kommuner i regionen.

### **Forslag til regionalt busnet for Region Hovedstadens område**

Der er i udarbejdelsen af forslaget lagt vægt på at fastlægge principper for hvilke linjer, der må betragtes som regionale. Dette med henblik på at tilvejebringe en løsning, der giver så god en fordeling af regionalt og kommunalt ansvar som muligt, samtidig med at kravet om DUT-neutralitet respekteres.

Det foreslås at Region Hovedstaden overtager trafikføreransvaret for i alt 23 buslinjer. Én R-linje vurderes primært at være af lokal betydning og bevares som kommunal i forslaget.

Følgende overordnede principper er lagt til grund

- Linjer der forbinder større bysamfund
- Linjer der betjener større rejsemål eller indgår med en særlig rolle i et netværk/opkobling til banerne

I lovbemærkningerne nævnes, at det vil være relevant at vurdere om linjer, der betjener 3 eller flere kommuner, har regional betydning.

Forudsætningen om DUT-neutralitet betyder, at der for Region Hovedstadens område ikke er mulighed for konsekvent at overføre buslinjer, der betjener mange kommuner til regional finansiering. Movia har beregnet, at det ikke engang vil være muligt at overføre de 6 buslinjer, der betjener 5 eller flere kommuner.

I stedet er det vurderet, hvordan et sammenhængende net bedst muligt kan etableres inden for den ramme, som kravet om DUT neutralitet giver. Der er således tale om en begrænset udvidelse af det regionalt finansierede busnet.

I det følgende er enkelte linjer vurderet ud fra om linjerne har en regional funktion.

#### S-buslinjer

- Der er tale om linjerne 150S, 200S, 250S og 350S, udover de S-busser regionen i forvejen har ansvaret for.
- Alle S-linjer indgår i Pendlernet og har selvstændige betjeningsopgaver, der kompletterer banebetjeningen.

Alle S-buslinjer har regional betydning og bør overgå til regional finansiering.

#### R-buslinjer

- Der er, udover de linjer regionerne i forvejen har ansvaret for, tale om 230R, 260R, 310R (i forvejen delvist finansieret af regionen) 360R, 380R, 390R,

Der er én R-buslinje linje 360R (Gilleleje – Helsingør), som primært har en lokal funktion. Linjen foreslås derfor bevaret som kommunal i Gribskov kommune.

#### Natbuslinjer

Linje 81N, Ballerup – Dragør

Linje 90N, Helsingør Station – Gilleleje Station

Linje 91N, Helsingør Station – Greve Station.

Linje 92N Frederikssund Station – Københavns Rådhusplads

Linje 93N, (Gevninge) – Roskilde Station – Københavns Rådhusplads

Linje 94N, Københavns Rådhusplads – Hillerød Station – Gilleleje Station

Linje 95N, Københavns Rådhusplads – Helsingør Station

Linje 96N, Københavns Rådhusplads - Slangerup

Linje 97N, Køge Station – Københavns Rådhusplads

Linje 98N, Roskilde Station – Frederikssund Station

Natbusserne betjener byfingrene langs S-banen, Kystbanen og København - Roskilde samt større bysamfund uden for banesystemet.

Alle natbusser har regional betydning og bør overgå til regional finansiering.

#### Linje 5A Husum Torv – Københavns Lufthavn.

Det er vurderet om A-buslinjer tætbyen har regional karakter. Generelt er de kendetegnet ved at betjene lokale rejsemål, store arbejdspladser og trafikale knudepunkter. Linjerne udgør sammen med banerne et sammenhængende net i tætbyen.

Linje 5A betjener som den eneste A-linje væsentlige hovedstrækninger parallelt med en S-bus og har stort set samme betjeningsmønster på fællesstrækningerne. Linjen kan dermed siges at have både lokal og regional karakter.

Linjen betjener sammen med linje 350S Frederikssundsvej – Nørrebrogade og Amagerbrogade – Amager Landevej. Linjerne betjener Nørrebro og Nørreport station, og tilsammen betjener linjerne den mest benyttede buskorridor gennem København.

