

Forslag

til

Lov om hovedstadsområdets kollektive personbefordring.

Fremsat den 12. april 1977 af *ministeren for offentlige arbejder*.

Kapitel 1.

Statsbanedrift.

§ 1. Hovedstadsrådet træffer beslutning om driften, herunder om takster, billetteringssystem, køreplan og stationsbetjening m.v. for persontrafikken på statsbanestrækninger, hvor denne trafik udelukkende afvikles med tog, der alene kører inden for hovedstadsområdet.

Stk. 2. Hovedstadsrådet oppebærer indtægterne ved salg af billetter og kort til den i stk. 1 nævnte trafik.

§ 2. Hovedstadsrådet træffer beslutning om anlæg, anskaffelse af materiel samt ændring af eksisterende anlæg og materiel til den i § 1 nævnte trafik.

§ 3. Den i § 1 nævnte trafik udføres af DSB i overensstemmelse med hovedstadsrådets beslutninger.

Stk. 2. Anlæg projekteres og udføres i overensstemmelse med hovedstadsrådets beslutninger af DSB, der ligeledes forestår anskaffelse eller ændring af materiel.

Stk. 3. Hovedstadsrådet afholder omkostningerne i henhold til stk. 1 og 2.

§ 4. Hovedstadsrådet fastsætter takster og billetteringssystem for den lokale persontrafik inden for hovedstadsområdet ad andre statsbanestrækninger end de i § 1 nævnte.

Stk. 2. Hovedstadsrådet oppebærer indtægterne ved salg af billetter og kort til den i stk. 1 nævnte trafik mod at godtgøre DSB dets indtægtstab.

Min. f. off. arb. J. nr. M. 4-1.

§ 5. I det omfang hensynet til DSBs øvrige trafik eller sikkerhedsforskrifterne ikke er til hinder derfor, imødekommer DSB forslag fra hovedstadsrådet til køreplaner, anlæg og materielanskaffelser for den lokale persontrafik inden for hovedstadsområdet ad de i § 4 omhandlede banestrækninger.

Stk. 2. Hovedstadsrådet godtgør DSB enhver meromkostning, der er en følge af dets beslutninger om billetteringssystem i henhold til § 4, stk. 1, eller af dets forslag i henhold til stk. 1 i denne paragraf.

§ 6. Ministeren for offentlige arbejder bemyndiges til at indgå overenskomst med hovedstadsrådet om den nærmere ordning af forholdet mellem DSB og hovedstadsrådet vedrørende den i dette kapitel omhandlede togtrafik.

Stk. 2. Der nedsættes et udvalg, sammensat af lige mange medlemmer fra ministeriet for offentlige arbejder og hovedstadsrådet, til forhandling af ethvert spørgsmål, der er omfattet af denne lov og den i stk. 1 omhandlede overenskomst.

Stk. 3. Uoverensstemmelser i henhold til § 1, stk. 2, § 3, stk. 3, § 4, stk. 2, § 5, stk. 2, samt om fortolkningen af den i stk. 1 nævnte overenskomst kan af hver af parterne indbringes for en voldgiftsret, der består af 3 medlemmer. Formanden udpeges af præsidenten for Højesteret, medens hver af parterne udpeger et medlem. Nævnets afgørelse er endelig.

Stk. 4. Uoverensstemmelser i henhold til § 5, stk. 1, afgøres endeligt af ministeren for offentlige arbejder efter forhandling med hovedstadsrådet.

§ 7. Med de begrænsninger, der følger af foranstående bestemmelser, finder de for DSB gældende love og bestemmelser anvendelse på den i §§ 1 og 4 nævnte trafik.

Kapitel 2.

Privatbanedrift.

§ 8. Ministeren for offentlige arbejder bemyndiges til at godkende overenskomster mellem privatbanerne i hovedstadsområdet og hovedstadsrådet om en ordning for den lokale persontrafik ad privatbanestrækninger svarende til den, der gælder efter kapitel 1 for statsbanestrækninger.

