

Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27F  
1220 København K

trm@trm.dk

Kongens Vænge 2  
3400 Hillerød

Telefon 38665000  
Mail [regionsraadsformand@regionh.dk](mailto:regionsraadsformand@regionh.dk)  
Web [www.regionh.dk](http://www.regionh.dk)

Dato: 06 JAN. 2014

### Hørings svar vedrørende ændring af lov om trafik selskaber

Region Hovedstaden har noteret sig, at regeringens "Udkast til forslag til Lov om ændring af lov om trafik selskaber" er udsendt i høring.

Regionen er positiv overfor en ændring af den nuværende lovgivning, men finder, at en række af ændringsforslagene ikke fuldt ud sikrer den bedste kollektive trafikbetjening i hovedstadsregionen.

I forhold til det udsendte lovforslag har vi følgende bemærkninger:

#### Ad. pkt. 2.3: Trafik selskabets finansiering på Sjælland

Det fremgår af lovforslaget, at administrationsomkostningerne fremover delvist skal finansieres via et grundbeløb fra regionerne, som fastsættes af trafik selskabet, og delvist af regioner og kommuner på baggrund af deres forholdsmæssige andel af det samlede antal køreplanstimer, der udføres indenfor hhv. Region Hovedstadens og Region Sjællands område. Det indebærer i praksis, at Region Hovedstaden skal finansiere 46 % af administrationsomkostningerne via grundbeløbet, mens resten af administrationsomkostningerne finansieres som aktivitetsbidrag baseret på køreplanstimer.

Vi vil gerne bemærke, at den foreslåede finansieringsmodel adskiller sig fra finansieringsmodellen i resten af landet. Modellen indebærer, at regionernes andel af det samlede rutenet kun øges beskedent i forhold til den nuværende model, mens regionernes omkostninger til administration fortsat vil ligge på et højt niveau. Dermed begrænses muligheden for at sikre et net af direkte busruter mellem de byer i hovedstadsregionen, som ikke i forvejen er banebetjent. Det må konstateres, at kommunerne siden struktur-reformen har ændret og nedlagt en række af de oprindelige tværkommunale ruter, således at busbetjeningen på tværs af flere kommunegrænser i dag ikke er optimal. Dette problem løses ikke i forbindelse med lovændringen.

Den foreslåede model indebærer ligeledes, at fordelingen af midler til hhv. busdrift og administration kan blive et forhandlings spørgsmål i trafik selskabets bestyrelse, idet trafik selskabet har mulighed for at beslutte hvilke ruter, der skal være kommunale eller regionale.

Det er derfor efter Region Hovedstadens opfattelse mest hensigtsmæssigt, at der udarbejdes en finansieringsmodel baseret på principperne for den eksisterende finansieringsmodel i trafiksselskaberne i Vestdanmark.

**Ad. pkt. 2.5: Regionens og trafiksselskabets mulighed for varetagelse af ejerskab mv., der relaterer sig til offentlig servicetrafik**

Vi finder det positivt, at der nu gives mulighed for at medfinansiere faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik. Dermed får regionerne mulighed for at påvirke fx bussernes fremkommelighed og således bidrage til en bedre økonomi i busdriften.

Det er ligeledes positivt, at trafiksselskabet fremadrettet kan varetage ejerskab og op-sætning af de faste anlæg. Dog giver lovforslaget trafiksselskabet mulighed for at pålægge de deltagende kommuner og regioner at betale tilskud til faste anlæg. Regionen ønsker naturligvis ikke at skulle afholde udgifter som besluttet af de deltagende kommuner. Denne bestemmelse bør derfor efter regionens opfattelse formuleres på en måde, så regionerne ikke kan pålægges udgifter uden forudgående politisk godkendelse.

**Ad. pkt. 2.8: Forbedret samarbejde mellem aktører i den offentlige servicetrafik på Sjælland**

Vi er positive overfor et forbedret samarbejde mellem trafiksselskaberne på Sjælland (Movia, Metroselskabet og DSB's selskaber) i en fælles paraplyfunktion omkring de kundevendte aktiviteter, som ministeriet og trafiksselskaberne er i øjeblikket forbereder. I lovforslaget er der lagt op til, at selskaberne i paraplyorganisationen *kan* samarbejde om en række områder, herunder fx takster og koordinering af køreplaner. Det er dog regionens opfattelse, at selskaberne bør forpligtes til at samarbejde om at udføre disse opgaver så det sikres, at sammenhængen i den kollektive trafik bliver så stor som mulig af hensyn til kunderne. Derudover bør selskabet forankres politisk, for dermed at sikre ejerskab blandt de finansierende parter.

Endvidere er regionen fortsat af den opfattelse, som fremført ved høringen af evalueringen af lov om trafiksselskaber, at der bør oprettes to regionale trafiksselskaber i Øst-danmark, som varetager hele den kollektive trafikbetjening – 1 for Region Hovedstaden og 1 for Region Sjælland og således at trafiksselskabet for Region Hovedstaden varetager Metro, S-tog, busser, letbane og lokalbaner.

**Ad. pkt. 2.9: Bedre planlægning af den offentlige servicetrafik**

Vi deler opfattelsen af, at der bør sikres enighed om overordnede principper for rutenettet. Der eksisterer i dag det såkaldte Pendlernet i Movias område, som kommuner og regioner er enige om at fastholde strukturen for. Det er dog afgørende, at trafikskabets strategiske grundlag fastsættes af kommuner og regioner, således at alle finansierende parter har mulighed for at træffe egne beslutninger om niveauet for kørsel.

Med venlig hilsen



Sophie Hæstorp Andersen