

Forslag

til

Lov om hovedstadsområdets kollektive personbefordring.

Fremsat den 8. februar 1973 af *ministeren for offentlige arbejder*.

Kapitel 1.

Formål.

§ 1. Formålet med denne lov er at tilvejebringe en samordning af den lokale kollektive personbefordring i hovedstadsområdet, jfr. lov om en amtskommune for hovedstadsområdet.

Kapitel 2.

Trafikrådet.

§ 2. Den 1. august 1973 nedsættes et trafikråd bestående af 13 medlemmer.

Stk. 2. Trafikrådet sammensættes på følgende måde:

- 1) Regeringen udpeger formanden, der ikke må have tilknytning til organer, virksomheder eller sammenslutninger, der varetager kollektiv personbefordring eller lignende virksomhed,
- 2) ministeren for offentlige arbejder udpeger 6 medlemmer og
- 3) amtsrådet for hovedstadsområdet vælger 6 medlemmer, jfr. dog § 10, stk. 1.

Stk. 3. For formanden og hvert af de øvrige medlemmer udpeges eller vælges en suppleant.

Stk. 4. Trafikrådet bistås af et sekretariat, hvis leder ansættes af trafikrådet.

Stk. 5. Udgifterne til trafikrådets og sekretariatets virksomhed afholdes af staten og amtskommunen for hovedstadsområdet med hver halvdelen, jfr. dog § 10, stk. 2.

§ 3. Trafikrådet skal fremme koordineringen af anlæg, linieføring, trafikbetjening,

Min. f. off. arb. DSB j. nr. 00582-9.

takstsystem og takstniveau for den kollektive personbefordring ad bane og vej inden for hovedstadsområdet. Trafikrådet sikrer denne koordinering gennem udøvelsen af de beføjelser, som ved lovgivningen er tillagt det, og gennem aftaler med trafikvirksomhederne i området. Trafikrådet skal herved påse, at der sker en optimal fordeling af trafikken mellem baner og busser.

Stk. 2. Trafikrådet skal ved varetagelsen af sine opgaver følge de i medfør af lov om regionplanlægning i hovedstadsområdet fastsatte hovedretningslinier for trafikbetjeningen i hovedstadsområdet.

§ 4. Inden den 1. april 1978 udarbejder trafikrådet forslag til en forening af bane- og busdriften i hovedstadsområdet og til fordeling af udgifterne.

Kapitel 3.

Banedrift.

§ 5. Anlæg og drift af banerne i hovedstadsområdet varetages af DSB og privatbanerne i området under hensyntagen til bestemmelserne i § 3, stk. 1.

Kapitel 4.

Busselskab.

§ 6. Den 1. august 1973 stifter Københavns og Frederiksberg kommunalbestyrelser og Københavns, Frederiksborg og Roskilde amtsråd et selskab, der under hensyntagen til bestemmelserne i § 3, stk. 1, udfører regelmæssig omnibuskørsel mellem ste-

der inden for hovedstadsområdet. Selskabet påbegynder driften senest den 1. oktober 1974. Selskabets vedtægter forelægges gennem det i lov om en amtskommune for hovedstadsområdet omhandlede fællesudvalg for indenrigsministeren og ministeren for offentlige arbejder til godkendelse.

Stk. 2. De med selskabets virksomhed forbundne udgifter afholdes af amtsrådet for hovedstadsområdet, jfr. dog § 11, stk. 2.

Stk. 3. Bestyrelsen består af 9 medlemmer, hvoraf 2 medlemmer udpeges af ministeren for offentlige arbejder, og 7 medlemmer vælges af amtsrådet for hovedstadsområdet, jfr. dog § 11, stk. 1. De nærmere bestemmelser om bestyrelsens virksomhed fastsættes i selskabets vedtægter.

Stk. 4. Repræsentantskabet er selskabets øverste myndighed. Repræsentantskabet består af 27 medlemmer, hvoraf ministeren for offentlige arbejder udpeger 6 medlemmer, og amtsrådet for hovedstadsområdet vælger 21 medlemmer, jfr. dog § 11, stk. 1. I selskabets vedtægter optages bestemmelser om særlige distriktsorganer. De nærmere bestemmelser om repræsentantskabets og distriktsorganernes virksomhed fastsættes i vedtægterne.

§ 7. Selskabet har ret til at overtage virksomheder, der driver regelmæssig omnibuskørsel inden for hovedstadsområdet, og som staten, amtskommunerne og kommunerne i hovedstadsområdet enkeltvis eller i forening har en sådan rådighed over, at de kan overdrage virksomheden.