Kapitel 3.

Busdrift.

§ 9. Hovedstadsrådet varetager driften af almindelig rutekørsel, hvor denne alene udføres inden for hovedstadsområdet, og afholder omkostningerne herved.

Kapitel 4.

Tilskud.

§ 10. Fra 1. april 1978 ydes der hovedstadsrådet et årligt statstilskud til kompensation for de af hovedstadsrådet overtagne udgifter vedrørende den togtrafik, der i henhold til § 1 udføres af DSB, med et grundbeløb på 288 mill. kr. Grundbeløbet består af en investeringsandel på 175 mill. kr., regnet i pris- og lønniveau 1. juli 1975,

og en driftsunderskudsandel på 113 mill. kr., hvoraf 104 mill. kr. er regnet i pris- og lønniveau 1. juli 1975 og de resterende 9 mill. kr. i pris- og lønniveau 1. april 1976. Tilskudsbeløbet, der første gang udbetales i perioden 1. april-31. december 1978 med $\frac{3}{4}$, udgør grundbeløbet opreguleret med den forventede ændring i bruttofaktoringkomsten, jfr. stk. 2, fra henholdsvis 1. juli 1975 og 1. april 1976 til gennemsnit for perioden 1. april-31. december 1978. For de følgende år svarer tilskudsbeløbet til $\frac{4}{3}$ af tilskuddet i perioden 1. april-31. december 1978 reguleret i overensstemmelse med ændringen i bruttofaktoringkomsten, jfr. stk. 2. Tilskudsbeløbet skal anvendes til kollektive trafikformål.

Stk. 2. Bruttofaktorindkomsten, jfr. stk. 1, der opgøres på grundlag af de af Danmarks Statistik senest foretagne opgørelser i det år, hvor tilskudsberegningen foretages, omfatter ikke bruttofaktoringkomsten ved offentlige ydelser. Endvidere opgøres bruttofaktoringkomsten eksklusive realtilvæksten ved reguleringen af investeringsandelen.

Kapitel 5.

Ikrafttrædelse.

§ 11. Loven træder i kraft den 1. april 1978.

Stk. 2. Lov nr. 303 af 13. juni 1973 om hovedstadsområdets kollektive personbefordring ophæves samtidig. Kapitel 2 i nævnte lov ophæves straks ved kundgørelsen i Lov tidende.

Bemærkninger til lovforslaget.

Almindelige bemærkninger.

Efter § 12 i lov nr. 303 af 13. juni 1973 om hovedstadsområdet kollektive personbefordring skal loven op til revision i folketingssamlingen 1976-77. Hensigten med lovrevisionen skulle være at forene bane- og busdriften i hovedstadsområdet således, at ansvar og beslutningskompetence for al lokaltrafik i området samles hos hovedstadsrådet, der i forvejen har ansvaret for områdets fysiske udvikling i øvrigt.

I forhold til den øvrige del af landet spiller banerne i hovedstadsområdet en central rolle for afviklingen af områdets lokaltrafik. Den lokale banetrafik i hovedstadsområdet udføres først og fremmest af DSB, men også af de i området værende privatbaner.

En forening af bane- og busdriften i hovedstadsområdet er for det første nødvendig for at sikre en tilfredsstillende samordning af lokaltrafikken i området, hvad enten denne udføres ad vej eller ad bane. En sådan samordning kræver, at én og samme myndighed har ansvar og beslutningskompetence vedrørende de trafikmidler, der skal tjene til afviklingen af lokaltrafikken.

En forening af bane- og busdriften under hovedstadsrådets kompetence er endvidere nødvendig, hvis man — for at fremme den lokale kollektive trafikbetjening inden for de økonomiske rammer, der er til rådighed — vil sikre, at der skabes et effektivt samspil mellem trafikplanlægningen og regionplanlægningen.

