

lovgivning hos trafikrådet, hvis medlemmer er udpeget af henholdsvis regeringen, ministeren for offentlige arbejder og hovedstadsrådet. Da trafikrådet har løst sin væsentligste opgave, at udarbejde forslag til en foreningsløsning, og der herefter ikke længere er behov for at bevare dette råd, foreslås det ophævet umiddelbart efter vedtagelsen af lovforslaget.

Ved et ændringsforslag til det af ministeren for offentlige arbejder fremsatte forslag til lov om buskørsel vil koncessionsbeføjelsen for så vidt angår rutebilkørslen inden for hovedstadsområdet blive henlagt til hovedstadsrådet.

Lovforslaget tilstræber, som der ovenfor er nærmere redegjort for, at sikre byrdefordelmæssig neutralitet i forbindelse med opgaveoverførslen til hovedstadsrådet ved, at staten skal give hovedstadsrådet et tilskud svarende til de omkostninger, staten skulle have afholdt, hvis opgaverne fortsat skulle udføres af staten. På denne baggrund kan lovforslaget ikke siges at få økonomiske konsekvenser hverken for staten eller hovedstadsrådet.

De administrative opgaver, der følger af lovforslaget, skønnes at kunne løses inden for de eksisterende personalerammer.

Specielle bemærkninger.

Til § 1.

De eksisterende statsbanestrækninger, der er omfattet af denne bestemmelse, er samtlige S-banestrækninger samt dieselbanestrækningerne Svane møllen-Farum, Ballerup-Frederikssund og Hillerød-Snekkersten.

Bestemmelsen omhandler kun persontrafikken på de pågældende banestrækninger. Der udføres på flere af strækningerne - herunder også enkelte af S-banestrækningerne - godstrafik. Denne godstrafik, der i forhold til persontrafikken er af beskedent omfang, udføres fortsat af DSB og under dettes ansvar. Det er forudsat, at DSB fortsat uden særskilt betaling herfor skal kunne udføre godstrafik med materiel af hidtil kendt type på de pågældende banestrækninger i det omfang, hensynet til den persontrafik, som hovedstadsrådet til enhver tid ønsker at afvikle på disse strækninger, tillader det.

Kompetenceoverførslen til hovedstadsrådet vedrørende den i bestemmelsen omhandlede persontrafik indebærer, at hovedstadsrådet skal opbevare indtægterne samt afholde udgifterne i forbindelse med reklamevirksomhed på såvel stationer som i tog. Derimod skal kiosk- og restaurationsvirksomhed på stationerne fortsat henhøre under DSB.

Til § 2.

Beslutning om anlæg af baner er, hvad enten det drejer sig om baner til lokaltrafik eller til fjerntrafik, hidtil traditionelt truffet ved lov. Det er en konsekvens af forslaget, at der ikke fremtidig skal særlig lovhjemmel til anlæg af lokalbaner i hovedstadsområdet. Der henvises til de samtidigt fremsatte lovforslag om henholdsvis ændring af lov om udbygning af det storkøbenhavnske S-banenet og om forarbejder for tunnelbaneanlæg i København og Frederiksberg samt om ophævelse af lov om anlæg og drift af en tunnelbane i Københavns kommune, hvorefter beslutningerne om anlæg af Lundtoftebanen og Citybanen mellem Dybbølsbro og Østerport samt ekspropriationsbestemmelser for eventuelle tunnelbaneanlæg ophæves.

Ekspropriation til anlæg, som hovedstadsrådet træffer beslutning om, foretages efter reglerne i lov nr. 96 af 31. marts 1965 om ekspropriationer under ministeriet for offentlige arbejder.

Til § 3.

I denne paragraf kommer entreprenørforholdet til udtryk. Det fastslås således, at DSB på hovedstadsrådets vegne skal forestå udførelsen af nye banestrækninger m. v., der skal anvendes til den i § 1 nævnte trafik. Endvidere fastslås det, at DSB skal udføre trafikken samt foretage indkøb m. v. af materiel i overensstemmelse med hovedstadsrådets beslutninger.

Entreprenørforholdet indebærer, som nævnt i de almindelige bemærkninger, at DSB bevares som en teknisk og organisatorisk udelt virksomhed, og at der ikke sker ændringer i DSB-personalets ansættelsesforhold, pensionsforhold m. v.

Driftsomkostningerne i forbindelse med trafikken beregnes på grundlag af de regnskabsanalyser vedrørende Københavns nærtrafik, som DSB har foretaget siden 1970-71. Disse regnskabsanalyser har dannet grundlaget for fastsættelsen af den del af det i § 10, stk. 1, nævnte tilskud, der skal udbetales i kompensation for hovedstadsrådets overtagelse af det økonomiske ansvar for driften på de rene lokalstrækninger.

I overensstemmelse med regnskabsanalyserne anses skader overfor 3. mand, der opstår i forbindelse med driften af de heromhandlede banestrækninger, som en driftsomkostning, der skal afholdes af hovedstadsrådet. Det samme gælder skader på baneanlæg og materiel.

I regnskabsanalyserne er samtlige omkostninger til sporvedligeholdelse m. v. henført til persontrafikken til trods for, at visse strækninger som nævnt også anvendes til godstrafik. Da disse omkostninger