Stk. 2. Villkårene for virksomhedens overtagelse aftales mellem denne og selskabet og godkendes af det i lov om en amtskommune for hovedstadsområdet omhandlede fællesudvalg.

Stk. 3. Overtagelsen skal omfatte rullende materiel til brug for regelmæssig omnibuskørsel. Ved vurderingen af materiellets værdi skal tages hensyn til dettes anskaffelsespris, levetid, alder og vedligeholdelsesstand.

Stk. 4. Faste anlæg med tilbehør, som virksomheden ikke ønsker at beholde, skal overtages af selskabet. Selskabet har krav på i op til 5 år at leje faste anlæg, som på overtagelsestidspunktet anvendes til brug for den omnibuskørsel, som overtages af selskabet.

Stk. 5. Personale, der er beskæftiget ved

den pågældende virksomhed, overtages af selskabet. Pensionsforpligtelser over for dette personale overtages af selskabet. Selskabet overtager ikke forpligtelser over for allerede pensioneret personale.

§ 8. Tvister i forbindelse med selskabets stiftelse eller mellem selskabet og de i § 7, stk. 1, nævnte virksomheder om overtagelsen eller vilkårene for denne, kan af hver af parterne indbringes for et nævn. Nævnet består af 3 medlemmer. Formanden udpeges af præsidenten for højesteret, medens hver af tvistens parter udpeger et medlem. Nævnet afholder sine møder i København.

Stk. 2. Tvister, der kan indbringes for det i stk. 1, omhandlede nævn, kan ikke indbringes for domstolene, inden nævnets afgørelse foreligger.

Stk. 3. De med nævnets virksomhed forbundne udgifter afholdes af selskabet.

Kapitel 5.

Ikrafttrædelses- og overgangsbestemmelser.

§ 9. Loven træder i kraft den 1. maj 1973.

§ 10. De kommunale repræsentanter i trafikrådet vælges for tidsrummet fra den 1. august 1973 til den 31. marts 1974 således: Københavns og Frederiksberg kommunalbestyrelser og Københavns amtsråd vælger hver 1 medlem og Frederiksborg og Roskilde amtsråd i forening 3 medlemmer.

Stk. 2. Udgifterne til trafikrådets og sekretariatets virksomhed i tiden 1. august 1973 til 31. marts 1974 afholdes med halvdelen af staten og med halvdelen af Københavns og Frederiksberg kommuner samt Københavns, Frederiksborg og Roskilde amtskommuner. Fordelingen mellem kommunerne sker efter registerfolketallene den 1. januar 1972.

§ 11. For tidsrummet fra den 1. august 1973 til den 31. marts 1974 vælges de kommunale repræsentanter i den i § 6, stk. 3, omhandlede bestyrelse således: Københavns kommunalbestyrelse vælger 2 medlemmer, Frederiksberg kommunalbestyrelse 1 medlem, Københavns amtsråd 1 medlem, og

Frederiksborg og Roskilde amtsråd i forening 3 medlemmer. De kommunale repræsentanter i det i § 6, stk. 4, omhandlede repræsentantskab vælges i dette tidsrum således: Københavns kommunalbestyrelse vælger 6 medlemmer, Frederiksberg kommunalbestyrelse 3 medlemmer, Københavns amtsråd 3 medlemmer, Frederiksborg og Roskilde amtsråd i forening 9 medlemmer.

Stk. 2. I tiden 1. august 1973 til 31. marts 1974 afholdes udgifterne til busselskabet af de i stk. 1, nævnte kommuner. Fordelingen mellem kommunerne sker efter registerfolketallene den 1. januar 1972.

§ 12. Forslag om revision af denne lov forelægges folketinget i folketingsåret 1978-79.

Bemærkninger til lovforslaget.

I. Almindelige bemærkninger.

Til anlæg og drift af en jernbane kræves en af folketings vedtaget lov eller koncession meddelt i henhold til en af folketings vedtaget lov. De nærmere bestemmelser om befordringen er for DSBs vedkommende senest indeholdt i lov nr. 221 af 31. maj 1968 (Statsbaneloven) med senere ændringer. For personbefordringens vedkommende skal der i henhold til lovens § 9 udgives en køreplan, hvis nærmere indhold bestemmes af DSBs ledelse.

DSBs takster fastsættes i henhold til lovens § 53 af ministeren for offentlige arbejder under iagttagelse af nærmere i §'en anførte regler. For privatbanernes vedkommende skal taksterne godkendes af ministeren for offentlige arbejder, der ligeledes har indseende med køreplanerne.

