

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-