

Bemærkninger til lovforslaget om et trafikråd for Storkøbenhavn.

Bemærkninger til kapitel I:

Trafikrådets formål og området for dets virksomhed.

Bemærkninger til § 1:

Trafikrådets formål.

Forudsætningen for at en storbys trafik kan afvikles på tilfredsstillende måde er, at trafiknettet udvikles og drives ud fra et helhedssynspunkt og i nøje overensstemmelse med udviklingen i befolknings- og erhvervsforholdene. Det må være opgaven at sikre de rigtige trafiklinjer på de rigtige steder og til de rigtige tidspunkter, sådan at den for byen nødvendige trafik kommer til at foregå så effektivt og gnidningsløst og så økonomisk som muligt for publikum og for samfundet. I den offentlige debat er det et almindeligt synspunkt, at den storkøbenhavnske trafik i dag ikke tilfredsstillende alle de krav, der med rimelighed kan stilles i så henseende; dels fremsættes der ofte krav om forbedringer og ændringer med hensyn til publikumsbetjening, omstigningsforhold, takster o. s. v., dels rettes der kritik mod tempoet i udbygningen og i beslutningerne herom — specielt i retning af anlæg af tunnelbaner — og det kritiseres, at det offentlige har måttet bidrage til trafikken gennem stadigt stigende under-skudsdekninger.

Det må forventes, at kritikken på disse punkter vil forstærkes, efterhånden som byen vokser, både fordi befolkningstilvæksten vil kræve, at store områder, som i dag er sparsomt trafikbetjent, må inddrages til bebyggelse, og fordi vanskelighederne bliver større og større for gadetrafikken i de indre bydele. Samfærdselskommissionen, som blev nedsat den 4. december 1950 af den daværende indenrigs- og boligminister, foretog en undersøgelse af det nuværende trafiksystem for at få et billede af, i hvilket omfang en kritik er berettiget, og i hvilket omfang ulemperne hænger sammen med den nuværende administration og opbygning af byens kollektive trafik. Kommissionen kom herunder til den opfattelse, at de nuværende ulemper i væsentlig grad skyldes det forhold, at ansvaret for trafikken er fordelt på en række forskellige hænder, uden at

der samtidig foregår et fast organiseret samarbejde mellem de forskellige trafikmidler og trafikvirksomheder, som byens kollektive trafiknet er bygget op af.

For nærmere at motivere dette synspunkt er i den betænkning om oprettelse af et trafikråd for Storkøbenhavn, som kommissionen afgav den 28. juni 1955, givet et rids af det nuværende trafiknets opbygning og administration og de væsentligste af de svagheder, som det må være koordineringens opgave at afhjælpe. Idet der med hensyn til enkeltheder henvises til den nævnte betænkning (i det følgende betegnet „betænkningen“) side 82-84, skal her blot optrækkes nogle hovedlinjer.

De kollektive trafikmidler sorterer i dag under en række forskellige og af hinanden uafhængige trafikvirksomheder, offentlige såvel som private. *Københavns Sporveje* driver som den største af nærtrafikvirksomhederne alle sporvejslinjerne og herudover en række buslinjer, hvoraf nogle i delvis fællesskab med Amagerbanen eller NESA. *Statsbanerne* driver af ren nærtrafik først og fremmest S-banerne og herudover lokalbanen Nørrebro-Parum, ligesom statsbanerne driver en omfattende rutebilnærtrafik i Københavnseggen. Endelig betjener statsbanernes fjernbaner også en vis lokaltrafik inden for det storkøbenhavnske område. *NESA* driver et net af trolleylinjer, og *Amagerbanen* en række buslinjer samt en jernbanelinje, som dog kun betjener godstrafik. *Nærumbanen* driver jernbanen Jægersborg-Egevang og 2 rutebillinjer i samme egn. Endeelig driver *private rutebilejere* et stort antal rutebillinjer i omegnen, dels som ren lokaltrafik inden for det storkøbenhavnske område, dels ud over dette område.

Den kollektive trafiks opdeling på de nævnte virksomheder giver en tilsvarende spredning af planlægningsmyndigheden med hensyn til den fremtidige udbygning af trafiknettet og beslutningerne om rækkefølgen og tidspunkterne for etablering af nye trafiklinjer. De finansielle bevillinger er herved