Allerede ved udarbejdelsen af forslaget til den gældende lov overvejedes det at foreslå en forening af bane- og busdriften i hovedstadsområdet gennemført, men i erkendelse af, at dette ikke lod sig gøre samtidig, valgte man at gå frem i to etaper.

Ved den gældende lov (1. etape) fik man samlet busdriften i området under én fælles administration (HT). Ved lovrevisionen skulle man, som det fremgår af § 4, jfr. § 12, nå frem til den endelige løsning — en forening af bane- og busdriften i området under hovedstadsrådets ansvar og beslutningskompetence. Det er denne løsning, der er indeholdt i dette lovforslag.

På grund af den tekniske integration, der består mellem f.eks. DSBs lokaltrafik i området og DSBs øvrige trafik, har det hele tiden været forudsat, at DSB skal bevares som en samlet teknisk og organisatorisk enhed, der skal udføre lokaltrafikken på DSBs banestrækninger i området som entreprenør

for hovedstadsrådet. På samme måde skal privatbanerne i området udføre lokaltrafik på deres banestrækninger for hovedstadsrådet.

Trafikrådets formandskab har i overensstemmelse med lovens § 4 fremsat forslag til en foreningsløsning på entreprenørbasis. Dette forslag har været udgangspunkt for udarbejdelsen af nærværende lovforslag.

Ved lovforslagets foreningsløsning vil hovedstadsrådet fuldt ud få ansvar og beslutningskompetence for så vidt angår persontrafikken på de statsbanestrækninger, hvor denne trafik udelukkende udføres med tog, der alene kører inden for hovedstadsområdet („rene lokalstrækninger“). Disse banestrækninger er samtlige S-baner samt dieselbanerne Svane-møllen-Farum, Ballerup-Frederikssund og Hillerød-Snekkersten. Hovedstadsrådet vil altså på disse strækninger selv komme til at fastlægge takstpolitikken og fastsætte køreplaner. Hovedstadsrådet vil ligeledes få fuld beslutningskompetence med hensyn til anlæg af nye lokalbanestrækninger i området, udvidelse af eksisterende lokalbanestrækninger eller anlæg af nye stationer, værkstedsbygninger og lignende, ligesom det også skal træffe beslutning om anskaffelse af nyt materiel.

Anlæg og driften på disse rene lokalstrækninger skal i henhold til hovedstadsrådets anvisninger udføres af DSB, der ligeledes på hovedstadsrådets vegne foretager materielanskaffelser m.v.

Det økonomiske mellemværende mellem staten og hovedstadsrådet opgøres for disse banestrækningers vedkommende ved, at hovedstadsrådet oppebærer billet- og kortsalgssindtægterne af den lokale persontrafik mod til gengæld at betale samtlige omkostninger til drift og investeringer i anlæg og materiel.

På banestrækninger, der anvendes til såvel lokal persontrafik som persontrafik, der går ud af området („blandede strækninger“), får hovedstadsrådet også fuld beslutningskompetence med hensyn til takst- og billetteringssystem.

Derimod kan hovedstadsrådet ikke på disse strækninger få enekompetence med hensyn til køreplaner samt anlæg og materielanskaffelser, idet der her også må tages hensyn til den øvrige trafik, der skal afvikles på de blandede strækninger — dvs. persontrafik ud over området og godstrafik. Der må i forbindelse med konfliktsituationer på køreplansområdet m.v. ske en afvejning af hensynene til de forskellige arter af trafik, der foregår på disse stræk-

ninger, og hvor der ikke ved forhandling i det paritetisk sammensatte udvalg, der nedsættes i henhold til § 6, stk. 2, kan opnås enighed om en løsning, træffer ministeren for offentlige arbejder efter forhandling med hovedstadsrådet den endelige afgørelse.

Det økonomiske mellemværende for disse banestrækningers vedkommende opgøres ved, at hovedstadsrådet oppebærer billet- og kortsalgsindtægterne af den lokale persontrafik mod at godtgøre DSB det indtægtstab, det får på disse strækninger som følge af opgaveomlægningen. Hovedstadsrådet skal endvidere dække DSBs meromkostninger til drift og investeringer i anlæg og materiel ved imødekommelse af eventuelle ønsker fra hovedstadsrådet om mertrafik på disse blandede strækninger.

