

Hovedstadsområdets Trafikselskab videreføres således, men samtidig foreslås det, at større dele af bus-trafikken i fremtiden skal udføres af andre for selskabets regning.

I modsætning til det øvrige land, hvor trafikvirksomhederne fungerer som administrationsselskaber, der udfører bustrafikken ved hjælp af entreprenørkontrakter med såvel private busvirksomheder som DSB, drives hovedparten af bustrafikken i hovedstadsområdet af HT selv.

Den nuværende entreprenørkørsel i hovedstadsområdet udføres efter en standardentreprenørkontrakt, hvori betalingen er fastlagt. Denne kontraktform giver ikke umiddelbart noget incitament til indbyrdes konkurrence mellem de private busvirksomheder, og produktivitetsstigninger og rationaliseringsgevinster kommer således ikke trafikselskabet til gode.

Det er opfattelsen, at en øget konkurrence mellem forskellige trafikvirksomheder, det være sig privat eller offentligt ejede, kan medvirke til en større økonomisk effektivitet både gennem nedbringelse af omkostningerne og forbedringer af produktet. Forslaget indeholder derfor et krav om, at mindst 30 pct. af kørselsomfanget efter 2 ½ år skal udføres af andre efter offentligt udbud, og at en del af kørslen fortsat løbende skal udbydes.

Trafikselskabets nettoudgifter dækkes ligesom Hovedstadsrådets nuværende udgifter af (amts)kommunerne i forhold til beskatningsgrundlaget, medmindre andet aftales mellem parterne.

Trafikvirksomhedernes nettoudgifter finansieres i det øvrige land efter forskellige fordelingsnøgler, hvori kan indgå bl.a. befolkningstal, personkilometer, buskilometer og bustimer, ligesom der findes tilkøbsordninger, hvor en kommune kan købe sig til mertrafik indenfor sit område mod at betale omkostningerne herved.

Bestemmelsen om, at parterne kan aftale en anden fordeling, åbner mulighed for, at den enkelte (amts)kommune, eventuelt efter ønske fra en kommune, kan sikre sig et øget kørselsomfang mod selv at betale omkostningerne herved gennem en ændret byrdefordeling. Herved gives der den enkelte (amts)kommune mulighed for en øget indflydelse på det lokale kørselsomfang.

I overensstemmelse med anbefalingerne fra de statslige repræsentanter i Udvalget om Hovedstadsområdets Trafik indebærer lovforslaget, at § 1-banerne påny henlægges under statens ansvar. Denne ændrede opgavefordeling giver en forenkling af beslutningsprocesserne og en mere entydig ansvarsplacering. Samtidig får staten ansvaret for en styrkelse af S-togstrafikken, der udgør grundstammen i hoved-

stadsområdets kollektive trafik, bl.a. ved en udskiftning af S-togsparken, forøgelse af kapaciteten samt forbedring af infrastrukturen.

Trafikselskabet skal i samarbejde med DSB udarbejde en plan for den kollektive trafik med både tog og bus i hovedstadsområdet. Planen skal sikre den mest rationelle udnyttelse af trafiksystemet, herunder især fastholde og udbygge bussernes funktion som tilbringertrafik til togtrafikken.

Takstfællesskabet og dermed passagerernes frie omstigningsret mellem tog og bus er det centrale element i den gældende trafikordning. Takstfællesskabet er særegent for hovedstadsområdet og er af afgørende betydning for opretholdelsen af det nuværende kvalitetsniveau og dermed for den kollektive trafiks andel af trafikken i området. Selv om opgavefordelingen ændres, viderefører lovforslaget derfor takstfællesskabet.

Trafikselskabet får, ligesom Hovedstadsrådet har haft det, den fulde kompetence til at fastsætte taksterne. Selskabet og dermed de lokale myndigheder får hermed fortsat en væsentlig indflydelse på den samlede kollektive trafik og kan påvirke såvel passager-tilgangen som indtægterne både for selskabet selv og for banevirksomhederne. Dette giver selskabet et særligt ansvar for, at takstfastsættelsen ikke udhuler banevirksomhedernes indtægtsgrundlag.

Takstfællesskabet nødvendiggør, at takstindtægterne fordeles mellem selskabet og banevirksomhederne. Efter den nugældende ordning for § 1-banerne får Hovedstadsrådet alle indtægterne og afholder til gengæld alle DSBs udgifter hertil. § 4-banerne er allerede underkastet en form for indtægtsfordeling, idet Hovedstadsrådet kompenserer DSBs indtægststab på disse baner. Indtægtskompensationen reguleres efter DSBs takster i det øvrige land, men ikke for ændringer i passager-tilgangen. Begge disse ordninger lider således af den skavank, at de ikke inddrager det af trafikvirksomhederne ydede transportarbejde i beregningerne, og derfor heller ikke giver virksomhederne noget økonomisk incitament til serviceforbedringer. § 1-ordningen giver desuden ikke DSB noget incitament til at effektivisere driften. Ordningerne er da også, som nævnt, blevet kritiseret såvel af Statsrevisorerne som af Udvalget om Hovedstadsområdets Trafik.

For privatbanerne gælder under den nuværende ordning en særlig indtægtskompensationsordning i henhold til overenskomster mellem Hovedstadsrådet og disse.

Efter forslaget skal indtægtsfordelingen afspejle det af virksomhederne ydede transportarbejde. Dette vil tilskynde virksomhederne til at søge at få flere passagerer og til at holde omkostningerne nede.