På den baggrund foreslås linje 5A overført til regional finansiering.

Linje 173E Nørreport Station – Forskerparken. Fungerer som myldretidsforstærkning af linje 150S. Linjen har dermed en klar regional funktion og foreslås overført til Region Hovedstaden.

Ny linje 375R Rungsted Kyst Station – Hillerød Station. Kommunerne Hillerød, Fredensborg og Hørsholm har med trafikbestillingen 2015 besluttet at sammenlægge og opgradere linjerne 377 og 382E til en ny R-linje fra Rungsted Kyst st. via Kokkedal til Hillerød. Denne linje vurderes, at have en regional funktion og foreslås overført til Region Hovedstaden.

#### Linjer der krydser regionsgrænsen

Linje 120 Køge Station – Høje Taastrup Station. Linjen fungerer som tværforbundelse mellem Køge Bugt og Høje Taastrup. Linjen betjener erhvervsområder i Greve kommune beliggende vest for Køge Bugt Motorvejen med lang afstand til banebetjening og giver forbindelse til City 2. Linjen forbinder trafikale knudepunkter og kører desuden over regionsgrænsen. Linjen foreslås overført til finansiering af de to regioner.

Linje 123 Glostrup Station – Høje Taastrup Station – Roskilde Station. Linjen kører langs banen, men der er relativt stor afstand mellem stationerne. Buslinjen giver forbindelse til de trafikale knudepunkter Roskilde, Høje Taastrup og Glostrup og betjener en række større erhvervsområder samt indkøbscentrene Ros Torv og City 2, der har stor afstand til en station. Linjen kører desuden over regionsgrænsen. Linjen foreslås overført til finansiering af de to regioner.

Movia har beregnet, at forslaget reducerer udsvingene mellem kommunerne, så 13 kommuner får en ekstraomkostning på i alt 41 mio. kr. Mens øvrige 15 kommuner opnår besparelser.

### Administrationsudgifter fremtidig fordeling

Når regionerne overtager buslinjer med regional betydning skal tilsvarende omkostninger efter lovforslaget overføres som administrative udgifter til busdriften. De administrative udgifter fordeles efter køreplantimer i regioner og kommuner. Der er således en direkte sammenhæng mellem, hvor mange udgifter regionerne overtager og overdrager, så omfordelingen af ansvar bliver DUT-neutral.

Regionalt administrationsbidrag	Administrationsbidrag budget 2014	Basis R-, N- og S-linjer		Forslag	
		Mio. kr.	Regionalt administrationsbidrag	Mio. kr.	Regionalt administrationsbidrag
Region Hovedstaden	257,5 mio kr	142,2	38,6%	95,1	32,1%

Med forslaget reduceres regionens administrationsbidrag til et minimum svarende til 32,1% af de nuværende administrative omkostninger.

Tilsvarende er der en direkte sammenhæng mellem hvor mange linjer, der overgår til regional finansiering, og det administrationsbidrag pr. køreplantime, som lægges ud på alle buslinjer efter antal køreplantimer på linjerne.

Administrative udgifter pr. køreplantime	Nuværende linjefordeling	R, N, S regionale	Forslag
	kr. pr. køreplantime	kr. pr. køreplantime	kr. pr. køreplantime
Region Hovedstaden med tilhørende kommuner	0	48,8	63,7

Med fastlæggelsen af hvilke buslinjer der overgår til regional finansiering fastlægges samtidig % satsen af de administrative udgifter, som hver region skal betale fremadrettet. Herved sikres, at effektiviseringer, p/l regulering og andre forhold, der ændrer administrationsudgifterne fordeles efter en fast nøgle på de administrative udgifter pr. køreplantime og regionernes administrationsbidrag. Nøglen revideres i forbindelse med større strukturændringer, hvor der flyttes buslinjer mellem kommuner og regioner.

## Overgangsordning

Linjefordeling og dermed ansvar for beslutninger om ændringer gennemføres i 2016 i henhold til loven.