Hvis den i lovforslaget omhandlede opgaveoverførsel senere hen opgives, og opgaverne føres tilbage til staten, skal der ske en opgørelse over de investeringer til anlæg og materiel, som er betalt af hovedstadsrådet, og dette skal ved opgavetilbageførslen godskrives for værdien heraf i det omfang, værdien overstiger investeringsandelen af de samlede statstilskud, der er udbetalt til hovedstadsrådet, jfr. nedenfor.

Det er ikke hensigten med foreningen af bane- og busdriften, at staten skal vælte de betydelige udgifter til den lokale persontrafik i hovedstadsområdet, som, når trafikken udføres med tog, i dag afholdes af statskassen, over på hovedstadsrådet.

Da den lokale togtrafik i hovedstadsområdet er underskudsgivende, må der derfor ydes et tilskud fra staten til hovedstadsrådet således, at området sikres samme økonomiske stilling, som hvis opgavefordelingen var forblevet uændret.

Med det formål at skabe en byrdefordelmæssig neutral ordning indføres derfor efter forslaget et tilskud fra staten til hovedstadsrådet. Tilskuddet skal modsvare statens nettobesparelse ved hovedstadsrådets overtagelse af det økonomiske ansvar for den persontrafik, der udføres af DSB på de rene lokalstrækninger. I forslaget er tilskuddets grundbeløb fastsat til i alt 288 mill. kr. pr. år. Grundbeløbet består af en investeringsandel på 175 mill. kr., regnet i pris- og lønniveau 1. juli 1975, og en driftsunderskudsandel på 113 mill. kr., hvoraf 104 mill. kr. er regnet i pris- og lønniveau 1. juli 1975 og de resterende 9 mill. kr. i pris- og lønniveau 1. april 1976.

Ved beregningen af investeringsandelen har man taget udgangspunkt i gennemsnittet af de årlige budgettal vedrørende rene lokalstrækninger for perioden 1975-76—1979-80. For så vidt angår driftsunderskudsandelen er der taget udgangspunkt i de senest foreliggende regnskabstal, 1974-75, idet der

derudover er taget hensyn til, at S-banenettet siden da er blevet udvidet og vil blive udvidet yderligere, inden foreningen kan træde i kraft. Ved denne beregningsmetode er der søgt tilstræbt overensstemmelse med det totalbalanceprincip, der har fundet anvendelse ved alle hidtidige opgaveoverførsler fra staten til amtskommuner og kommuner.

Kompensationsydelsens grundbeløb vil efter forslaget blive reguleret således, at der gives dækning for fremtidige pris- og lønstigninger i forbindelse med anlæg og drift af rene lokalstrækninger.

Der foreslås samme reguleringsfaktor som den, der er foreslået for de generelle tilskud til amtskommuner og kommuner i indenrigsministerens forslag til lov om ændring af forskellige lovbestemmelser om tilskud til amtskommuner og kommuner — dog med den forskel, at man ved reguleringen af investeringsandelen (175 mill. kr.) fratrækker den gennemsnitlige realtilvækst i den private sektor.

Ved valget af den ovennævnte reguleringsmetode er det forudsat, at udviklingen i DSB's almindelige takstniveau for personbefordring fremover vil følge udviklingen i den private sektors bruttofaktorindkomst, dvs. pris- og lønudviklingen for denne sektor. Såfremt der sker ændringer i denne forudsætning, vil hver af parterne 3 år efter, at ordningen er trådt i kraft, kunne forlange reguleringsmetoden genforhandlet således, at den byrdefordelmæssige neutralitet, som er grundlaget for hele ordningen, bevares.

