

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Lovforslagets baggrund og hovedindhold

Efter den gældende trafikordning har Hovedstadsrådet ansvaret for den lokale og regionale kollektive persontrafik i hovedstadsområdet med både tog og bus. Lovforslaget om nedlæggelse af Hovedstadsrådet gør det derfor nødvendigt at fastlægge en ny ordning for denne trafik.

Trafikalt set er hovedstadsområdet et sammenhængende bysamfund, især når det gælder den daglige transport mellem boliger og arbejdspladser, og den kollektive trafik har på grund af byområdets størrelse, omfattende $\frac{1}{3}$ af landets befolkning, og dets tæthed, en større betydning end i det øvrige land.

Selvom Hovedstadsrådet nedlægges, er det derfor både nødvendigt og hensigtsmæssigt at opretholde et sammenhængende kollektivt trafiksystem og at fastholde de særlige kvaliteter, som er opnået i hovedstadsområdet, især passagerernes frie omstigningsret mellem tog og bus, som beror på det fælles takstsystem og den koordinerede planlægning.

Regeringen vil benytte lejligheden til at styrke og effektivisere den kollektive trafik i hovedstadsområdet. Dette skal ske ved at give buskørslen en mere effektiv ledelsesform og ved at give mulighed for, at en større del af buskørslen udføres af private busvirksomheder efter offentligt udbud. Desuden føres S-togene tilbage til staten, som herved får ansvaret for en styrkelse af den investeringstunge grundstamme i den kollektive trafik, samtidig med at det statslige nettostyringssystem vil tilskynde til en økonomisk effektiv drift.

Dette tilgodeser de synspunkter, som er tilkendegivet i en redegørelse af juni 1988 fra et udvalg under trafikministeren om hovedstadsområdets trafik, om at den gældende trafikordning er administrativ tung og ikke giver en klar opgavefordeling og placering af det økonomiske ansvar. Forslaget imødekommer ligeledes Statsrevisorernes beretning nr. 16 fra 1987 om hovedstadsområdets trafikordning og dens betydning for DSB, hvori der bl.a. peges på, at den nuværende samordning af tog- og bustrafikken er administrativ tung for både DSB og Hovedstadsrådet.

Bustrafikken skal fortsat varetages af Hovedstadsområdets Trafikselskab (HT) og finansieres af Københavns og Frederiksberg Kommuner samt Københavns, Frederiksborg og Roskilde Amtskommuner i fællesskab.

For at sikre, at bustrafikken drives så økonomisk effektivt som muligt, gives HT en ny ledelsesform, idet de fem (amts)kommuner udpeger en bestyrelse, som skal fastlægge de overordnede mål og budgetter, men overlade den daglige ledelse til en direktion efter samme principper, som gælder for private selskaber. Det betyder, at den tunge politiske detailstyring fjernes, og at der gives større frihed til en rationel virksomhedsledelse også i personalemæssig henseende.

Som incitament til større produktivitet og øget omkostningsbevidsthed vil der desuden blive indført en licitationsordning, således at en vis andel af buskørslen skal udbydes i offentlig licitation, og det foreslås, at mindst 30 pct. af bustrafikken skal køres af private busvirksomheder. Samtidig vil den øgede konkurrence kunne påvirke produktiviteten og omkostningsniveauet også for den del af buskørslen, der fortsat drives af selskabet med egne busser.

2. Den gældende trafikordning

Ved lov nr. 303 af 13. juni 1973 om hovedstadsområdets kollektive personbefordring, jf. Folketingstidende 1972/73, spalte 3640, 4836, 7250, 7639, tillæg A spalte 5705, tillæg B spalte 2465 og 2589, tillæg C spalte 1825, blev det pålagt Københavns og Frederiksberg Kommunalbestyrelse og Københavns, Frederiksborg og Roskilde Amtsråd at stifte et selskab, der skulle stå for bustrafikken i hovedstadsområdet. Selskabet, der fik navnet Hovedstadsområdets Trafikselskab (HT), fik ret til at overtage alle offentlige busvirksomheder inden for området. En ret selskabet gjorde udstrakt brug af. De private busser kørte på koncessioner, og der bestod en mangfoldighed af takster og ruter. Ved det efter loven nedsatte Trafikråds mellemkomst blev disse koncessioner overdraget til HT, mod at selskabet indgik entreprenorkontrakter om fortsat kørsel med vognmændene. Dette gav selskabet mulighed for at indføre et fælles takstsystem