Til drift af en omnibusrute kræves tilladelse i henhold til lov om omnibus- og fragtmandskørsel med motorkøretøjer, jfr. bekendtgørelse nr. 346 af 14. juli 1970. Dette følger af lovens § 1, stk. 1, hvorefter der ved omnibuskørsel forstås kørsel med motorkøretøjer, der er bestemt til mod vederlag at benyttes eller faktisk benyttes til samtidig befordring af flere af hinanden uafhængige personer.

Bestemmelsen omfatter således såvel kørsel i rute som lejlighedsvis kørsel. Tilladelse til omnibuskørsel inden for hovedstadsområdet meddeles i henhold til loven enten af vedkommende kommunalbestyrelse eller af trafikudvalgene for Storkøbenhavn, Frederiksborg og Roskilde amtskommuner og endelig i visse særlige tilfælde af landsnævnet for omnibus- og fragtmandskørsel.

Kommunalbestyrelse og trafikudvalg godkender linieføring, takster og køreplaner for kørslen.

Denne opsplitning af beslutningsmyndigheden, når det gælder jernbane- og bustrafikken i hovedstadsområdet mellem folketing, ministeren for offentlige arbejder, vedkommende jernbanestyrelse, kommunalbestyrelse og trafikudvalg, har gjort det naturligt at overveje en lovgivning, som kunne medføre en koncentration af beslutningsmyndigheden i forbindelse med den kollektive trafik.

I forslag til lov om en amtskommune for hovedstadsområdet er foreslået en bestemmelse om, at amtskommunen skal medvirke til en samlet trafikplanlægning og til samordning, udbygning og drift af kollektiv lokaltrafik. Ifølge forslag til lov om

regionplanlægning i hovedstadsområdet § 2, stk. 2, skal der i regionplanen fastsættes hovedretningslinier for trafikbetjeningen i hovedstadsområdet. Nærværende lovforslag slutter sig for så vidt angår den kollektive lokaltrafik til disse bestemmelser.

Ved lovforslaget tilsigtes det at tilvejebringe en samordning af den kollektive personbefordring i hovedstadsområdet på såvel kortere som længere sigt. Der foreslås oprettet et trafikråd, der skal være koncessionsgivende myndighed for al omnibuskørsel inden for Københavns og Frederiksberg kommuner samt Københavns, Frederiksborg og Roskilde amtskommuner, og stiftet et kommunalt busselskab, der skal udføre regelmæssig omnibuskørsel i dette område.

II. Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser.

Til § 1.

Området omfatter Københavns, Frederiksborg og Roskilde amtskommuner samt Københavns og Frederiksborg kommuner.

Til § 2.

Bestemmelser om trafikrådets fremtidige opgaver og beføjelser skal være indeholdt i det forslag til en forening af bane- og busdriften, som trafikrådet ifølge forslaget § 4 skal udarbejde inden den 1. april 1978.

Til formand for trafikrådet forudsættes udpeget en person, der er uafhængig af de interesserede parter.

Med de funktioner og opgaver, der tillægges trafikrådet, er det nødvendigt, at det får et sekretariat til sin rådighed. Udgiften til trafikrådets og sekretariatets virksomhed foreslås indtil videre fordelt ligeligt mellem staten og kommunerne og anslås skønsmæssigt at ville andrage ca. 1 mio kr. årligt.

Til § 3.

Koordineringen mellem bane- og busdriften sker i trafikrådet. Ved det samtidig hermed forelagte forslag til lov om ændring af loven om omnibus- og fragtmandskørsel foreslås den koncessionsgivende myndighed for så vidt angår omnibuskørsel inden for hovedstadsområdet overført til trafikrådet, uanset om kørslen alene foregår inden for Køben-

F. t. 1. om hovedstadsområdets kollektive personbefordring.

havns og Frederiksbergs eller en enkelt primærkommunes område. Trafikrådet vil herved overtage de beføjelser, som hidtil har været tillagt de pågældende kommunalbestyrelser og trafikudvalg i området.

Trafikrådet skal som koncessionsgivende myndighed for hele hovedstadsområdet godkende linieføring, takster og køreplaner for busdriften, herunder den busdrift, der udføres af det kommunale busselskab, og samtidig skal trafikrådet træffe aftaler med trafikvirksomhederne i området om de nævnte forhold, således at der opnås den videst mulige koordinering. Det må dog herved erindres, at trafikrådet ikke får tillagt nogen besluttende myndighed for så vidt angår banedriften, der fortsat vil være underlagt folketingets og ministeren for offentlige arbejders beslutninger og indflydelse.

