

spredt ud på folketinget, Københavns kommunalbestyrelse, nogle helt eller delvis kommunalt dominerede aktieselskaber samt rent private rutebilselskaber og -ejere — alt uden indbyrdes organisatorisk forbindelse. Yderligere er koncessionsmyndigheden opdelt på en deraf uafhængig måde, omfattende et større antal koncessionsmyndigheder, hvoriblandt særlig Københavns og Frederiksberg kommunalbestyrelser, trafikudvalget for Københavns amtsrådsreds, ministeriet for offentlige arbejder og landsnævnet for omnibus- og fragtmandskørsel.

Denne opdeling af planlægningens og bevillingernes forskellige faser på en lang række myndigheder giver ingen sikkerhed for, at det samlede fremtidige trafikapparat udvikles på tilfredsstillende og hensigtsmæssig måde, men indebærer tværtimod risiko bl. a. for dobbelttrafikering af visse forbindelser og mangelfuld og for sen udvikling af andre samt en forflygtigelse af ansvaret for varetagelsen af nye trafikopgaver. Navnlig er det umuligt at fastlægge et udbygnings- og investeringsprogram for det samlede storkøbenhavnske trafiknet ud fra et helhedssynspunkt og vanskeligt at opnå den arbejdsdeling mellem trafikmidlerne, som er en forudsætning for, at det samlede trafikapparat kan blive effektivt og økonomisk.

De forskellige bevillingsmyndigheder træffer deres dispositioner ud fra deres specielle økonomiske interesser, og udgifterne til trafik anlæggene indgår enten i et samlet offentligt budget, der omfatter en række helt andre — og for størstedelen trafikken ivedkommende — forhold, eller de bestemmes ud fra private, forretningsmæssige motiver og er bl. a. afhængige af den enkelte ejers økonomiske evne. Samtidig vil de forskellige trafikvirksomheder i almindelighed bestræbe sig for hver især at få så mange rejsende som muligt — et forhold, der ikke primært peger mod en hensigtsmæssig arbejdsdeling.

I denne sammenhæng skal også peges på det forhold, at det offentliges tilskud til trafikmidlerne — der som regel har karakter af underskudsdekning — er historisk betinget og derfor set i forhold til det samlede trafiknet tilfældigt placeret på staten og de forskellige kommuner. Dette forhold har ikke kunnet undgå at medføre store forskelligheder i trafiknettets udbygning inden for forskellige del af egnen.

På tilsvarende måde betyder spredningen af takstfastsættelserne på en lang række myndigheder, at konkurrencehensyn ofte er bestemmende for taksterne på de enkelte linjer, i stedet for hensynet til arbejdsdelingen mellem de forskellige trafikmidler, og at takstsystemernes hovedprincipper tildels er uensartede. De mere eller mindre fremtrædende

samfundsmæssige hensyn, som har spillet ind ved tarifieringen, varierer og udspringer ikke af et fælles overblik for storbyen som helhed. I mange tilfælde savnes muligheder for at etablere de ønskelige omstillingsordninger mellem trafikvirksomhederne indbyrdes.

Man kan på denne baggrund tilslutte sig samfærdselskommissionens opfattelse: at hvis de fremtidige trafikale opgaver skal løses på en for samfundet tilfredsstillende måde, må der nødvendigvis ske en permanent udbygning i organisationen af den storkøbenhavnske trafik i form af *et koordineringsorgan med myndighed* på de nævnte områder.

Til stk. 1.

Om den foreslåede koordinerings form og omfang.

Der kan tænkes forskellige muligheder for at afhjælpe ulemperne og vanskelighederne ved den nuværende ordning af den kollektive trafik. Visse vanskeligheder ville lettest kunne imødegås ved en egentlig sammenslutning af alle de kollektive trafikmidler til et *samlet trafikelskab*; dette gælder først og fremmest sådanne forhold som takster og omstillingsordninger, ligesom man muligvis kunne opnå den bedste materiel- og personaleudnyttelse m. v. ved en fuldstændig sammenslutning med fælles drift af alle trafikmidler.

Andre af de nuværende ulemper og vanskeligheder — især med hensyn til planlægningen og etapedelingen af trafiknettets udbygning — vil formentlig ligeså effektivt kunne imødegås ved en *samlng af den myndighed*, der i dag er spredt på forskellige felter, medens det i den forbindelse er mindre afgørende, om alle de forskellige trafikvirksomheder har fælles økonomi. Det vil formentlig også i væsentligt omfang muliggøre en rationalisering og koordinering af selve driften og publikumbetjeningen, at planlægningen af trafik anlæggene sker samlet og ud fra en samfundsøkonomisk vurdering, og at investeringerne foretages på basis af en helhedsplan.

Ud fra den betragtning, at en sammenslutning af samtlige trafikvirksomheder i et egentligt trafikelskab ville volde både praktiske og politiske vanskeligheder, mener man, at man på det bestående grundlag bør skabe rammerne for et organiseret samarbejde mellem de eksisterende trafikvirksomheder. Der foreslås derfor ved nærværende lovforslag oprettet et særligt organ, *trafikrådet*, som i hovedtrækkene kan karakteriseres sådan:

Som *planlægningsorgan* omfatter trafikrådet samtlige kollektive trafikmidler og har en myndighed, som ikke alene udstrækker sig over de enkelte