

fælde ske ikke alene i selskabets bestyrelse og repræsentantskab; men tillige i hovedstadsrådets planlægnings- og økonomiudvalg og i selve rådet. Da bestyrelsen og repræsentantskabet i det væsentligste sammensættes af medlemmer af hovedstadsrådet, ville det betyde en forenkling af organisationsformen, at HT henlægges direkte under hovedstadsrådets politiske styring.

En henlæggelse af den politiske styring af selskabets opgaver til hovedstadsrådet vil nødvendigvis gøre nedsættelsen af et trafikudvalg under dette, hvilket må ske gennem en ændring af hovedstadsrådets styrelsesvedtægt.

Når repræsentantskabet bortfalder må arbejdstagernes repræsentation overfor selskabet i stedet ske gennem samarbejdsudvalg. Forhandlinger med personaleorganisationerne herom er indledt.

Samtidig må de af indenrigsministeren og ministeren for offentlige arbejder godkendte vedtægter for selskabet ændres.

De hidtidige bestemmelser om særlige distriktsorganer i selskabet til sikring af varetagelsen af de nødvendige lokale hensyn forudsættes opretholdt i vedtægterne.

Lovforslaget medfører ikke økonomiske eller administrative konsekvenser for det offentlige.

Folketingets forhandlinger om loven er optrykt i FT 1972-73 sp. 3640-3644, sp. 4836-4849 (1. behandling), sp. 7250-7281 (2. behandling), sp. 7639 (3. behandling). Som fremsat A. 5705.

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser.

Til § 1, nr. 1.

Det er vigtigt, at den retlige status og identitet, som HT hidtil har haft, opretholdes ganske uændret, bortset fra de ændringer, som følger af, at de hidtidige organer, repræsentantskab og bestyrelse bortfalder efter forslaget.

Til § 1, nr. 2.

I henhold til § 14 i lov nr. 331 af 13. juni 1973 om et hovedstadsråd varetager dette samordning, udbygning og drift af kollektiv lokaltrafik.

Siden HT's etablering har der udviklet sig et nært samarbejde mellem hovedstadsrådet/HT og ministeriet for offentlige arbejder, DSB, om takster, køreplaner, linieføring, billet- og kortsalg, omstigningsforhold etc. for DSBs jernbane- og HT's busstrafik i hovedstadsområdet.

Et hovedeksempel herpå er det pr. 20. april 1975 indførte takstsystem for rejser på kort for voksne med henholdsvis DSBs baner og HT's busser, den såkaldte „fælleskortordning“.

Dette af hensyn til samordningen af den kollektive personbefordring i området nødvendige samarbejde har fundet sted dels gennem løbende kontakter mellem hovedstadsrådet/HT og DSB, dels gennem statens repræsentanter i HT's repræsentantskab og bestyrelse.

Når repræsentantskab og bestyrelse efter forslaget bortfalder, er det hensigten i hovedstadsrådets styrelsesvedtægt at fastsætte sådanne bestemmelser, at det sikres, at DSB som hidtil har direkte adgang til at deltage i møder om og forhandle alle spørgsmål af fælles interesse for DSB og HT's drift med selskabets styrelse.

Til § 2.

Hovedstadsrådet har fremhævet det ønskelige i, at forenklingen af HT's organisationsform sker snarest muligt. Dette skyldes de mange væsentlige afgørelser, der skal træffes om den kollektive personbefordring i hovedstadsområdet, herunder ikke mindst om foreningen af områdets bane- og busdrift, hvorom der i henhold til lovens revisionsbestemmelser skal fremsættes lovforslag i folketings-samlingen 1976-77.