Ifølge lovforslaget om regionplanlægning i hovedstadsområdet fastsættes i regionplanen hovedretningslinier for trafikbetjeningen i hovedstadsområdet, § 2, stk. 2, og retningslinier for tidsfølgen for udbygningen af byzonerne og tilvejebringelsen af de nødvendige anlæg, § 2, stk. 3. Ifølge forslag til lov om lands- og regionplanlægning er det regeringens hensigt at etablere et ministerudvalg bl. a. til gennemgang af regionplanforslag. I forbindelse med den statslige godkendelse af regionplanen vil der ske en præliminær vurdering af regionplanens antagelser om den statslige nærbanebetjening i området og specielt om anlæg af nye baner, og der vil ved godkendelsen i givet fald blive foretaget de nødvendige ændringer i planen.

På grundlag af regionplanen udarbejder DSB, privatbanerne og busselskabet trafikplaner, der vil være en konkretisering og detaljering af regionplanens hovedretningslinier for trafikbetjeningen. Trafikplanerne koordineres af trafikrådet.

I kraft af den indsigt, der ved udarbejdelsen er opnået med hensyn til mulighederne for trafikbetjening og de økonomiske konsekvenser, må det antages, at der kan opstå divergenser mellem trafikplanerne og regionplanen, hvad angår trafikbetjening og -anlæg samt etapedeling. Dette forhold vil kunne føre til ændringer i regionplanens bygelsesplacering. F. eks. vil en senere etablering af et S-baneanlæg kunne medføre en forskydning af byvækstens fordeling i regionplanen til områder, der allerede er S-banebetjent, og udskydelse af byvæksten langs det forsinkede S-baneanlæg til en senere etape.

De eventuelle ændringer, der således kan komme på tale i forhold til regionplanen med hensyn til trafikbetjening og -anlæg, og bebyggelsens fordeling, har som konsekvens, at regionplanorganet

i givet fald må udarbejde og fremsende planændringen til statslig godkendelse i form af et tillæg til den godkendte regionplan.

Ifølge ovennævnte forslag til lov om regionplanlægning, § 3, stk. 2, optager amtsrådet under udarbejdelsen af regionplanen forhandling om planens indhold med bl. a. offentlige myndigheder, som berøres af eller har indflydelse på regionplanen eller dens gennemførelse. I kraft af denne bestemmelse vil også trafikrådet få lejlighed til at udtale sig om planen.

Til § 4.

Forslaget tilsigter ikke blot at hidføre en koordinering af trafikken i hovedstadsområdet på kortere sigt, men det skal også være et instrument til at opnå en mere langsigtet løsning gennem en forening af bane- og busdriften.

Gennemførelsen af denne vil kræve en række undersøgelser og forberedelser. Trafikrådet vil være et velegnet organ til at udføre dette arbejde, og det pålægges derfor ved forslaget trafikrådet inden den 1. april 1978 at udarbejde forslag herom samt stille forslag til fordeling af udgifterne.

Når det nævnte tidspunkt er valgt, skyldes dette, at det ikke er skønnet muligt for trafikrådet at færdiggøre arbejdet tidligere, idet trafikrådets arbejde med at koordinere busdriften og at koordinere denne med banedriften i sig selv er en så betydelig opgave, at det ikke med rimelighed vil kunne pålægges trafikrådet at færdiggøre forslaget til en forening af bane- og busdriften til noget tidligere tidspunkt. Endvidere vil det være naturligt, at trafikrådet får fornøden tid til at indhøste erfaringer med hensyn til udførelsen af de i § 3 omhandlede opgaver.

Det skal ved forslagets udarbejdelse tages i betragtning, at der består en teknisk integration mellem de baner, der betjener området og DSBs øvrige baner, og at det af denne og en række andre grunde vil være uhensigtsmæssigt at foretage en anlægs- og driftsmæssig adskillelse af disse. Der skal i den forbindelse henvises til Hovedstadsreformudvalgets betænkning af 30. april 1971 side 25 og 54, hvorefter det skal påhvile DSB at forestå projektering og anlæg samt varetage driften af banerne i området på det overordnede organs vegne.

Det er en forudsætning, at den planlagte udbygning af DSBs banenet i området ikke skal afvente trafikrådets ovennævnte forslag.

I forbindelse med bestemmelsen i nærværende § er det i § 12 foreslået, at forslag om revision af loven forelægges folketinget i folketingsåret 1978-79.

Til § 5.

Forslaget medfører ingen ændringer i banernes ledelses- og driftsmæssige forhold, jfr. bemærkningerne til § 3.

Til § 6.

