

Finansiering af buslinjer

I forbindelse med kommunalreformen blev der med lov om trafikkselskaber oprettet seks regionale trafikkselskaber med henblik på at skabe bedre rammebetingelser og en mere sammenhængende kollektiv trafik.

De regionale trafikkselskaber har fungeret i tre år, og der er behov for at vurdere, hvilke elementer i modellen der fungerer godt, og hvilke der fungerer mindre godt. I den forbindelse har Transportministeriet iværksat en evaluering af lov om trafikkselskaber for at få klarlagt, om der er behov for at justere de lovgivningsmæssige rammer.

Især på to områder kigges lovgivningen efter i sømmene:

- 1) Finansieringsmodellen har vist sig at være uhensigtsmæssig især i hovedstadsområdet, hvor driften skal koordineres mellem et større antal kommuner. Modellen understøtter således ikke hensigtsmæssige ændringer, der modsvarer det trafikale behov.
- 2) Ansvarsfordelingen af ruter mellem hhv. kommunerne og regionerne har såvel i som uden for hovedstadsområdet været en udfordring.

Det tyske konsulentfirma BSL har for Transportministeriet udarbejdet en rapport, som peger på følgende tiltag, der kan være med til at forbedre beslutningsstrukturen:

- Mere rimelige og gennemsigtige principper for underskudsdekningen, bl.a. at kommuner ikke skal bidrage med finansiering, hvis bussen ikke stopper i kommunen.
- Etablering af 7-10 kommunale fællesskaber i hovedstadsområdet, hvor kompetencen til f.eks. at stemme og bestille trafikken delegeres til fællesskaberne for at skabe en hurtigere beslutningsproces.
- En klar definition af, hvilke linjer der er regionale, og hvilke der er lokale.

Evaluering af lov om trafikkselskaber forventes færdig til sommer.