

*Til § 5.*

Ligesom Hovedstadsrådets Trafikselskab (HT) har en fælleskommunal busvirksomhed ret til at overtage de statslige, kommunale og øvrige offentligt dominerede virksomheder, der hidtil har udført rutebilsdriften i området. Hvorvidt udvalget, der leder virksomheden, ønsker at gøre brug af denne ret eller i stedet ønsker at lade de pågældende virksomheder fortsætte rutekørslen på entreprenørbasis, er det op til udvalget selv at træffe afgørelse om.

Ligesom for HT's vedkommende forudsættes de nærmere vilkår for overtagelsen fastsat ved aftale. Den fælleskommunale virksomhed har efter samme regler, som gjaldt for HT, pligt til, i det omfang de overtagne virksomheder ønsker det, at overtage eventuelle faste anlæg og materiel, som har været brugt til rutebilkørsel i området, samt det personale, der er ansat i de pågældende virksomheder, og som har været knyttet til rutebilsdriften i området. Aftaler om overtagelse af statslige busvirksomheder forudsættes godkendt af folketingets finansudvalg.

*Til § 6.*

Af bestemmelsen i stk. 1 følger, at togtrafikken skal udføres i overensstemmelse med planerne, hvis trafikken er optaget på disse i medfør af § 2, stk. 2, og ellers i overensstemmelse med de forudsætninger, hvorunder planerne er udarbejdet. Indstilles eller sker der ændringer med hensyn til kørselsomfanget i togtrafik, der er optaget på en plan, skal planen ændres. For så vidt angår indstilling af eller ændring i DSB's togtrafik, der ikke skal optages på planen, må amtsrådet som den koordinerende myndighed for planlægningen og tilrettelæggelsen af den kollektive persontrafik i amtskommunen have underretning herom i god tid således, at det bliver muligt at foretage de ændringer i

planen, som viser sig nødvendige som følge af ændringen i togtrafikken.

Efter reglen i stk. 3 kan et samarbejde med DSB om indførelse af fælles takst- og billetteringsystem, der også omfatter rejser inden for amtskommunen udført med tog, der forløber ud over amtskommunens grænser, kun etableres af et fælleskommunalt udvalg – ikke af amtsrådet. Baggrunden herfor er, at et sådant samarbejde med DSB forudsætter, at der for rutebiltrafikens vedkommende er indført takstfællesskab, der dækker samtlige ruter i amtskommunen. Et sådant fællesskab kan i praksis kun indføres, såfremt busdriften i amtskommunen er samlet under én administration.

*Til § 7.*

Efter forslaget er persontrafikrådet, der er nedsat i henhold til § 20 i det samtidig forelagte forslag til buslov, opmand i de konflikter, der kan opstå mellem en kommunalbestyrelse og et amtsråd eller 2 amtsråd (Hovedstadsrådet) eller mellem jernbanerne eller Landsforeningen Danmarks Bilruter om planlægningen af den kollektive persontrafik i amtskommunen. Ligeledes er rådet opmand i de konflikter, der kan opstå mellem en kommunalbestyrelse og et amtsråd om dannelsen af en fælleskommunal busvirksomhed. Rådets afgørelser i disse henseender er endelige.

En konflikt mellem et amtsråd eller udvalget for en fælleskommunal busvirksomhed og en banevirksomhed om samarbejde, for så vidt angår togtrafikken, kan af hver af parterne indbringes for persontrafikrådet, der afgiver en indstilling til ministeren for offentlige arbejder om sagen. På grund af de økonomiske konsekvenser, afgørelsen af en sådan konflikt vil kunne få for staten, træffes den endelige afgørelse af ministeren for offentlige arbejder efter forud indhentet godkendelse i folketingets finansudvalg.