Kompensationsydelsen, der skal anvendes til kollektive trafikformål, vil blive udbetalt over en særlig konto på indenrigsministerens budget på finansloven. Det indebærer, at hovedstadsrådet frit kan afgøre, hvilke kollektive trafikformål kompensationsydelsen skal anvendes til. En sådan kontering vil samtidig markere, at tilskuddet ikke senere hen forudsættes beskåret i forbindelse med besparelser på statens trafikudgifter.

I overensstemmelse med lovens hovedformål skal hovedstadsrådet have samme kompetence i forhold til de privatbaner, der udfører lokaltrafik i hovedstadsområdet, som den kompetence, hovedstadsrådet får i forhold til DSB.

Den nærmere regulering af forholdet mellem hovedstadsrådet og den enkelte privatbane forudsættes fastlagt i en overenskomst med denne.

Statens hidtidige tilskud til trafikken på privatbanestrækningerne i henhold til den gældende lovgivning om forskellige privatbanetilskudsordninger vil blive opretholdt.

Koncessionsbeføjelsen for så vidt angår rutebil-kørslen i hovedstadsområdet ligger efter gældende

lovgivning hos trafikrådet, hvis medlemmer er udpeget af henholdsvis regeringen, ministeren for offentlige arbejder og hovedstadsrådet. Da trafikrådet har løst sin væsentligste opgave, at udarbejde forslag til en foreningsløsning, og der herefter ikke længere er behov for at bevare dette råd, foreslås det ophævet umiddelbart efter vedtagelsen af lovforslaget.

Ved et ændringsforslag til det af ministeren for offentlige arbejder fremsatte forslag til lov om buskørsel vil koncessionsbeføjelsen for så vidt angår rutebilkørslen inden for hovedstadsområdet blive henlagt til hovedstadsrådet.

Lovforslaget tilstræber, som der ovenfor er nærmere redegjort for, at sikre byrdefordelingsmæssig neutralitet i forbindelse med opgaveoverførslen til hovedstadsrådet ved, at staten skal give hovedstadsrådet et tilskud svarende til de omkostninger, staten skulle have afholdt, hvis opgaverne fortsat skulle udføres af staten. På denne baggrund kan lovforslaget ikke siges at få økonomiske konsekvenser hverken for staten eller hovedstadsrådet.

De administrative opgaver, der følger af lovforslaget, skønnes at kunne løses inden for de eksisterende personalerammer.

Specielle bemærkninger.

Til § 1.

De eksisterende statsbanestrækninger, der er omfattet af denne bestemmelse, er samtlige S-banestrækninger samt dieselbanestrækningerne Svane-møllen-Farum, Ballerup-Frederikssund og Hillerød-Snekkersten.

Bestemmelsen omhandler kun persontrafikken på de pågældende banestrækninger. Der udføres på flere af strækningerne - herunder også enkelte af S-banestrækningerne - godstrafik. Denne godstrafik, der i forhold til persontrafikken er af beskedent omfang, udføres fortsat af DSB og under dettes ansvar. Det er forudsat, at DSB fortsat uden særskilt betaling herfor skal kunne udføre godstrafik med materiel af hidtil kendt type på de pågældende banestrækninger i det omfang, hensynet til den persontrafik, som hovedstadsrådet til enhver tid ønsker at afvikle på disse strækninger, tillader det.

Kompetenceoverførslen til hovedstadsrådet vedrørende den i bestemmelsen omhandlede persontrafik indebærer, at hovedstadsrådet skal opbevare indtægterne samt afholde udgifterne i forbindelse med reklamevirksomhed på såvel stationer som i tog. Derimod skal kiosk- og restaurationsvirksomhed på stationerne fortsat henhøre under DSB.

Til § 2.

