

## Bemærkninger til lovforslaget.

### *Almindelige bemærkninger.*

Efter § 12 i lov nr. 303 af 13. juni 1973 om hovedstadsområdet kollektive personbefordring skal loven op til revision i folketingssamlingen 1976-77. Hensigten med lovrevisionen skulle være at forene bane- og busdriften i hovedstadsområdet således, at ansvar og beslutningskompetence for al lokaltrafik i området samles hos hovedstadsrådet, der i forvejen har ansvaret for områdets fysiske udvikling i øvrigt.

I forhold til den øvrige del af landet spiller banerne i hovedstadsområdet en central rolle for afviklingen af områdets lokaltrafik. Den lokale banetrafik i hovedstadsområdet udføres først og fremmest af DSB, men også af de i området værende privatbaner.

En forening af bane- og busdriften i hovedstadsområdet er for det første nødvendig for at sikre en tilfredsstillende samordning af lokaltrafikken i området, hvad enten denne udføres ad vej eller ad bane. En sådan samordning kræver, at én og samme myndighed har ansvar og beslutningskompetence vedrørende de trafikmidler, der skal tjene til afviklingen af lokaltrafikken.

En forening af bane- og busdriften under hovedstadsrådets kompetence er endvidere nødvendig, hvis man — for at fremme den lokale kollektive trafikbetjening inden for de økonomiske rammer, der er til rådighed — vil sikre, at der skabes et effektivt samspil mellem trafikplanlægningen og regionplanlægningen.

Allerede ved udarbejdelsen af forslaget til den gældende lov overvejedes det at foreslå en forening af bane- og busdriften i hovedstadsområdet gennemført, men i erkendelse af, at dette ikke lod sig gøre samtidig, valgte man at gå frem i to etaper.

Ved den gældende lov (1. etape) fik man samlet busdriften i området under én fælles administration (HT). Ved lovrevisionen skulle man, som det fremgår af § 4, jfr. § 12, nå frem til den endelige løsning — en forening af bane- og busdriften i området under hovedstadsrådets ansvar og beslutningskompetence. Det er denne løsning, der er indeholdt i dette lovforslag.

På grund af den tekniske integration, der består mellem f.eks. DSBs lokaltrafik i området og DSBs øvrige trafik, har det hele tiden været forudsat, at DSB skal bevares som en samlet teknisk og organisatorisk enhed, der skal udføre lokaltrafikken på DSBs banestrækninger i området som entreprenør

for hovedstadsrådet. På samme måde skal privatbanerne i området udføre lokaltrafik på deres banestrækninger for hovedstadsrådet.

Trafikrådets formandskab har i overensstemmelse med lovens § 4 fremsat forslag til en foreningsløsning på entreprenørbasis. Dette forslag har været udgangspunkt for udarbejdelsen af nærværende lovforslag.

Ved lovforslagets foreningsløsning vil hovedstadsrådet fuldt ud få ansvar og beslutningskompetence for så vidt angår persontrafikken på de statsbanestrækninger, hvor denne trafik udelukkende udføres med tog, der alene kører inden for hovedstadsområdet („rene lokalstrækninger“). Disse banestrækninger er samtlige S-baner samt dieselbanerne Svane-møllen-Farum, Ballerup-Frederikssund og Hillerød-Snekkersten. Hovedstadsrådet vil altså på disse strækninger selv komme til at fastlægge takstpolitikken og fastsætte køreplaner. Hovedstadsrådet vil ligeledes få fuld beslutningskompetence med hensyn til anlæg af nye lokalbanestrækninger i området, udvidelse af eksisterende lokalbanestrækninger eller anlæg af nye stationer, værkstedsbygninger og lignende, ligesom det også skal træffe beslutning om anskaffelse af nyt materiel.

Anlæg og driften på disse rene lokalstrækninger skal i henhold til hovedstadsrådets anvisninger udføres af DSB, der ligeledes på hovedstadsrådets vegne foretager materielanskaffelser m.v.

Det økonomiske mellemværende mellem staten og hovedstadsrådet opgøres for disse banestrækningers vedkommende ved, at hovedstadsrådet oppebærer billet- og kortsalgssindtægterne af den lokale persontrafik mod til gengæld at betale samtlige omkostninger til drift og investeringer i anlæg og materiel.

På banestrækninger, der anvendes til såvel lokal persontrafik som persontrafik, der går ud af området („blandede strækninger“), får hovedstadsrådet også fuld beslutningskompetence med hensyn til takst- og billetteringssystem.

Derimod kan hovedstadsrådet ikke på disse strækninger få enekompetence med hensyn til køreplaner samt anlæg og materielanskaffelser, idet der her også må tages hensyn til den øvrige trafik, der skal afvikles på de blandede strækninger — dvs. persontrafik ud over området og godstrafik. Der må i forbindelse med konfliktsituationer på køreplansområdet m.v. ske en afvejning af hensynene til de forskellige arter af trafik, der foregår på disse stræk-