

byplanmæssige og samfundsøkonomiske hensyn, ligesom der skal tages hensyn til den befolkning, som bosættes i de områder, der i henhold til byudviklingsplanen er fastlagt som fremtidigt primært trafikopland for Storkøbenhavn; og der må i det hele lægges vægt på, hvilken rolle trafikken inden for og mellem de forskellige byområder spiller og bør spille for helheden. De samfundsøkonomiske betragtninger må endvidere føre til, at taksterne — inden for de rammer kravet til balance (jfr. bem. til § 21) opstiller — fastsættes således, at de fremmer en rimelig arbejdsdeling mellem de forskellige trafikmidler, animerer til brug af kollektive befordringsmidler fremfor individuelle i de stærkest trafikerede forbindelser, og stimulerer den bedst mulige kapacitetsudnyttelse (jfr. nærmere betænkningen side 110 ff).

Når takstpolitikken på S-banerne helt indordnes under trafikplanlægningen for hovedstadsområdet, vil ønsket om at søge opretholdt ensartet takstniveau på S-banen og på statsbanestrækningerne i den øvrige del af landet falde bort som motivering for takstpolitikken i omegnen.

Det er i øvrigt ikke muligt på nuværende tidspunkt at fastslå, hvorledes takstprincipperne nærmere skal udformes, idet det må være overladt til trafikrådets organer at afgøre, f. eks. i hvilken udstrækning der skal anvendes afstandstakster, zonetakster eller et enhedstakstsystem.

De principper for *køreplanlægningen*, som trafikplanen skal angive, omfatter navnlig spørgsmål som driftshyppigheder og stiv køreplan med faste intervaller, hvorimod de konkrete køretidspunkter ikke kan fastlægges i planen.

De øvrige foranstaltninger, som planen skal omhandle, sigtende på at fremme en effektiv trafikbetjening og at sikre samspillet mellem og en hensigtsmæssig udnyttelse af de forskellige trafikmidler, omfatter navnlig rationaliseringsplaner og forskrifter for omstigningsordninger — hvilket særlig har betydning for de dagligt rejsende, der benytter abonnementskort — ligesom der kan være tale om at give almindelige retningslinjer f. eks. om af- og påstigning af passagerer på de forskellige linjer.

Til stk. 4.

Om ændringer i trafikbetjeningen.

Da formålet med trafikrådets oprettelse selvsagt er at forbedre trafikbetjeningen, vil afgørende foringelser af linjeføring eller driftshyppighed naturligvis ikke komme på tale. Som nævnt vil heller ikke kravet om en vis driftsøkonomisk balance i

sig selv kunne motivere, at man undlader en ansvarlig betjening af enkelte områder og f. eks. nedlægger urentable sidelinjer hvis opretholdelse den pågældende kommunalbestyrelse tillægger væsentlig betydning. Imidlertid vil f. eks. en omlægning af en trafiklinje eller en ændring af en driftsplan kunne betyde en fordel for nogle trafikanter, men en ulempe for andre. I sådanne tilfælde, hvor planen indeholder væsentlige og varige ændringer i linjeføring eller driftshyppighed på en trafiklinje der består ved trafikrådets oprettelse, bør vedkommende kommunalbestyrelse have lejlighed til at fremsætte sine synspunkter herpå, forinden planen i sin helhed forelægges bevillingsrådet, hvilket i givet fald kan medføre adgang for den hovedgruppe i bevillingsrådet som omfatter den pågældende kommune — altså enten København og Frederiksberg i forening eller omegnsrepræsentanterne tilsammen — til med $\frac{2}{3}$ af gruppens stemmer at hindre den pågældende ændrings vedtagelse.

Det siger sig selv, at der ikke vil være anledning til at behandle detailspørgsmål som placeringen af enkelte stoppesteder og de sædvanlige ændringer fra sommer- til vinterkøreplaner eller midlertidige omlægninger af linjer på denne måde.

Til stk. 5.

Om investeringsplanen.

Som grundlag for bevillingsrådets afgørelse med hensyn til hvilke beløb der skal stilles til rådighed for planens gennemførelse, må planen for trafiknettet indeholde et budget over de nødvendige investeringer i planlægningsperioden.

Foruden en angivelse af det samlede investeringsbeløb for hele perioden må planen indeholde oplysninger om, hvordan direktionen tænker sig beløbene fordelt på de enkelte år og på hovedgrupper af investeringer. Dette kan dog kun være af orienterende karakter. Direktionen bør ikke være bundet til bevillinger fastlagt inden for de enkelte finansår (jfr. bem. til stk. 2); formålet med at arbejde med 5 års planer er netop at sikre større kontinuitet og overblik i arbejdet med udbygningen af trafikapparatet og større effektivitet i dispositionerne, end hvis der kun kunne administreres år for år. Direktionen er over for bevillingsrådet ansvarlig for gennemførelsen af den samlede plan inden for den fastlagte periode; men planen må også i den henseende anses for en helhed, at den ikke skal betragtes som fem 1 års planer, men som ét sammenhængende 5 års udbygningsprogram.

I budgettet må også tages stilling til fremskaffelse af rådighedsbeløbene. Med de omfattende