Beslutning om anlæg af baner er, hvad enten det drejer sig om baner til lokaltrafik eller til fjerntrafik, hidtil traditionelt truffet ved lov. Det er en konsekvens af forslaget, at der ikke fremtidig skal særlig lovhemmel til anlæg af lokalbaner i hovedstadsområdet. Der henvises til de samtidigt fremsatte lovforslag om henholdsvis ændring af lov om udbygning af det storkebenhavnske S-banenet og om forarbejder for tunnelbaneanlæg i København og Frederiksberg samt om ophævelse af lov om anlæg og drift af en tunnelbane i Københavns kommune, hvorefter beslutningerne om anlæg af Lundtoftebanen og Citybanen mellem Dybbølsbro og Østerport samt ekspropriationsbestemmelser for eventuelle tunnelbaneanlæg ophæves.

Ekspropriation til anlæg, som hovedstadsrådet træffer beslutning om, foretages efter reglerne i lov nr. 96 af 31. marts 1965 om ekspropriationer under ministeriet for offentlige arbejder.

Til § 3.

I denne paragraf kommer entreprenørforholdet til udtryk. Det fastslås således, at DSB på hovedstadsrådets vegne skal forestå udførelsen af nye banestrækninger m. v., der skal anvendes til den i § 1 nævnte trafik. Endvidere fastslås det, at DSB skal udføre trafikken samt foretage indkøb m. v. af materiel i overensstemmelse med hovedstadsrådets beslutninger.

Entreprenørforholdet indebærer, som nævnt i de almindelige bemærkninger, at DSB bevares som en teknisk og organisatorisk udelt virksomhed, og at der ikke sker ændringer i DSB-personalets ansættelsesforhold, pensionsforhold m. v.

Driftsomkostningerne i forbindelse med trafikken beregnes på grundlag af de regnskabsanalyser vedrørende Københavns nærtrafik, som DSB har foretaget siden 1970-71. Disse regnskabsanalyser har dannet grundlaget for fastsættelsen af den del af det i § 10, stk. 1, nævnte tilskud, der skal udbetales i kompensation for hovedstadsrådets overtagelse af det økonomiske ansvar for driften på de rene lokalstrækninger.

I overensstemmelse med regnskabsanalyserne anses skader overfor 3. mand, der opstår i forbindelse med driften af de heromhandlede banestrækninger, som en driftsomkostning, der skal afholdes af hovedstadsrådet. Det samme gælder skader på baneanlæg og materiel.

I regnskabsanalyserne er samtlige omkostninger til sporvedligeholdelse m. v. henført til persontrafikken til trods for, at visse strækninger som nævnt også anvendes til godstrafik. Da disse omkostninger

således indgår i grundlaget for tilskudsfastsættelsen, jfr. ovenfor, forudsættes det, at DSB ikke skal erlægge nogen betaling til hovedstadsrådet for denne trafik.

Til § 4.

Som nævnt under de almindelige bemærkninger kan hovedstadsrådet, når det drejer sig om statsbanestrækninger, der anvendes til såvel lokaltrafik som trafik ind og ud af hovedstadsområdet, kun få fuld beslutningskompetence med hensyn til takst- og billetteringssystem. Denne kompetence angår endvidere kun lokaltrafikken på de pågældende strækninger og således ikke rejser ind og ud af området.

Disse strækninger er Helsingør-København H (Kystbanen), København H-Roskilde samt strækningerne fra Roskilde til henholdsvis Hvalsø, Borup og Tureby (over Køge).

Medfører hovedstadsrådets beslutninger vedrørende billetteringssystem meromkostninger for DSB — f. eks. til opstilling af poletautomater — skal hovedstadsrådet efter § 5, stk. 2, godtgøre DSB disse.

For lokaltrafikken på de blandede banestrækninger skal hovedstadsrådet efter forslaget oppebære billet- og kortsalgsindtægterne. Til gengæld skal hovedstadsrådet godtgøre DSB dettes indtægtstab ved lokaltrafikken.

Indtægtstabet beregnes på grundlag af antallet og fordelingen af lokale rejser, der på foreningstidspunktet foretages på disse banestrækninger, og de til den tid gældende takster (takstniveau og -struktur) for DSB's personbefordring i hovedstadsområdet. Indtægtstabet skal fremover reguleres i forhold til de ændringer, der sker i DSB's almindelige takstbestemmelser for personbefordring i henhold til statsbaneloven.

