

for hele busnettet og at koordinere rutenet og køreplaner. Ved en ændring af denne lov, lov nr. 247 af 12. maj 1976, jf. Folketingstidende 1975/76, spalte 5308, 7457, 9408, 9491, tillæg A spalte 3643, tillæg B spalte 955, tillæg C spalte 447, overtog Hovedstadsrådet driften af trafikelskabet.

I henhold til 1973-loven udarbejdede Trafikrådet i 1976 et forslag til en forening af bane- og busdriften, som blev gennemført ved lov nr. 270 af 8. juni 1977 om hovedstadsområdets kollektive personbefordring, jf. Folketingstidende 1976/77, spalte 1685, 2848, 5256, 5396, tillæg A spalte 4179, tillæg B spalte 803, tillæg C spalte 545. Hensigten med denne lov var at sikre en tilfredsstillende samordning af lokaltrafikken og et effektivt samspil mellem trafikplanlægningen og regionplanlægningen.

Ifølge loven har Hovedstadsrådet ansvaret for bustrafikken, der fortsat drives af HT, og for S-banerne og dieselbanestrækningerne Ballerup – Frederikssund og Hillerød – Helsingør, de såkaldte § 1-baner. Hovedstadsrådet træffer beslutning om driften, herunder om takster, billetteringssystemer, køreplan m.v., og om anlæg og anskaffelse af materiel. DSB udfører banetrafikken og står for anlægsarbejder og materielanskaffelser i overensstemmelse med Hovedstadsrådets beslutninger. Takstkompetencen omfatter også banerne Helsingør–København–Roskilde og videre til Hvalsø, Borup og Tureby, de såkaldte § 4-baner.

Loven gav Hovedstadsrådet mulighed for at lade det fælles takstsystem for busserne gælde også for togtrafikken. Denne ordning gav, som nævnt, passagererne ret til fri omstigning mellem tog og bus. Hovedstadsrådets ansvar for både busser og tog gav desuden Rådet mulighed for at skabe en rationel arbejdsdeling mellem disse, således at busserne primært fungerer som lokaltrafik og tilbringertrafik til togene, som så til gengæld tager sig af de længere rejser.

Med hjemmel i lovens § 6, stk. 1 er der i 1978 indgået en forvaltningsoverenskomst mellem trafikministeren og Hovedstadsrådet om den nærmere ordning af de administrative forhold mellem Rådet og DSB.

Efter lovens § 8 har trafikministeren bemyndigelse til at godkende overenskomster mellem privatbanerne i hovedstadsområdet og Hovedstadsrådet om en ordning for persontrafikken på privatbanestrækninger svarende til den, der gælder efter kapitel 1 i loven for statsbanestrækninger.

Konsekvensen af lovens § 8 bliver herefter for privatbanerne i hovedstadsområdet, at Hovedstadsrådet for så vidt angår de 4 nordsjællandske baner kan få den fulde beslutningskompetence for såvel driften

som for investeringer mod fuld omkostningsdækning til de pågældende baner.

For så vidt angår Østbanen, der løber dels i hovedstadsområdet dels i Storstrøms Amt, kan Hovedstadsrådet kun fastsætte takster og billetteringssystem for lokale rejsende inden for hovedstadsområdet.

Bestemmelsen i § 8 er ikke udnyttet fuldt ud i praksis, idet Hovedstadsrådet kun har indgået overenskomster med de fire baner om fælles takst- og billetteringssystem mod godtgørelse til disse af de dermed forbundne indtægtstab og merudgifter.

3. Vurdering af den gældende trafikordning

I den trafikpolitiske redegørelse fra marts 1987 tilkendegav den daværende regering, at en udbygning af indfaldsvejene i hovedstadsområdet ikke ville være hensigtsmæssig, fordi det blot ville flytte problemerne til andre dele af regionen, især de tætte bydele i København, og at problemerne med den stigende biltrafik derfor måtte løses ved overførsel til kollektiv trafik. Det konstateredes samtidig, at Hovedstadsrådet stod overfor en række meget store beslutninger om udbygningen af den kollektive trafik. Ved Folketingets debat om redegørelsen, jf. Folketingstidende 1986/87, spalte 10023–10101, var der et udbredt ønske om, at staten skulle medvirke til, at disse problemer blev løst.

Statsrevisorerne gennemgik som nævnt i beretning nr. 16 fra januar 1987 trafikordningen og pegede især på, at det er vanskeligt at skabe sig overblik over den samlede belastning af statskassen fra hovedstadsområdets kollektive trafik, at ordningen er administrativt tung for både Hovedstadsrådet og DSB, at den handlefrihed, DSB har opnået gennem den statslige budgetreform, ikke har virkning for § 1-banerne, og endelig at reglerne for udmåling af Hovedstadsrådets kompensation til DSB for indtægtstab på § 4-banerne er uhensigtsmæssige.

På denne baggrund nedsatte den daværende trafikminister et udvalg sammensat af repræsentanter for Hovedstadsrådet og en række ministerier, som skulle foretage en samlet vurdering af den fremtidige trafiktilrettelæggelse i hovedstadsområdet og overveje forskellige udviklingsmuligheder for den kollektive trafik frem til år 2000 samt vurdere omkostningerne ved forskellige løsningsforslag og mulighederne for at finansiere disse. Udvalget skulle samtidig vurdere behovet for en revision af det organisatoriske og økonomiske grundlag for trafikordningen og i givet fald komme med forslag til nye bestemmelser. Udvalget afgav sin redegørelse i juni 1988.

I redegørelsen gennemgår udvalget den nuværende trafikordning og peger på en række fordele og