For enkelte kommuner indebærer den samlede omlægning en betydelig meromkostning. Derfor vil det være hensigtsmæssigt at indfase de økonomiske effekter over en periode.

Der foreslås en overgangsordning for indfasning af de økonomiske konsekvenser ved en ny model omfatter alle kommuner.

Overgangsordningen har således alene økonomisk betydning og giver kommuner, der får større omkostninger, en tid til enten at effektivisere busbetjeningen eller finde de nødvendige ekstra midler.

Effekterne gennemføres med 33 % i 2016, 66 % i 2017 og med fuld effekt fra 2018.

De beregnede effekter ved ny linjefordeling i forhold til budget 2014 anvendes i overgangsordningen, så der er tale om faste beløb for alle kommuner i overgangsårene.

## Principper for fremtidige revisioner af linjefordeling

Efter lovforslaget kan det i princippet være op til årlig forhandling, hvilke linjer der er regionale, og hvilke der er kommunale. Det indebærer, at også de regionale administrationsbidrag skal fastlægges årligt.

Det er imidlertid vurderingen, at det ikke vil være hensigtsmæssigt årligt at revidere linjefordeling og administrationsbidrag.

Lovforslaget tilføjer et nyt 2. punkt i § 9 om trafikplanen, som Movia skal udarbejde mindst hvert fjerde år: *Planen skal indeholde et strategisk grundlag, der som minimum fastlægger de overordnede principper for rutenettet og et flerårigt budgetoverslag.*

Det foreslås i stedet, at linjefordelingen mellem kommuner og regioner lægges fast i 2016 sammen med de tilhørende regionale bidrag til trafikselskabets administration og drift.

Herefter foreslås, at det i forbindelse med udarbejdelsen af Trafikplanen for Movia som en del af det flerårige budgetoverslag fastlægges om og hvornår, der i planens strategiske overslagsperiode konkret vil være anledning til at revidere linjefordeling og administrationsbidrag.

I den forbindelse foreslås, at trafikplanprocessen tilrettelægges, så trafikplanen vedtages i det første år efter nyvalg til regionsråd og kommunalbestyrelser.

Større strukturændrings konsekvens for ansvarsfordeling mellem kommuner og regioner indgår således som et element i fremtidige trafikplaner for Movia. Det kan for eksempel være i forbindelse med indfasning af metrocityringen, letbanen i ring 3, København – Ringsted og større planlagte strukturændringer af busbetjeningen.

Bilag 1 viser udsving for de enkelte kommuner første kolonner viser effekten af ny fordelingsmodel, de følgende kolonner viser effekter af fordelingsmodel og en overførsel af S-, R- og N-linjer til regional finansiering. De sidste kolonner viser effekterne af forslaget.

