

ulemper ved denne. Det er udvalgets opfattelse, at passagererne har oplevet det fælles takstsystem og de samordnede køreplaner som en væsentlig forbedring af den kollektive trafik. Passagertallet på S-banerne steg således med 50 pct. fra 1977 til 1981 og har stort set holdt sig på dette niveau indtil i dag. Selvom også energikrisen havde indflydelse på passagertallet, hersker der næppe tvivl om, at en stor del af stigningen kan tilskrives det fælles takstsystem.

Det er udvalgets opfattelse, at loven har givet anledning til forskellige opfattelser i Hovedstadsrådet og DSB om ansvarsfordelingen. DSB er bevaret som en samlet teknisk og organisatorisk enhed, der udfører trafikken på § 1-banerne som entreprenør for Hovedstadsrådet. DSB er derfor ikke på samme måde som HT underkastet Rådets direkte styring, og Rådet må på baneområdet forlade sig på teknisk ekspertise og rådgivning fra den part, som skal styres.

Hertil kommer, at beslutningsprocedurerne er præget af, at to selvstændige organisationer med forskellige administrative systemer er involveret, og at de regler, som beslutningerne er underlagt, er væsensforskellige, hvilket er blevet yderligere forstærket efter indførelsen af det statslige nettostyringsprincip. Desuden indebærer den økonomiske ordning for § 1-banerne, hvor staten betaler en fast kompensationsydelse til Hovedstadsrådet, som så til gengæld refunderer DSB dets udgifter, ikke nogen form for økonomisk tilskyndelse for DSB til at nedbringe omkostningerne eller at øge indtægterne.

De statslige repræsentanter i udvalget har givet udtryk for, at de problemer, der er forbundet med den nuværende ordning, ikke kan løses ved justeringer i bestående regler, og at ordningen ikke giver DSB nogen tilskyndelse til en økonomisk effektiv drift og ikke sikrer en teknisk fleksibilitet mellem S-togsdriften og den øvrige banedrift. Det er opfattelsen, at Hovedstadsrådet aldrig har accepteret at have det fulde økonomiske ansvar for § 1-banerne, således som det er forudsat i loven, og at Rådet næppe heller kan forventes at ville påtage sig dette ansvar i fremtiden.

Disse repræsentanter anbefaler derfor, at trafikordningen ændres, således at S-togene tilbageføres til staten, idet det er en forudsætning, at det fælles takstsystem bibeholdes, og at køreplanssamarbejdet fortsætter med henblik på en samordning af bane- og bustrafikken.

Hovedstadsrådets repræsentanter i udvalget har taget afstand fra overføring af S-banerne til staten, fordi dette vil nedbryde enheden i den overordnede planlægning og splitte det kollektive trafikapparat i to konkurrerende sektioner. Efter disse repræsentanters opfattelse kan regionplanlægning og fælles styring af et samlet kollektivt trafiksystem ikke adskilles

i et storbysamfund, hvorfor opgaven må varetages af et kommunalt fællesskab, medmindre staten selv ønsker at overtage såvel regionplanlægningen som busdriften og banedriften.

4. Den fremtidige trafikordning

Som en konsekvens af lovforslaget om nedlæggelse af Hovedstadsrådet er det nødvendigt at ændre den gældende trafikordning, som i alt væsentligt bygger på eksistensen af et Hovedstadsråd. Det vil være naturligt samtidig hermed at gøre op med problemerne ved den nugældende trafikordning, således at en ny ordning får en klarere opgavefordeling, virksomhedsøkonomiske ledelsesformer, større konkurrencemoment uden at de opnåede kvaliteter, især den frie omstigningsret mellem tog og bus, fortabes. Videre skal en større del af buskørslen udføres af private vognmænd. Lovforslaget bygger på disse hovedprincipper.

I henhold til lov nr. 114 af 29. marts 1978 om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet, jf. Folketingstidende 1977/78, spalte 523, 1158, 7443, 7691, tillæg A spalte 1089, tillæg B spalte 545, 559 og tillæg C spalte 289 drives bustrafikken i de fleste amtskommuner af fællesskommunale trafikselskaber, mens DSB står for togtrafikken.

Denne lovs bestemmelser kan imidlertid ikke overføres direkte, fordi opdelingen på amtskommuner ikke er meningsfuld i forhold til trafikmønsteret i hovedstadsområdet, hvor størstedelen af de daglige boligarbejdsstedsrejser går på tværs af amtsgrænserne. Hertil kommer, at det fælles takstsystem, som er en forudsætning for den frie omstigningsret mellem tog og busser, ikke kan opretholdes uden et trafikselskab omfattende samtlige 5 (amts)kommuner, som kan indgå takstfællesskab med DSB.

Efter lovforslaget skal bustrafikken fortsat varetages af Hovedstadsrådets Trafikselskab, men ledelsen af selskabet skal forestås af en bestyrelse på 5 medlemmer, som vælges af Københavns og Frederiksberg Kommunalbestyrelser samt Københavns, Frederiksborg og Roskilde Amtsråd.

Denne ledelsesform adskiller sig fra den gældende ordning ved bestyrelsens begrænsede størrelse og ved en direkte repræsentation af de myndigheder, der skal finansiere nettoudgifterne. Det bestemmes desuden, at bestyrelsen alene skal fastlægge de overordnede kvalitetsmål for driften samt fastlægge budgetter og takster, mens ansvaret for den daglige drifts- og anlægstilrettelæggelse, herunder personalestyringen, ligger hos en direktion. Herved kan den nuværende omkostningskrævende politiske detaljstyring undgås.