

Anm. til § 2.01. Statsbanerne.

Oprettelsen af DSB – Danske Statsbaner – kan føres tilbage til »Lov om Statens Overtagelse af de jydsk-fyenske Jernbaners Drift« (lov af 14.3.1867) sammenholdt med »Lov om Statens Overtagelse af de det sjællandske Jernbaneselskab tilhørende Jernbaner med Tilbehør« (lov nr. 89 af 2.7.1880).

Den gældende styrelsesordning for DSB er baseret på »Lov om styrelsen af statsbanerne« (lov nr. 109 af 1.4.1969), hvori det er bestemt, at danske statsbaner med tilhørende automobil-, færge- og skibsforbindelser styres af en generaldirektør, der har den øverste ledelse såvel med hensyn til driften som med hensyn til forberedelse og gennemførelse af nye anlæg.

DSBs budget tager udgangspunkt i, at virksomhedens overordnede opgave er at styrke den kollektive befordring inden for de beslutninger, som kommer til udtryk i vedtagne love og bekendtgørelser – herunder finanslove og anlægslove.

Udarbejdelsen af DSBs budgetter sker med sigte på, at DSB – inden for de hensyn, DSB af samfundsmæssige grunde skal tilgodese – opfylder de krav, der må stilles til en forretningsmæssigt og økonomisk veldrevet virksomhed.

Dette skal forstås som et metodekrav og ikke et resultatkrav, idet rammerne for DSBs virksomhed fastlægges ved love og bekendtgørelser, medens resultatkravene fastlægges ved finanslovene.

Grundlaget for budgetteringen og arbejdstilrettelæggelsen er DSBs 5 årsplan, der giver et samlet overblik over den forventede udvikling i DSBs aktiviteter.

DSBs drift af såvel jernbanetrafik som rutebiltrafik vil fremover blive påvirket af »Lov om hovedstadsområdet kollektive personbefordring«, lov nr. 270 af 8.6.1977, og »Lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet«, lov nr. 114 af 29.3.1978.

I henhold til »Lov om hovedstadsområdet kollektive personbefordring«, lov nr. 270 af 8.6.1977, udfører DSB i overensstemmelse med hovedstadsrådets beslutninger den trafik, der udelukkende afvikles med tog, som alene kører inden for hovedstadsområdet, dvs. S-banerne samt strækningerne Ballerup-Frederikssund og Hillerød-Snekkersten (- Helsingør), benævnt »§ 1-banerne«.

Omkostningerne vedrørende trafikken på § 1-banerne afholdes af hovedstadsrådet, som også oppebærer indtægterne ved salg af billetter og kort. Afregningen med hovedstadsrådet finder sted ud fra DSBs interne regnskab på grundlag af en for det enkelte budgetansvarssted aftalt procentfordeling af omkostningerne, hvilket umuliggør en specifikation af omkostningerne i henhold til statens standardkontoplan. Beløbet, der i finansåret 1980 er budgetteret til 356.155.500 kr., er specificeret i DSBs interne driftsudgiftsbudget, ligesom det fremgår af konto 48.02. Refusion fra HR af driftsudgifter.

Anlæg vedrørende disse strækninger projekteres og udføres i overensstemmelse med hovedstadsrådets beslutninger af DSB, der ligeledes forestår anskaffelse eller ændring af materiel. Disse anlægsudgifter, der afholdes af hovedstadsrådet, er optaget under Anlægs- og udlånsbevillinger under kontiene 70.09. Anlægsudgifter afholdt for HR, 72.09. Ekspropriationsudgifter afholdt for HR, 80.08. Tilskud fra kommuner og andre til anlæg af statsbaner, hvor anlægsudgiften afholdes for HR hhv. 80.09. Refusion fra HR for afholdte anlægsudgifter m. v.

Udgifter i forbindelse med trafik, der afvikles med tog, som kører såvel inden for som uden for hovedstadsområdet – dvs. strækningerne Helsingør – København H – Roskilde – Hvalsø/Borup/Tureby – afholdes af DSB. Disse baner benævnes »§ 4-baner«.

Hovedstadsrådet fastsætter ligeledes takster for den lokale persontrafik inden for hovedstadsområdet på § 4-banerne ligesom hovedstadsrådet oppebærer indtægterne ved salg af