

trafikforetagenders myndighed, men som også i alt væsentligt indbefatter de nuværende koncessionsgiveres, samtidig med at det koordinerer statslige og kommunale interesser.

Som *bevillingsmyndighed* er trafikrådet tilsvarende uafhængigt af de enkelte nuværende bevillingsmyndigheders særlige interesser. Dets opgave i den henseende bliver at gennemføre den etapedeling i trafikplanen, som ud fra et helhedssynspunkt synes mest hensigtsmæssig, ved at formidle de tilskud, som må ydes til den kollektive trafik såvel af staten som af alle de kommuner i hovedstad og omegn, der omfattes af koordineringen (jfr. nærmere §§ 21-28).

Til stk. 2.

Om de af trafikplanen omfattede trafiklinjer og koordineringen af dem.

Som omtalt foran omfatter trafikrådets koordinering principielt samtlige kollektive persontrafikmidler inden for det storkøbenhavnske område, sådan at trafikplanen skal omfatte alle de jernbanelinjer, sporvejs- og omnibuslinjer — herunder rutebil- og trolleybuslinjer — som udfører trafikopgaver inden for området.

For *statsbanernes jernbanelinjers* vedkommende omfatter koordineringen således først og fremmest — både økonomisk og planlægningsmæssigt — hele S-banenetet — de eksisterende såvel som alle fremtidige S-baner, herunder tunnelbaner eller andre mulige nærbaneutformninger. Man er enig med samfærdselskommissionen i, at det er særlig vigtigt, at netop S-banerne inddrages i koordineringen; de vil som grundstammen i hele det fremtidige trafiknet få afgørende betydning for udviklingen af bysamfundet fremover, og de vil endvidere kræve hovedparten af de kommende trafikinvesteringer. På visse statsbanestrækninger uden for S-banerne afvikles der foruden fjerntrafik også i et vist omfang ren lokaltrafik inden for trafikplanens område. Denne må i princippet også omfattes af trafikplanen, men spørgsmålet om, i hvilket omfang økonomien og planlægningen i sådanne tilfælde bør overgå til trafikrådet, må afgøres ud fra praktiske hensyn ved det løbende samarbejde i fællesudvalget vedrørende forholdet til statsbanerne (jfr. bem. til § 7). Med hensyn til den nærmere afgrænsning af de banestrækninger, hvis planlægning og økonomi skal henlægges under trafikrådet, henvises til betænkningen side 86. (Spørgsmålet om S-banernes forvaltning er behandlet i lovforslagets kap. III).

For *statsbanernes rutebiler* gælder i princippet det samme som for jernbanelinjerne. Også her må ruter som udelukkende forløber inden for trafikrådets

område, høre under trafikrådets økonomi og planlægning, medens der for de ruter som betjener trafik både inden for trafikrådets område og uden for dette, må træffes de nødvendige aftaler om, i hvilket omfang økonomien og planlægningen (og eventuelt forvaltningen, jfr. § 10) af sådanne strækninger af praktiske grunde bør overgå til trafikrådet.

For *Københavns Sporveje, NESA og Nærumbanen* omfatter koordineringen samtlige trafiklinjer — for Nærumbanen dog foreløbig kun planlægningen og for *Amagerbanens* vedkommende omnibuslinjerne, medens selskabets godstrafik med jernbanen efter forhandlinger muligvis kan henlægges under statsbanerne.

For *de private rutebiler* gælder principielt, at koordineringen omfatter planlægningen, men ikke økonomien, for alle de linjer hvis væsentligste trafik falder inden for trafikrådets område. Dette opnås gennem koncessionsbetingelserne, som affattes i overensstemmelse med trafikrådets samlede plan, idet trafikrådet i disse tilfælde er koncessionsmyndighed (jfr. nærmere bemærkning til § 19).

Trafikrådets opgave er først og fremmest at skabe en bedre publikumsbetjening for det samlede net ved at udvikle dets elementer til en helhed og tilrettelægge driften af det sådan, at samspillet mellem dets enkelte led bliver så effektivt som muligt. Det er en forudsætning, at denne koordinering sker ud fra samfundsøkonomiske synspunkter og ikke blot ud fra snævrere driftsøkonomiske synspunkter. Der ligger heri, at bedømmelsen af de enkelte trafiklinjer eller det enkelte trafikmiddels økonomi må træde i baggrunden for en vurdering af økonomien af det samlede trafiknet. Hovedopgaven bliver derfor at stræbe efter en hensigtsmæssig arbejdsdeling, sådan at valg af trafikmiddel og driftsform overalt bestemmes af de trafikbehov, der konstateres eller forventes på det pågældende sted. På samme måde er det en forudsætning, at lokale ønsker i givet fald må træde i baggrunden for en vurdering af betjeningen set ud fra et helhedssynspunkt.

Til stk. 3.

Om trafikrådets virksomhed set i forhold til andre former for planlægning.

Det siger sig selv, at planlægningen af den kollektive trafik inden for det storkøbenhavnske område vil gribe ind i planlægningen af en lang række andre forhold, ligesom omvendt også dispositionerne på disse felter vil påvirke planlægningen af trafikken. Dette gælder først og fremmest den placering af den fremtidige befolkningstilvækst, som vil blive resultatet af byudviklingslovgivningen; men herudover