

myndigheder ud fra forholdene i deres område finde det ønskeligt med en større styringsmulighed over trafikapparatet, end den planlægningen og buslovgivningens koncessionssystem kan føre til. Forslaget indeholder flere muligheder i så henseende.

For det første giver forslaget adgang til at indføre en ordning for den lokale og regionale kollektive trafik i en amtskommune, svarende til den, der er indført i hovedstadsområdet.

Forslaget indeholder således hjemmel for et amtsråd og kommunalbestyrelserne i et antal kommuner, der omfatter et flertal af indbyggerne i amtskommunen, til at oprette en fælleskommunal virksomhed, der skal udføre rutebilkørsel i amtskommunen. Virksomheden har efter forslaget ret til at overtage de offentligt ejede busvirksomheder, der hidtil har udført rutebilkørsel i området, men kan også i stedet vælge at lade disse virksomheder fortsætte med at udføre kørslen på entreprenørbasis. Private busvirksomheder i området kan ikke overtages. Det må påregnes, at de fleste af disse virksomheder ligesom inden for hovedstadsområdet vil indgå en entreprenøraftale med den fælleskommunale busvirksomhed og fortsætte den hidtidige kørsel på grundlag heraf. Ved at samle hele busdriften i en amtskommune under én administration vil man — uanset om virksomheden selv udfører kørslen eller lader den udføre af andre virksomheder på entreprenørbasis — få bedre mulighed for at koordinere de eksisterende busruter samt udnytte busdriftens fleksibilitet, herunder med kort varsel tilpasse ruteføring og køreplaner til de til enhver tid værende behov. En sådan samling af busdriften er i praksis også forudsætningen for at kunne gennemføre et fælles takst- og billetteringssystem for rutebiltrafikken inden for hele amtskommunens område.

Dernæst åbner forslaget mulighed for etablering af et samarbejde mellem banevirksomhederne og de lokale myndigheder om togtrafikken i amtskommunen.

Således kan amtsrådet eller det fælleskommunale udvalg, der forestår busdriften i området, få indflydelse på den togtrafik, der udføres dels af en privatbane, dels af DSB med tog, der alene forløber mellem steder inden for amtskommunen — det vil sige den togtrafik, der skal optages på en plan. En sådan indflydelse, der gælder køreplan, takst- og billetteringssystem, vil — navnlig hvad angår trafikomfang (køreplan) — være et hensigtsmæssigt instrument for amtsrådet eller udvalget i den politik, der føres på andre områder af den fysiske planlægning i regionen, f. eks. med hensyn til vejudbygning.

Endelig får amtsrådet eller det fælleskommunale udvalg mulighed for at få et samarbejde i stand

med DSB om indførelse af et fælles takst- og billetteringssystem, der også omfatter rejser inden for amtskommunen med tog, der kører ud over amtskommunens grænser.

Den indflydelse, der således åbnes mulighed for at give de lokale myndigheder på togtrafikken, og som består i, at deres forslag til køreplan eller takst- og billetteringssystem kun kan afvises af vedkommende banevirksomhed, såfremt de er uforenelige med hensynene til banevirksomhedens øvrige trafik — det vil sige fjerntrafikken og godstrafikken — til anlæggets og driftsmateriellets kapacitet eller sikkerhedsbestemmelserne for jernbanedriften, modsvarer naturligvis af et økonomisk ansvar for de lokale myndigheder. Disse skal godtgøre banevirksomheden de merudgifter og indtægtstab, der er en følge af gennemførelsen af et forslag.

Beregningen af disse beløb er kompliceret og kan ofte være forbundet med en ikke ubetydelig usikkerhed. Ved forhandlingerne herom mellem de lokale myndigheder og banevirksomheden må hensynet til den passagertilgang, som udbygningen af regionens trafiksystem bevirker, naturligvis også indgå. Af disse årsager, men også fordi den indflydelse på togtrafikken, forslaget åbner mulighed for at give de lokale myndigheder, bør udmøntes i mere detaljerede regler, er det forudsat, at de lokale myndigheder, der ønsker indflydelse på togtrafikken, indgår en overenskomst herom med den pågældende banevirksomhed således, at rammerne for samarbejdet, herunder de økonomiske konsekvenser, ligger fast. På grund af vanskelighederne ved og usikkerheden omkring beregningen af de økonomiske konsekvenser for banevirksomheden skal overenskomsterne godkendes af ministeren for offentlige arbejder.

Reglerne om trafikplanlægningen har været behandlet i et underudvalg under Trafikkommissionen med repræsentanter bl. a. for Amtsrådsforeningen i Danmark og Kommunernes Landsforening. Den af underudvalget den 3. oktober 1974 afgivne indstilling er indgået i det materiale, der har dannet grundlag for udarbejdelsen af dette lovforslag.

De økonomiske konsekvenser af lovforslaget skønnes for statens vedkommende at blive ca. 280.000 kr. om året i øgede personaleudgifter til 2 akademikere og 1 kontoruddannet.

For amtskommuner og kommuner skønnes de økonomiske konsekvenser i forbindelse med planernes udarbejdelse, der vil strække sig over et par år, at blive i alt ca. 12 mill. kr. De løbende udgifter i forbindelse med planernes ajourføring skønnes at blive i alt ca. 4 mill. kr. om året.