

vedstadsområdet Trafikselskab (HT). I centralforvaltningen er der ansat ca. 180 personer. I HT er der ansat ca. 4.500 personer, heraf ca. 3.700 chauffører.

Til dækning af udgifterne til den kollektive trafik og til Hovedstadsrådets virksomhed i øvrigt udskriver Hovedstadsrådet bidrag på Københavns og Frederiksberg Kommuner samt Københavns, Frederiksborg og Roskilde Amtskommuner. Udgifterne fordeles efter udskrivningsgrundlag.

Efter Hovedstadsrådets budget for 1989 udgør nettodriftsudgifterne 1.178 mill. kr. og nettoanlægsudgifterne 374 mill. kr.

5. Hovedpunkterne i en ændret struktur og opgavefordeling inden for hovedstadsområdet

En nedlæggelse af Hovedstadsrådet vil medføre, at der på en række lovgivningsområder skal gennemføres konsekvensændringer. I de fleste tilfælde vil lovændringerne dog blot bestå i, at særordningerne for hovedstadsområdet ophæves, således at der herefter gælder samme regler som i det øvrige land på de pågældende områder.

På Miljøministeriets område vil man ved en nedlæggelse af Hovedstadsrådet opnå, at en række administrative opgave og beføjelser samt en række planlægningsopgaver lægges ud til de fem sekundærkommuner.

Herved skabes der overensstemmelse imellem de regler, der gælder for amtskommunerne i den øvrige del af landet og de amtskommuner, der hidtil har været underlagt Hovedstadsrådet, idet der lægges op til, at samordningsproblemer løses ved dialog amtskommunerne imellem.

De to store kommuner i hovedstadsområdet, København og Frederiksberg, er ikke, som landets øvrige kommuner, underlagt en amtskommune. Da plan-systemet er baseret på en primær og sekundær myndighed, medfører nedlæggelsen af Hovedstadsrådet, at disse kommuners kommuneplaner gives status som regionplaner.

Kommunalbestyrelserne i de to kommuner skal således varetage de opgaver og beføjelser, som i det øvrige land er henlagt til amtsrådene.

Hovedstadsrådets hidtidige funktion har været at samordne hovedstadsrådets overordnede planlægning i én regionplan. Hovedstrukturen i den eksisterende regionplan for hovedstadsområdet forudsættes fastholdt som en ramme for udviklingen.

De fremtidige regionplaner og regionplantillæg for hver af de 5 sekundærkommuner forudsættes tilvejebragt ved koordination myndighederne imellem.

Nedlæggelse af Hovedstadsrådet vil på Miljøministeriets område medføre ændringer i miljølovgivning-

gen, planlægningslovgivningen, naturfredningslovgivningen og råstoflovgivningen.

Efter den gældende trafikordning har Hovedstadsrådet ansvaret for den lokale og regionale kollektive persontrafik i hovedstadsområdet med både tog og bus. Nedlæggelsen af Hovedstadsrådet gør det derfor nødvendigt at finde frem til en ny ordning for denne trafik.

Regeringen vil benytte lejligheden til samtidig at foretage en administrativ forenkling og økonomisk effektivisering af tilrettelæggelsen af den kollektive trafik i området. Dette skal ske gennem en klarere opgavefordeling, hvor beslutningskompetencen følger det økonomiske ansvar, indførelse af virksomhedsøkonomiske ledelsesformer og en større grad af konkurrence med øget privat buskørsel.

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 1/3 af landets befolkning, og dens tæthed, en større betydning end i det øvrige land.

Når Hovedstadsrådet nedlægges, er det derfor både nødvendigt og ønskeligt 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.

Samtidig lægger regeringen vægt på, at der sker en administrativ forenkling og en økonomisk mere effektiv løsning af de nødvendige opgaver.

Et udvalg under trafik- og kommunikationsministeren om hovedstadsrådets trafik pegede i sin redegørelse fra juni 1988 på, at den gældende trafikordning er administrativt tung og ikke giver en klar opgavefordeling og placering af det økonomiske ansvar.

Regeringens forslag til en ny trafikordning vil derfor indebære en klarere opgavefordeling, idet S-togene føres tilbage til staten, som herved får ansvaret for en styrkelse af den investeringstunge grundstamme i den kollektive trafik, mens bustrafikken fortsat skal drives af Hovedstadsrådets Trafikselskab (HT) og finansieres af Københavns og Frederiksberg Kommuner og 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 detaljstyring fjern-