Såfremt hovedstadsrådet træffer beslutning om indsættelse af busruter i konkurrence med togtrafikken, vil hovedstadsrådet således komme til at dække indtægtstabet ved en eventuel passagerafvandring fra togene som følge heraf. Medfører hovedstadsrådets takstpolitik eller beslutning om f. eks. at oprette flere tilbringerbuslinjer til togene en tilvandring af togpassagerer, vil merprovenuet derimod komme hovedstadsrådet til gode. Bliver tilgangen af passagerer imidlertid så stor, at der må indsættes ekstra materiel m. v. — hvorom hovedstadsrådet må træffe beslutning — vil forholdet blive behandlet efter reglerne i forslagets § 5, stk. 2, hvorefter hovedstadsrådet skal godtgøre DSB's meromkostninger.

Til § 5.

Efter bestemmelsen skal DSB blandt andet imødekomme hovedstadsrådets køreplanforslag for den lokale persontrafik på de banestrækninger, der anvendes til andet end lokaltrafik, medmindre hensynene til DSB's øvrige trafik er til hinder herfor. Hvor dette er tilfældet, skal DSB således ikke følge forslaget. Ligeledes kan DSB, hvor de nævnte hensyn nødvendiggør det, foretage ændringer i de til enhver tid gældende køreplaner. Det forudsættes herved, at det på foreningstidspunktet værende serviceniveau ikke ved disse ændringer forringes i en sådan grad, at det princip om en byrdefordelmæssig neutral ordning, der ligger bag lovforslaget, brydes.

Uoverensstemmelser om køreplansspørgsmål mellem hovedstadsrådet og DSB kan, efter at de er blevet behandlet i det i § 6, stk. 2, nævnte udvalg, indbringes for ministeren for offentlige arbejder, der efter forhandling med hovedstadsrådet træffer den endelige beslutning.

Ifølge forslaget skal hovedstadsrådet kompensere DSB for de eventuelle meromkostninger, som er en følge af hovedstadsrådets ønske om en bestemt køreplan, indsættelse af ekstra materiel m. v. Disse omkostninger kan — afhængig af det pågældende ønske — bestå af såvel driftsomkostninger som investeringer.

Opgørelsen af de pågældende meromkostninger må ske i hvert enkelt tilfælde. Opgørelsen må i det omfang, den ikke kan baseres på direkte opgørelser, ske i overensstemmelse med principperne i de af DSB allerede foretagne regnskabsanalyser.

Til § 6.

Den nærmere ordning af forholdet mellem DSB og hovedstadsrådet om den lokale togtrafik fastlægges i en overenskomst, som ministeren for offentlige arbejder indgår med hovedstadsrådet efter forhandling med finansministeren.

Til løsning af de problemer, der vil kunne opstå i forbindelse med samarbejdet mellem DSB og hovedstadsrådet om den lokale togtrafik, nedsættes et udvalg med 3 medlemmer, udpeget af ministeren for offentlige arbejder, og 3 medlemmer, udpeget af hovedstadsrådet.

Ved uoverensstemmelse i henhold til § 5, stk. 1, om køreplansspørgsmål m. v. har ministeren for offentlige arbejder på grund af de tekniske og trafikpolitiske spørgsmål, der her kan være tale om, den endelige afgørelse, idet han dog først skal have forhandlet sagen med hovedstadsrådet.

Uoverensstemmelser om de økonomiske afregnin-

ger mellem DSB og hovedstadsrådet samt afgørelse af fortolkningstvivil med hensyn til den i § 6, stk. 1, nævnte overenskomst, der ikke har kunnet afgøres ved forhandling, afgøres endeligt ved voldgift.

Til § 7.

