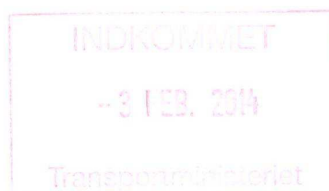




**KØBENHAVNS KOMMUNE**  
Økonomiforvaltningen  
Center for Byudvikling



Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

27-01-2014

Sagsnr.  
2014-0005407

Dokumentnr.  
2014-0005407-1

### Høringssvar vedr. ændring af Lov om Trafikselskaber

Københavns Kommune afgav en 14. maj 2013 høringssvar vedr. evaluering af lov om trafikselskaber. Vi kan i forlængelse heraf konstatere, at det foreliggende udkast til lovforslag indeholder en række positive elementer, som Københavns Kommune støtter op om.

1. Den kollektive trafik får en ensartet og sammenhængende brugerflade mod kunderne, idet der gennem etablering af Paraplyorganisation skabes et bedre organisatorisk grundlag for samarbejde på tværs af transportformerne og selskaberne.
2. Den kommunale finansieringsmodel af busdriften forenkles, og der etableres et solidarisk element for dele af den kommunale kørsel.
3. Opgave- og omkostningsfordeling mellem kommuner og regioner justeres, så bestilleren i højere grad betaler for administrations- og udviklingsomkostningerne, og der etableres mulighed for, at regionerne kan bidrage til infrastrukturinvesteringer af regional karakter. Tilsvarende kan Movia opkræve og administrere bidrag fra kommunerne til løsning af tværgående opgaver.
4. Den strategiske planlægning af bustrafikken styrkes.

Københavns Kommune bemærker, at det med det fremsendte udkast er beregnet, at Københavns Kommune årligt netto skal betale 22 mio. kr. mere for at opnå den samme service som hidtil. Dette er ikke acceptabelt. Københavns Kommune foreslår derfor, at finansieringen af kommunale ruter tilpasses så denne skævhed fjernes.

#### Center for Byudvikling,

Københavns Rådhus,  
Rådhuspladsen 1  
1599 København V

Telefon  
5137 3566

E-mail  
GEH@okf.kk.dk

EAN nummer  
5798009800176

Herudover foreslås det, at sammenhængen i den kollektive trafik styrkes ved at

80/20 reglen for finansiering af fælles kommunale ruter udstrækkes til at gælde alle kommunale ruter.

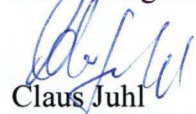
Den foreslåede 80/20 fordeling (80% direkte finansiering og 20% finansiering gennem puljeordning) gælder ikke for buslinjer der udelukkende kører i én kommune. Det giver ikke den enkelte kommune incitament til at betjene typiske til-og-fra ruter, som typisk betjener ind-pendlere fra andre kommuner, og som typisk er dyre at drive. Det kan være studerende mellem stationen og DTU i Lyngby Tårnbæk eller hjem-job ture mellem stationen og erhvervsområdet Lautrup Park i Ballerup.

Det skal desuden bemærkes, at beslutninger i én kommune fortsat vil kunne påvirke finansieringsbehov fra andre kommuner, og denne problemstilling bør håndteres aktivt. Denne problemstilling i den eksisterende lov nævnes side 12 i lovbemærkningerne, og det anføres, at dette forhold kan virke blokerende for gennemførelse af ellers hensigtsmæssige ændringer. En beslutning om f. eks. at øge frekvensen i én kommune kan således stadig påvirke linjens samlede økonomi og dermed finansieringsbehovet i andre kommuner, som ruten betjener, med de deraf følgende problemer.

Men der tages ikke hånd herom i udkast til forslag.

Problemstillingen kan ikke løses fuldt ud ved et enkelt snuptag, men det bør overvejes om inddragelse af rutens passagertal på kommuneniveau kan medvirke til at mindske problemets omfang.

Med venlig hilsen



Claus Juhl  
Adm. Dir.