

nye udviklingsområder, centre m. v., det instrument, der kan hjælpe dem til at organisere et for deres område hensigtsmæssigt og tilfredsstillende trafikapparat. Man må imidlertid være opmærksom på, at de forhold, der er relevante for organiseringen af dette apparat, er forskellige indenfor de enkelte områder. Det gælder befolkningsantal og -tæthed og områdets struktur – er det f. eks. domineret af et enkelt eller ganske få store bysamfund, der som centre for regionen tiltrækker en stor del af trafikken, eller er det sammensat af mindre og spredte bysamfund. Det gælder også mulighederne for at benytte banetrafik. Derfor kan man ikke som for hovedstadsområdets vedkommende fastlægge ét bestemt mønster, hvorefter organiseringen af trafikapparatet skal ske. I forslaget er der da også kun fastlagt visse rammer for organiseringen af trafikapparatet således, at afgørelsen af, hvor langt man inden for de enkelte områder vil gå, lægges hos de lokale politiske myndigheder – altså amtsrådene og kommunalbestyrelserne.

Efter forslaget skal der for hver enkelt amtskommune udarbejdes en samlet plan for den lokale og regionale kollektive persontrafik inden for amtskommunens område.

På planen skal for det første optages den trafik, der udføres med busser (rutebiler). For rutebiltrafikens vedkommende skal ikke alene medtages de ruter, der udelukkende forløber inden for den pågældende amtskommune, men også de ruter, der løber ind i en tilstødende amtskommune. Baggrunden herfor er, at langt den overvejende del af de ruter, der forløber inden for 2 amtskommuner, er af lokal betydning, idet disse ruter i almindelighed kun betjener lokalt rejsende. Men dertil kommer, at man ved tilrettelæggelsen af et hensigtsmæssigt rutenet – som det er formålet med planlægningen at fremme – hverken kan anse en kommune eller en amtskommune som en enklave for sig. Rutebiltrafikken inden for en kommune må tilrettelægges under hensyntagen ikke alene til trafikken inden for de tilgrænsende kommuner – og det uanset et amtskommuneskel – men også til den trafik, der betjener flere kommuner, eventuelt beliggende på hver sin side af en amtskommunegrænse. Kun derved kan man sikre den bedst mulige dækning af de enkelte områder ved en hensigtsmæssig og effektiv udnyttelse af trafikapparatet og undgå, at en lokalrute tapper lokalruterne i de tilstødende kommuner eller de ruter, der betjener flere kommuner, for det passagerunderlag, der er forudsætningen for en rimelig økonomisk drift.

Endvidere skal den togtrafik, der udføres af privatbanerne, optages på planen og det uanset, at

trafikken forløber udover 1 amtskommune. Trafikken på samtlige eksisterende privatbaner betjener i langt overvejende grad lokalt rejsende.

Også togtrafikken på DSB's banenet – hvad enten det er fjerntrafiknettet eller sidelinier til dette – betjener lokalt rejsende. DSB's togtrafik må derfor også indgå i planlægningsprocessen således, at de lokale myndigheder ved opbygningen af det trafikapparat, der skal betjene områdets lokal- og regionaltrafik, får mulighed for at sikre en optimal fordeling af denne trafik på baner og busser. Da DSB's togtrafik i almindelighed tillige indgår i fjerntrafikbetjeningen kan der ikke gives de enkelte lokale myndigheder en sådan indflydelse på tilrettelæggelsen af denne trafik f. eks. med hensyn til kørselsomfang, at det tjener noget praktisk formål generelt at optage DSB's togtrafik på planerne. I almindelighed skal DSB's togtrafik derfor alene indgå som forudsætninger for planlægningen. Kun i det omfang DSB's togtrafik alene udføres mellem steder, beliggende inden for én amtskommune, således, at det er praktisk muligt at give de lokale myndigheder indflydelse på trafikens kørselsomfang, skal DSB's togtrafik direkte optages på planen.

Amtsrådet forestår som den koordinerende myndighed planlægningen. På grundlag af et oplæg fra DSB og privatbanerne om togtrafikken udarbejdes planerne i nøje samarbejde mellem amtsrådet og de inden for amtskommunen værende kommuner. Ved dette samarbejde om planlægningen sikres det, at den politik, der føres med hensyn til den kollektive trafikbetjening i de enkelte områder, samordnes med de beslutninger, der træffes vedrørende den fysiske planlægning i øvrigt inden for områderne.

Foruden amtsrådene i de tilstødende amtskommuner – af hensyn til samordningen af trafikken i 2 amtskommuner, der grænser op til hinanden – medvirker ved planernes udarbejdelse DSB og privatbanerne som udøvere af togtrafikken samt Landsforeningen Danmarks Bilruter som repræsentant for udøverne af rutebiltrafikken. Gennem DSB's medvirken sikres den koordination mellem lokal- og regionaltrafikken og jernbanefjerntrafikken, som er nødvendig for at give befolkningen i alle egne af landet en rimelig fjerntrafikbetjening.

Hvis de intentioner, der ligger bag planlægningen af den lokale og regionale kollektive trafik, skal kunne følges op, må de lokale myndigheder have fornøden indflydelse på driften af de trafikmidler, der anvendes til afviklingen af den kollektive trafik inden for området.

I det samtidig forelagte forslag til lov om bu-