	Budget 2014	Ny Fordelingsmodel		Lovens linjefordeling		Forslag-Budget 2014	
	(mio. kr.)	Forskel	%	Forskel	%	Forskel	%
København	324,5	12,8	3,9%	22,8	7,0%	20,4	6,3%
Frederiksberg	60,5	-9,3	-15,4%	-6,6	-10,9%	-4,6	-7,6%
Albertslund	10,4	0,3	3,1%	1,3	12,4%	0,5	4,6%
Ballerup	22,9	4,0	17,6%	3,2	13,9%	3,8	16,7%
Brøndby	15,7	-0,3	-2,1%	0,1	0,6%	0,5	3,1%
Dragør	9,9	-3,1	-31,4%	-5,0	-50,2%	-4,9	-49,3%
Gentofte	37,4	-2,4	-6,4%	-0,9	-2,5%	-0,4	-1,0%
Gladsaxe	31,5	-1,5	-4,6%	-4,6	-14,5%	-3,8	-12,2%
Glostrup	9,0	1,9	21,7%	3,0	33,6%	2,5	28,4%
Herlev	13,8	1,0	7,0%	0,7	5,3%	1,2	8,5%
Hvidovre	25,1	-2,5	-10,0%	-3,0	-11,9%	-2,3	-9,1%
Høje-Taastrup	24,0	2,5	10,3%	4,2	17,4%	-0,6	-2,7%
Ishøj	4,1	0,8	18,4%	0,7	18,1%	0,5	11,7%
Egedal	21,3	-3,2	-14,8%	-2,6	-12,4%	-2,3	-10,8%
Lyngby-Taarbæk	30,4	1,9	6,1%	2,9	9,5%	3,3	10,9%
Rødovre	28,7	-5,3	-18,6%	-5,2	-18,2%	-4,3	-15,0%
Rudersdal	37,4	2,4	6,5%	4,0	10,7%	3,5	9,5%
Tårnby	19,1	1,6	8,3%	1,0	5,5%	0,3	1,6%
Vallensbæk	4,3	-0,7	-16,9%	-0,7	-16,0%	-0,6	-14,8%
Furesø	20,0	-0,7	-3,7%	-0,6	-3,0%	-0,3	-1,3%
Allerød	15,5	0,4	2,3%	0,2	1,6%	0,6	3,7%
Fredensborg	26,8	-2,4	-8,8%	-1,5	-5,7%	-2,4	-8,9%
Frederikssund	26,5	0,2	0,7%	-3,9	-14,8%	-3,5	-13,3%
Halsnæs	7,4	1,4	18,4%	1,6	21,5%	1,7	22,9%
Gribskov	24,0	-0,7	-2,9%	-9,5	-39,7%	-4,8	-20,1%
Helsingør	45,5	3,2	6,9%	1,2	2,6%	2,2	4,9%
Hillerød	30,5	2,3	7,6%	1,6	5,3%	-0,2	-0,7%
Hørsholm	14,6	-0,9	-5,9%	-0,8	-5,7%	-2,3	-15,9%



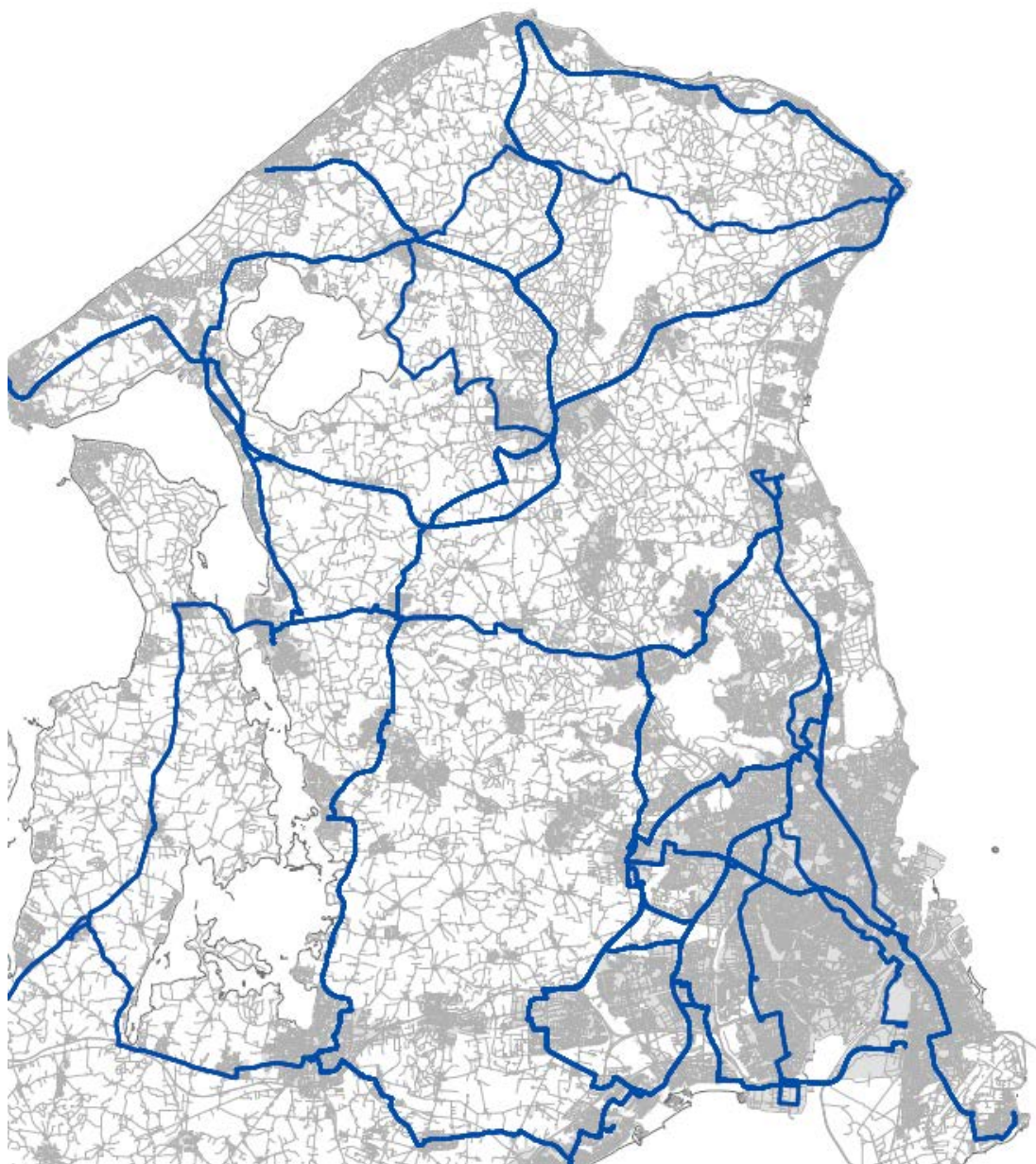
Bilag 2 viser kommunalt finansierede køreplantimer pr indbygger som konsekvens af ny fordelingsmodel, lovens overvejelser om linjefordeling og Movias forslag til linjefordeling

