

billetter og kort mod at godtgøre DSB dets indtægtstab. Denne godtgørelse er optaget under konto 43.07. Betaling fra HR for DSBs mindreindtægt. 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 på § 4-banerne.

Hovedstadsrådet godtgør DSB enhver meromkostning vedrørende sådanne forslag; refusionsbeløbet er optaget under konto 48.03. Refusion fra HR af meromkostninger, hhv. under Anlægs- og udlånsbevillinger under konto 80.09. Refusion fra HR for afholdte anlægsudgifter m. v.

»Lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet«, lov nr. 114 af 29.3.1978, fastlægger regler for det tilsvarende samarbejde mellem amterne uden for hovedstadsområdet og DSB.

Der er tale om to former for samarbejde, der eventuelt kan kombineres. Det drejer sig dels om køreplan, dels om takst- og billetteringssystem. Amsrådene eller udvalgene for de fælleskommunale trafikvirksomheder kan stille forslag til DSB vedrørende de to samarbejdsformer. Forudsætningen for at DSB skal imødekomme ønskerne er, at de er forenelige med hensynene til DSBs øvrige trafik, anlæggets og driftsmateriellets kapacitet og de sikkerhedskrav, der stilles til DSB.

Begge samarbejdsformer omfatter den togtrafik, der udføres af DSB med tog, som alene forløber inden for én amtskommune. Men samarbejdet kan også omfatte tog, der alene forløber inden for 2 amtskommuner, når der foreligger konkret aftale herom mellem DSB og de pågældende amtsråd. For personbefordring mellem steder i en amtskommune, der udføres af DSB med anden togtrafik, er DSB forpligtet til at imødekomme forslag, men kun vedrørende takst- og billetteringssystem. Herved har de lokale myndigheder mulighed for at sikre, at lokalrejser inden for området kan være omfattet af det takst- og billetteringssystem, som de lokale myndigheder har fastsat for lokaltrafikken i området, uanset hvilke DSB tog, der benyttes.

De nærmere bestemmelser for samarbejdet fastlægges i en overenskomst mellem det pågældende amtsråd eller det pågældende udvalg for en fælleskommunal trafikvirksomhed og DSB. Overenskomsten skal godkendes af ministeren for offentlige arbejder efter forud indhentet godkendelse i folketingets finansudvalg.

Den godtgørelse, DSB modtager for indtægtstab (aftaler om takst- og billetteringssystem), er optaget under konto 43.08. Betaling fra amtskommuner og kommuner for DSBs mindreindtægt. Godtgørelse for merudgifter (aftaler om køreplan) optages under konto 48.04. Refusion fra amtskommuner og kommuner af meromkostninger.

Egentlig rutebilsdrift påbegyndte DSB 1.7.1932 efter vedtagelsen af lov nr. 114 af 7.4.1932, der – udover at give bemyndigelse til nedlæggelse af to sønderjydske sidebaner samt erhvervelse og ombygning af en tidligere amtsbanestrækning på Als – forudsatte, at DSB fik eneret på rutebilkørsel i det daværende Sønderborg amt.

Baggrunden for DSBs påbegyndelse af rutebilkørsel var ønsket om at skabe sammenhæng mellem rutebiler og jernbaner, både med hensyn til ruteføring og køreplan. Busruternes opgaver er bl. a. at erstatte nedlagte banestrækninger eller svagt benyttede tog, samt at virke som fødelinjer til jernbanerne, bl. a. ved tilbringerbusruter, som betjener byer af en vis størrelse. Efter aftale med visse byer udfører DSB endvidere bybuskørsel.

»Lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet«, lov nr. 114 af 29.3.1978, får også indflydelse på DSBs fremtidige busdrift. Denne lov giver amtsrådet og kommunerne adgang til at samle den lokale og regionale bustrafik under en fælleskommunal trafikvirksomhed. Denne virksomhed har ret til at overtage de offentligt ejede busforetagender, der hidtil har udført rutebilkørsel i området. Den fælles drevne trafikvirksomhed kan dog i stedet vælge at lade disse foretagender fortsætte med at udføre kørslen på entreprenørbasis således, at der bliver tale om et rent administrationsselskab.

De igangværende forhandlinger med de enkelte amter tyder på, at der vil blive oprettet rene administrationsselskaber, således at der på kort sigt ikke sker væsentlige ændringer i DSBs ruteantal eller forholdet mellem DSB-ejede ruter og andre.