

Herved kan man måske minde om, at København, der er så stor befolkningsmæssigt som flere amter tilsammen, ikke får nogen repræsentant i landsnævnet, hvor dog de øvrige kommuner i landet er repræsenteret. Dette forhold kan nok med hensyn til fastlæggelse af synspunkter og praksis i landsnævnet forekomme magistraten betænkeligt for de københavnske borgere.

2.

I den nugældende omnibuslov (lov nr. 166 af 4. juli 1927) findes i § 2 III c følgende bestemmelse: „uden vedkommende kommunalbestyrelses samtykke kan der dog ikke gives tilladelse til kørsel ad en købstads veje (gader), ad hvilke der ved kommunens foranstaltning drives sporvejs- eller omnibuskørsel“. En tilsvarende bestemmelse er ikke optaget i det foreliggende forslag, og derved er Københavns kommunalbestyrelses nuværende ret til at ordne omnibusforholdene her i byen blevet meget betydeligt forringet. I forslagets § 3 f findes vel følgende bestemmelse: „Hvis kørslen delvis skal foregå ad offentlige biveje (gader), bliver der såvidt muligt at tage hensyn til vedkommende kommunalbestyrelses ønsker med hensyn til, hvilke biveje (gader) der kan benyttes til kørslen.“ Men herved er der åbnet mulighed for landsnævnet til at tilsidesætte kommunalbestyrelses ønsker og tillade private ruters indføring på områder, som kommunen selv betjener med omnibus- eller sporvejskørsel, d. v. s. at der er givet landsnævnet en ret i forhold til kommunalbestyrelsen, som ministeren ikke har efter den nugældende omnibuslov, og som gør et dybt indgreb i det kommunale selvstyre tilmeldt på et område, der er færdselsmæssigt og dermed også økonomisk af stor rækkevidde for Københavns kommune. Hovedmotivet til den nugældende bestemmelse er hensynet til kommunens ret til at ordne færdslen i byen. Magistraten må finde, at denne ret bør tilkomme alle kommuner i landet, både fordi den stedlige kommunalbestyrelse bedst kan afgøre, om færdslen i byens gader gør det muligt eller dog rimeligt at tillade nye regelmæssige omnibusruter i disse, og fordi det bør være kommunalbestyrelsen, som bør have afgørelsen med hensyn til, hvorledes en rute udefra mest hensigtsmæssigt kan føres gennem byen eller knyttes til de i byen bestående offentlige befordringsmidler og hvormange ruter der skal tillades i byen. Rent færdselsmæssigt vil der i de store byer her i landet opstå altfor stor en belastning og derfor også store udgifter til færdselsregulering og gadeanlæg, såfremt kommunalbestyrelsen afskæres fra at lede færdslen ad de veje og gader, der efter kommunalbestyrelses skøn må anses for de rigtige, og såfremt kommunalbestyrelsen ikke kan modsætte sig, at urimeligt mange busruter føres ind i byen eller drives i byen, selvom de kommer fra omegnen.

Dette kommer ikke mindst frem, når det gælder at vælge holdeplads for omnibusruter, hvadenten det drejer sig om stoppesteder — faste eller tilfældige — eller om endepunkt. Alle omnibusruter ønsker at få endepunkt på Raadhuspladsen, hvad magistraten hidtil har kunnet forhindre, men efter lovens nuværende affattelse vil dette ikke være muligt. Dette udelukker naturligvis ikke, at kommunen kan optage et samarbejde med udenbys ruter, og sådant samarbejde er i København etableret i ikke ringe omfang, således både med NESA sporvejslinierne (buslinier) og med A/S Amagerbanens omnibuslinier, som er ført frem til Raadhuspladsen. Under henvisning til foranstående må magistraten meget indtrængende henstille, at den nuværende omnibuslovs bestemmelse om dette forhold optages i det foreliggende forslag. Dette kan formentlig mest hensigtsmæssigt ske ved, at der i § 3 indsættes som stk. 3 følgende bestemmelse:

„Stk. 3. Uden vedkommende kommunalbestyrelses samtykke kan der dog ikke gives tilladelse til kørsel ad offentlige veje (gader), ad hvilke der ved kommunens foranstaltning drives sporvejs- eller omnibuskørsel.“

Betegnelsen af § 3, stk. 3 og 4, vil derefter være at ændre til stk. 4 og 5.

Det skal tilføjes, at også hensynet til den økonomiske konkurrence med de af en bys kommunalbestyrelse opretholdt sporvejs- og busruter efter det kommunale selvstyres principper bør medføre, at tilladelse ikke kan gives uden den pågældende kommunalbestyrelse, der opretholder sporvejs- og omnibusruter indenfor sit område, ofte måske med tab. For Københavns vedkommende har det nævnte hensyn fundet udtryk i, at der er givet kommunalbestyrelsen koncession (eneret)