

Rammerne for driften af disse baner vil blive indeholdt i de årlige bevillingslove, hvorved Folketinget på ny får fuld indflydelse på den meget betydelige del af DSB's trafik, der udgøres af den lokale togtrafik i hovedstadsområdet omfattende  $\frac{1}{3}$  af landets befolkning.

Folketinget vil gennem de årlige bevillingslove bestemme de samfundsmæssige hensyn, der skal tages i betragtning både for området selv og for dette set i sammenhæng med det øvrige land. Staten vil således på ny få kompetencen vedrørende anlæg, materielanskaffelser og driftsomsfang og derved få mulighed for at styre og styrke den kollektive persontrafik i hovedstadsområdet.

Nettostyringssystemet vil tilskynde DSB til en økonomisk effektiv drift, ligesom der åbnes mulighed for en teknisk fleksibilitet mellem S-togsdriften og den øvrige banetrafik.

Som det imidlertid fremgår af bestemmelserne i §§ 5 og 6 og bemærkningerne hertil, bevares og videreføres det hidtidige samarbejde om planlægningen samt takstfællesskabet. Efter forslagens § 6 om det fælles takstsystem er det trafikelskabet, der fastsætter taksterne og billetteringssystemet for rejser med bus og tog, der alene foretages inden for hovedstadsområdet.

Bestemmelserne i § 42 i lov nr. 245 af 8. juni 1977 om DSB om trafik- og kommunikationsministerens og Folketingets Finansudvalgs kompetence til at fastsætte DSB's takster gælder derfor ikke for togrejser, der udelukkende foretages inden for hovedstadsområdet. Det samme gælder bestemmelserne i § 7 i DSB-loven om passagerer, der rejser uden gyldig billet eller kort. De hertil svarende bestemmelser for DSB's banetrafik i hovedstadsområdet og privatbanerne vil blive fastsat af trafikelskabet i medfør af forslagens § 6.

#### Til § 5

Efter forslaget udarbejder trafikelskabet i samarbejde med DSB en samlet trafikplan for den kollektive persontrafik i hovedstadsområdet.

Planen skal indeholde en rækkefølge for etablering af nye overordnede anlæg og materielanskaffelser. Planen skal sikre koordinering af trafikbetjeningen i henseende til den overordnede linjeføring, frekvens (kørselshyppighed), korrespondance mellem tog og bus og driftsperiode. Det skal herved undgås, at der sker uhensigtsmæssig konkurrence mellem tog og bus, og der skal tilstræbes en optimal udnyttelse af hvert af de to trafikmidler. Planen skal endvidere beskrive, hvorledes trafikken i hovedstadsområdet forholder sig til trafikken med tog og bus til og fra området.

Det hidtidige samarbejde om køreplanerne for den kollektive persontrafik med tog, DSB's og privatbanernes, og bus forudsættes videreført som hidtil med togbefordringen som grundstammen i trafikken. Køreplanerne vil omfatte såvel de lokale tog inden for hovedstadsområdet som de regionaltog på Sjælland, der har standsning inden for dette.

Det foreslås i stk. 3, at uoverensstemmelser om planlægningen afgøres af trafik- og kommunikationsministeren.

I indenrigsministerens lovforslag om ændring af forskellige lovbestemmelser som følge af nedlæggelsen af Hovedstadsrådet foreslås det, at regionplanerne i hovedstadsområdet udarbejdes med særlig hensyntagen til den kollektive trafikplan for området. Dette indebærer, at der skal ske en koordination af regionplanerne med den kollektive trafikplan, således at byudviklingen fortsat bygges op omkring de radiale jernbaner, og arbejdspladserne koncentrerer omkring stationer med høj betjeningsfrekvens, bl.a. i centralkommunerne.

#### Til § 6

Efter vedtagelsen af lovene fra 1973 og 1977 gennemførte Hovedstadsrådet en koordinering og gennemgribende forenkling af taksterne for den kollektive trafik i hovedstadsområdet. De mange busselskaber, som tidligere selv havde bestemt taksterne, indgik nu i et fælles takstsystem, der fra 1978 også omfattede lokale rejsende med DSB i hovedstadsområdet, og som betød fri omstigningsret mellem busser og tog. Med 1977-lovens ikrafttræden blev ansvaret for den kollektive persontrafik i hovedstadsområdet samlet i Hovedstadsrådet, der fuldt og helt fik kompetencen til at fastsætte taksterne, og som fik alle takstindtægterne.

Med lovforslaget videreføres det fælles takstsystem mellem tog og bus. Taksterne fastsættes af selskabet. Herigennem får (amts)kommunerne, der finansierer selskabet, fortsat en afgørende indflydelse på såvel passagertal som økonomien i trafikvirksomhederne. Det forudsættes, at det i de i § 7 omhandlede aftaler fastslås, at selskabet ikke foretager takstændringer uden høring af DSB.

For rejsende med DSB's tog til, fra og igennem hovedstadsområdet gælder DSBs takster som hidtil.

Der består en aftale mellem DSB og Hovedstadsområdets Trafikelskab, hvorefter månedskort til rejser med tog ind og ud af hovedstadsområdet har gyldighed til befordring med selskabets busser inden for dette samt til befordring med privatbanerne i området. Denne aftale forudsættes videreført.

Takst- og billetteringssystemet for S-banerne er baseret på, at passagererne selv påser, at den pågældende