	Nuværende linjefordeling		Lovens linjefordeling		Forslag	
	Tilskud pr. indbygger	Køreplantimer pr. indbygger	Tilskud pr. indbygger	Køreplantimer pr. indbygger	Tilskud pr. indbygger	Køreplantimer pr. indbygger
København	580	2,227	621	1,998	617	1,670
Frederiksberg	593	1,542	529	1,501	548	1,501
Albertslund	372	1,298	419	1,266	390	1,102
Ballerup	475	1,381	542	1,094	555	1,094
Brøndby	459	1,103	461	1,000	473	1,000
Dragør	710	1,434	353	0,664	360	0,664
Gentofte	510	1,359	497	1,214	505	1,196
Gladsaxe	477	1,305	408	0,967	419	0,967
Glostrup	410	1,508	548	1,495	527	1,348
Herlev	511	1,583	538	1,305	555	1,305
Hvidovre	490	1,397	431	1,156	445	1,156
Høje-Taastrup	495	1,273	582	1,253	482	0,840
Ishøj	194	0,422	230	0,399	217	0,363
Egedal	506	0,791	443	0,772	451	0,772
Lyngby-Taarbæk	565	1,505	619	1,316	627	1,292
Rødovre	769	2,212	628	1,876	653	1,876
Rudersdal	682	1,745	756	1,530	747	1,455
Tårnby	460	1,615	485	1,338	468	0,951
Vallensbæk	290	0,488	244	0,470	248	0,470
Furesø	523	0,877	508	0,818	516	0,818
Allerød	645	1,277	656	1,151	670	1,151
Fredensborg	679	1,195	640	1,114	618	1,038
Frederikssund	598	1,223	509	0,821	518	0,821
Halsnæs	239	0,451	291	0,451	294	0,451
Gribskov	591	1,030	356	0,435	472	0,700
Helsingør	738	1,558	757	1,382	774	1,382
Hillerød	631	1,546	665	1,338	626	1,214
Hørsholm	597	1,626	563	1,248	502	1,073

Bilag 3 kort over linjer.