I den af Teknikergruppen vedrørende forberedelse af lovforslag om samordning af den kollektive trafik i hovedstadsregionen afgivne indstilling af 19. december 1972 er indeholdt et af de kommunale repræsentanter udarbejdet forslag til samordning af hovedstadsregionens kollektive trafik. Ifølge dette forslag oprettes et kommunalt fællesskab for busdriften principielt omfattende alle buslinier i regionen. De i nærværende forslag omhandlede bestemmelser om et kommunalt busselskab bygger på dette kommunale forslag. Der er ikke i forslaget foreskrevet nogen bestemt selskabsform.

Dannelsen af busselskabet gør det muligt at koordinere de eksisterende busruter samt at udnytte busdriftens fleksibilitet, herunder med kort varsel at tilpasse ruteføring og køreplaner til de lokale behov. Endvidere vil det blive muligt at indføre et smidigt fælles billetsystem til fordel for passagererne.

Kommunerne har givet udtryk for ønske om, at selskabet stiftes så betids, at det kan begynde driften senest den 1. oktober 1974.

Da der er tale om et kommunalt busselskab, må udgifterne, herunder driftsunderskud, bevilges af amtsrådet.

På det i dag foreliggende grundlag er der fra kommunal side opstillet investeringsplaner – både ny- og reinvesteringer – for det fælles busselskab (nuværende prisniveau), idet det er forudsat, at der i de kommende 5 år skal ske en udbygning af trafikbetjeningen, navnlig i de ydre områder. Investeringsplanerne peger i retning af, at udgifterne i en 5 års periode vil stige fra knap 50 mio kr. pr. år til omkring 80 mio kr. pr. år.

De samlede investeringsudgifter i 5 års perioden forventes at blive ca. 335 mio kr. Driftsunderskuddet er i 1973-74 anslået til knapt 90 mio kr. I driftsudgifterne er medtaget forrentning og afskrivning af de nuværende aktiver. Der er derimod ikke medtaget aktuelle pensioner.

Tager man hensyn til den ovenfor anførte udbygning af trafikbetjeningen, navnlig i de ydre områder, samt til de pensionsforpligtelser for overtaget personale, der vil være aktuelle i 1977-78, kan driftsunderskuddet dette år, beregnet ud fra det i 1973-74 gældende pris-, løn- og takstniveau, anslås til knapt 125 mio kr.

Repræsentantskabet sammensættes således, at det får en bred lokal repræsentation, samtidig sikres de nødvendige lokale hensyn varetaget gennem særlige distriktsorganer.

Til § 7.

For at opfylde sit formål må selskabet omfatte de fleste mulige busruter i området, først og fremmest de statslige og kommunale og øvrige offentligt dominerede virksomheder. Ved forslaget hjemles der derfor selskabet ret til at overtage disse. Det er dog herved en forudsætning, at der ikke findes sådanne begrænsninger i rådighedsretten, at overdragelse ikke kan ske af retslige grunde.

Nogle private busvirksomheder vil formentlig fra starten selv ønske at blive overtaget af selskabet.

Overtagelse af private busvirksomheder må ske gennem en fri forhandling mellem selskabet og det private foretagende.

Dannelsen af busselskabet rejser en række økonomiske og personalemæssige problemer, som vil blive løst gennem forhandlinger mellem selskabet og virksomhederne samt dettes personale og ud fra de foreslåede retningslinier. De virksomheder, der skal overtages, kan have brug for faste anlæg til anden busvirksomhed eller jernbanedrift. Da busselskabet på sin side kan have brug for sådanne anlæg eller en del heraf, er der foreslået en hjemmel for selskabet til at indgå lejemål.

Til §§ 9-12.

De i henhold til lov om omnibus- og fragtmandskørsel med motorkøretøjer nedsatte trafikudvalg følger amtsrådenes valgperioder. De af disse udvalg i henhold til loven udfærdigede tilladelser er derfor i almindelighed meddelt fra en 1. april at regne.

Det er også af denne grund nødvendigt, at trafikrådet så hurtigt som muligt kan påbegynde sin virksomhed, således at trafikrådet får tid til at behandle spørgsmålet om fornyelse af de pr. 31. marts 1974 udløbende tilladelser. Der er derfor foreslået forskellige overgangsbestemmelser, som gør det muligt straks med virkning fra den 1. august 1973 at etablere trafikrådet.

Ligeledes med hensyn til medlemmerne af organerne i det foreslåede kommunale busselskab foreslås indført sådanne overgangsbestemmelser, som gør det muligt straks efter forslagens eventuelle vedtagelse at etablere disse.