

*Til § 5.*

Forslaget medfører ingen ændringer i banernes ledelses- og driftsmæssige forhold, jfr. bemærkningerne til § 3.

*Til § 6.*

I den af Teknikergruppen vedrørende forberedelse af lovforslag om samordning af den kollektive trafik i hovedstadsregionen afgivne indstilling af 19. december 1972 er indeholdt et af de kommunale repræsentanter udarbejdet forslag til samordning af hovedstadsregionens kollektive trafik. Ifølge dette forslag oprettes et kommunalt fællesskab for busdriften principielt omfattende alle buslinier i regionen. De i nærværende forslag omhandlede bestemmelser om et kommunalt busselskab bygger på dette kommunale forslag. Der er ikke i forslaget foreskrevet nogen bestemt selskabsform.

Dannelsen af busselskabet gør det muligt at koordinere de eksisterende busruter samt at udnytte busdriftens fleksibilitet, herunder med kort varsel at tilpasse ruteføring og køreplaner til de lokale behov. Endvidere vil det blive muligt at indføre et smidigt fælles billetsystem til fordel for passagererne.

Kommunerne har givet udtryk for ønske om, at selskabet stiftes så betids, at det kan begynde driften senest den 1. oktober 1974.

Da der er tale om et kommunalt busselskab, må udgifterne, herunder driftsunderskud, bevilges af amtsrådet.

På det i dag foreliggende grundlag er der fra kommunal side opstillet investeringsplaner – både ny- og reinvesteringer – for det fælles busselskab (nuværende prisniveau), idet det er forudsat, at der i de kommende 5 år skal ske en udbygning af trafikbetjeningen, navnlig i de ydre områder. Investeringsplanerne peger i retning af, at udgifterne i en 5 års periode vil stige fra knap 50 mio kr. pr. år til omkring 80 mio kr. pr. år.

De samlede investeringsudgifter i 5 års perioden forventes at blive ca. 335 mio kr. Driftsunderskuddet er i 1973-74 anslået til knapt 90 mio kr. I driftsudgifterne er medtaget forrentning og afskrivning af de nuværende aktiver. Der er derimod ikke medtaget aktuelle pensioner.

Tager man hensyn til den ovenfor anførte udbygning af trafikbetjeningen, navnlig i de ydre områder, samt til de pensionsforpligtelser for overtaget personale, der vil være aktuelle i 1977-78, kan driftsunderskuddet dette år, beregnet ud fra det i 1973-74 gældende pris-, løn- og takstniveau, anslås til knapt 125 mio kr.

Repræsentantskabet sammensættes således, at det får en bred lokal repræsentation, samtidig sikres de nødvendige lokale hensyn varetaget gennem særlige distriktsorganer.

*Til § 7.*

For at opfylde sit formål må selskabet omfatte de fleste mulige busruter i området, først og fremmest de statslige og kommunale og øvrige offentligt dominerede virksomheder. Ved forslaget hjemles der derfor selskabet ret til at overtage disse. Det er dog herved en forudsætning, at der ikke findes sådanne begrænsninger i rådighedsretten, at overdragelse ikke kan ske af retslige grunde.

Nogle private busvirksomheder vil formentlig fra starten selv ønske at blive overtaget af selskabet.

Overtagelse af private busvirksomheder må ske gennem en fri forhandling mellem selskabet og det private foretagende.

Dannelsen af busselskabet rejser en række økonomiske og personalemæssige problemer, som vil blive løst gennem forhandlinger mellem selskabet og virksomhederne samt dettes personale og ud fra de foreslåede retningslinier. De virksomheder, der skal overtages, kan have brug for faste anlæg til anden busvirksomhed eller jernbanedrift. Da busselskabet på sin side kan have brug for sådanne anlæg eller en del heraf, er der foreslået en hjemmel for selskabet til at indgå lejemål.

*Til §§ 9-12.*

De i henhold til lov om omnibus- og fragtmandskørsel med motorkøretøjer nedsatte trafikudvalg følger amtsrådenes valgperioder. De af disse udvalg i henhold til loven udfærdigede tilladelser er derfor i almindelighed meddelt fra en 1. april at regne.

Det er også af denne grund nødvendigt, at trafikrådet så hurtigt som muligt kan påbegynde sin virksomhed, således at trafikrådet får tid til at behandle spørgsmålet om fornyelse af de pr. 31. marts 1974 udløbende tilladelser. Der er derfor foreslået forskellige overgangsbestemmelser, som gør det muligt straks med virkning fra den 1. august 1973 at etablere trafikrådet.

Ligeledes med hensyn til medlemmerne af organerne i det foreslåede kommunale busselskab foreslås indført sådanne overgangsbestemmelser, som gør det muligt straks efter forslagens eventuelle vedtagelse at etablere disse.