For den i § 1 omhandlede trafik gælder sikkerheds- og ordensforskrifterne i statsbaneloven, uanset at DSB ikke træffer beslutning om trafikken, men alene udfører den som entreprenør for hovedstadsrådet. Statsbanelovens regler om befordringspligt og om folketingets finansudvalgs og ministeren for offentlige arbejders kompetence til at fastsætte takster gælder dog ikke. Omfanget af befordringspligten og takstpolitikken på disse banestrækninger skal efter forslaget fremover afgøres af hovedstadsrådet.

For den øvrige lokale trafik, der udføres af DSB, gælder reglerne i statsbaneloven om finansudvalgets og ministeren for offentlige arbejders kompetence med hensyn til takstbestemmelser for DSB's personbefordring heller ikke, idet denne kompetence også skal overgå til hovedstadsrådet.

Til § 8.

Privatbanerne inden for hovedstadsområdet er Lyngby-Nærum jernbane, Helsingør-Hornbæk-Gilleleje jernbane, Gribskovbanen, Hillerød-Frederiksværk-Hundested jernbane og Østbanen. De 4 første baner forløber udelukkende inden for hovedstadsområdet, medens den sidstnævnte forløber dels i hovedstadsområdet, dels i Storstrøms amtskommune og således udfører trafik, der går ud over området.

I overensstemmelse med lovens hovedformål skal hovedstadsrådet som nævnt i de almindelige bemærkninger have samme kompetence i forhold til de nævnte privatbaner som den i forhold til statsbanerne foreslåede.

Ordningen, der forudsættes nærmere forhandlet mellem hovedstadsrådet og de i de enkelte baner interesserede kommuner, fastlægges i en overenskomst mellem hovedstadsrådet og den enkelte bane. Disse overenskomster skal kunne godkendes af ministeren for offentlige arbejder efter forhandling med finansministeren.

Til § 9.

I bestemmelsen fastslås det, at hovedstadsrådet i overensstemmelse med den nugældende lovgivning varetager den almindelige rutebiltrafik i hovedstadsområdet.

Til § 10.

Det samlede årlige kompensationsbeløb, jfr. foran under de almindelige bemærkninger, er i alt opgjort til 288 mill. kr. Grundbeløbet består af en investeringsandel på 175 mill. kr. regnet i pris- og lønniveau 1. juli 1975 og en driftsunderskudsandel på 113 mill. kr., hvoraf 104 mill. kr. er regnet i pris- og lønniveau 1. juli 1975 og de resterende 9 mill. kr. i pris- og lønniveau 1. april 1976. Det beløb, der faktisk skal udbetales til hovedstadsrådet i finansåret 1978 (perioden 1. april—31. december 1978), må derfor opreguleres med den forventede ændring i bruttofaktoringkomsten fra henholdsvis 1. juli 1975 og 1. april 1976 til et gennemsnit af perioden 1. april—31. december 1978 samt reduceres med $\frac{1}{4}$ som følge af omlægningen pr. 1. januar 1979 af statens finansår til kalenderåret.

Tilskudsbeløbet i de følgende år foreslås også reguleret med ændringen i bruttofaktoringkomsten svarende til den ved beregningen af de generelle tilskud til amtskommuner og kommuner anvendte. Ved opgørelsen af bruttofaktoringkomsten efter nærværende lov bortses dog for så vidt angår kompensationen for de overtagne investeringsomkostninger fra realtilvæksten, jfr. foran under de almindelige bemærkninger.

Tilskuddet for 1979 skal herefter opgøres som tilskuddet for 1978 (beregnet på helårsbasis), opreguleret med stigningen fra 1976 til 1977 i bruttofaktoringkomsten opgjort eksklusiv bruttofaktoringkomst ved offentlige ydelser, og for så vidt angår investeringsandelen endvidere eksklusiv realtilvæksten.

Ved fastsættelsen af betalingsterminerne for statstilskuddet vil man tilstræbe, at der så vidt muligt bliver samtidighed mellem udbetaling af statstilskuddet og hovedstadsrådets udbetaling af den pengeydelse, det skal svare DSB i henhold til § 3.