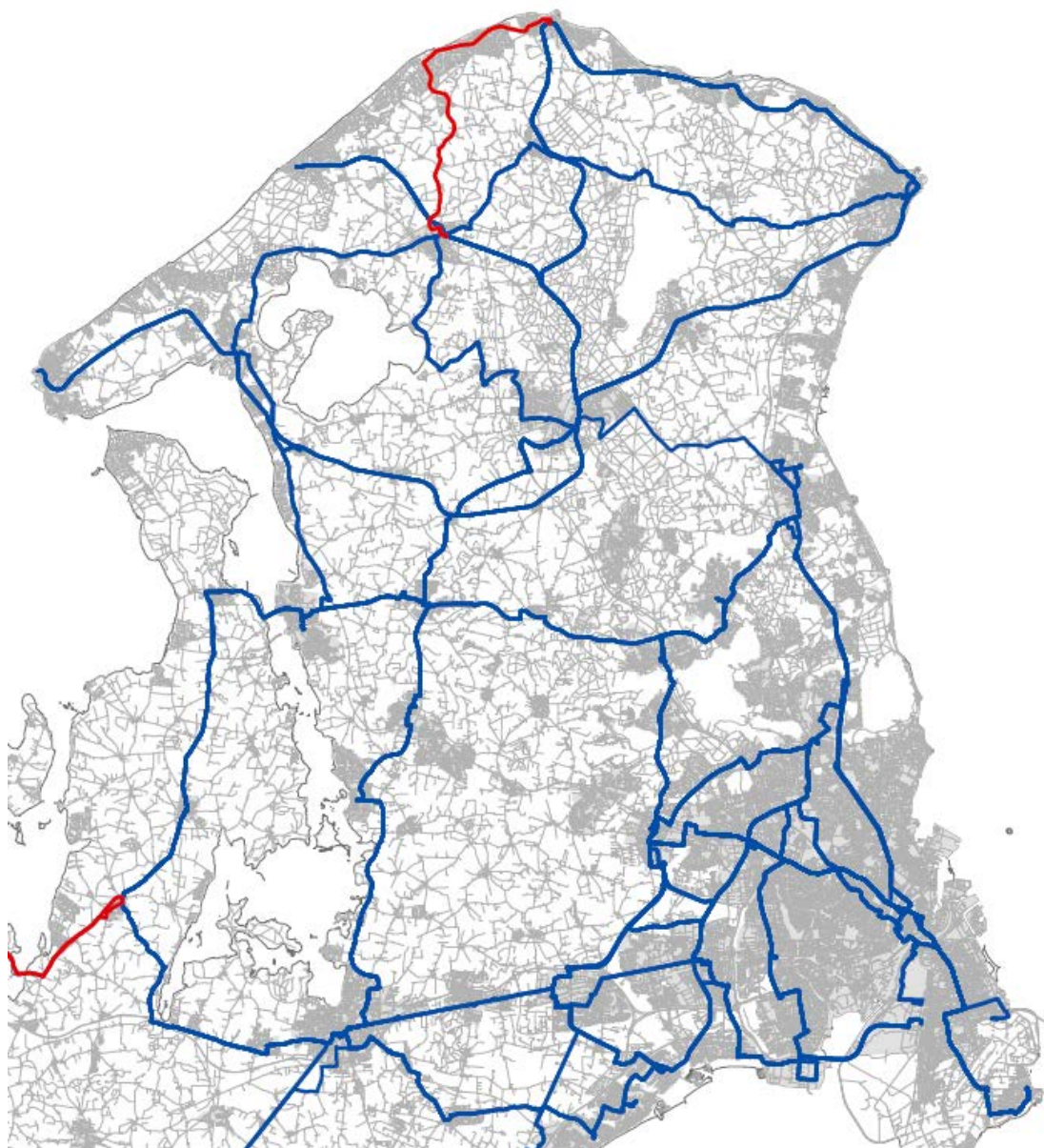


— Nuværende regionale linjer



— S- og R-linjer og nuværende regionale linjer





- Forslag til linjefordeling
- Flyttes til/forbliver kommunal finansieret