



Viborg Amt  
Fælleskommunale  
Trafikselskaber

Folketingets Trafikudvalg, Folketinget  
Flemming Damgaard Hansen  
Christiansborg  
1240 København K

## Bemærkninger til forslag til lov om trafikelskaber samt anmodning om foretræde for udvalget

Viborg d. 30-03-2005

J.nr. 1-10-501-02

Kære Flemming !

Først og fremmest til lykke med din nye post som formand for Folketingets Trafikudvalg !

Jeg henvender mig til dig for at kommentere Trafikministeriets høringsnotat i forbindelse med forslaget til lov om trafikelskaber. Grunden er, at vi i VAFT's bestyrelse undrer os over, at de bemærkninger, vi har fremført ikke har båret frugt til trods for, at det dog er os, der i det daglige har fingeren på pulsen, og kan forudse hvilke ulemper, det foreliggende lovforslag vil medføre.

tlf. 8727 1800  
vaft@vibamt.dk

Jeg vil derfor gerne præcise problemstillingerne.

### Udstedelse af tilladelser til rutekørsel

Modellen, der indebærer, at staten overtager al tilladelsesudstedelse til rutekørsel, fratager samtidig trafikelskaberne og kommunerne muligheden for at handle rationelt i forbindelse med trafik- og køreplanlægning.

Konkret foregår det i dag sådan, at trafikelskaberne koordinerer tingene, således at den enkelte busafgang helst skal betjene flere målgrupper, f. eks. skoleelever, pendlere, indkøbsrejsende mv. Det gøres bl. a. ved at lade eksisterende regional- og lokalruter betjene så mange skoler undervejs som muligt. Det sker i et nært samarbejde med skolerne og betyder, at udnyttelsen af den kollektive bustrafik kan optimeres.

Når trafikelskaberne modtager ansøgninger om fx speciel rutekørsel til en skole, vurderes det i samarbejde med den enkelte skole og kommune, om hele eller dele af den ansøgte kørsel kan udføres med den eksisterende kollektive trafik. Ofte vil det kunne ske med små justeringer i køreplanerne, og resultatet bliver som regel en billigere løsning og flere passagerer i de enkelte busser. Som eksempel kan nævnes ruten Viborg – Bjerringbro – Hammel, der i dag kører gennem fire kommuner og to amter. Udover rutens regionale betydning betjener den Overlundskolen, Møllehøjskolen og Vinkel skole i Viborg kommune, Egeskovsskolen og Bøgeskovsskolen i Bjerringbro kommune,

Banegårdspladsen 4, 1.  
Postboks 21  
8800 Viborg  
Telefon 8727 1800  
Fax 8660 3866  
vaft@vibamt.dk  
www.vaft.dk

Tungelundskolen i Thorsø i Hvorslev Kommune og endelig Søndervangsskolen i Hammel. Køreplanerne koordineres med de 7 skoler langs ruten, hvorved den kommunale særkørsel kan minimeres. Det er vores helt klare holdning, at den vurdering, der ligger til grund for tilladelserne til særkørslerne, ikke kan ske centralt hos staten, men derimod bedst hos de kommende trafikselskaber i et samarbejde med de nye kommuner. En koordinering, der optimerer ressourceudnyttelsen, kræver et indgående lokalkendskab og er en absolut nødvendighed i de tyndt befolkede områder af hensyn til opretholdelsen af den kollektive trafik. Selv om kommunerne nu bliver større, vil der stadig være langt mellem husene her i Midt- og Vestjylland.

En centralisering på dette område vil derfor være i klar modstrid med strukturreformens intention om, at beslutningerne skal træffes tæt på borgerne. Heller ikke en evt. høring af trafikselskaber og kommuner vil hjælpe på dette forhold, idet en høringsprocedure vil være et både forsinkende og fordyrende element, ligesom der vil være stor risiko for, at vigtige data går tabt under en proces, der ikke foregår i åben dialog.

### **Finansiering**

En tilsvarende problemstilling gør sig gældende for så vidt angår finansieringsmodellen for Jylland/Fyn, hvor administrationen skal finansieres via administrationsbidrag fra både kommunale og regionale ruter. (På Sjælland er der lagt op til at regionerne finansierer hele administrationen). Det kan give anledning til kassetænkning, idet en kommune for at minimere disse bidrag kan foretrække, at lade lokalkørsel udføre som speciel rutekørsel, - altså kørsel, der ikke er åben for alle. Heller ikke, hvor denne kørsel evt. vil kunne opfylde andre behov. Resultatet bliver også her begrænset mulighed for koordinering og dermed optimering af kørslen. I uheldigste fald vil man kunne se to halvtomme busser kørende lige efter hinanden, - begge finansieret af det offentlige, men via forskellige kasser. Den slags har vi, som det fremgår af det foranstående, tradition for at kunne undgå i de nuværende trafikselskaber.

### **Definition af regionalruter**

Problemstillingen vedrørende definition af begrebet "regionalruter" hænger sammen med de to ovennævnte punkter.

Som et konkret eksempel kan nævnes VAFT's rute, Skive - Løgstrup - Viborg, der bl. a. betjener skolerne i Løgstrup (Viborg kommune) og Højslev (Skive kommune) samt uddannelsessteder i både Viborg og Skive byer. Desuden har ruten et betydeligt pendlerpotentiale i regionaltrafikken, idet den kører gennem industrikvarter og midtby i Viborg og derved kommer tæt på en række vigtige rejsemål. Ruten kører i dag i to kommuner, og det vil den fortsat gøre efter strukturreformen.

Iflg. bemærkningerne til loven skal ruten fremover betragtes som lokalrute, fordi den forbinder to bycentre, der har togforbindelse. Hvis én af de kommuner fremover skal være "ejer" af ruten, kan der være grund til frygte en skævvridning til fordel for denne kommune, hvorved vigtige elementer i betjeningen går tabt. Det betyder, at den kommune, der har

mindst gavn af ruten, vil indføre særkørsler, og den førnævnte mulighed for koordinering er også væk.

**Anmodning om foretræde**

Jeg vil gerne have lejlighed til at underbygge disse bemærkninger yderligere og skal derfor på vegne af VAFT's bestyrelse anmode om foretræde for Trafikudvalget. I foretrædet vil jeg selv deltage samt flere af de øvrige medlemmer af bestyrelsen, idet der vil være repræsentation fra kommuner i Viborg Amt og fra flere politiske partier.

Med venlig hilsen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Bent Hansen', written over the typed name.

Bent Hansen