

Da ministeriet for offentlige arbejders beføjelser i henhold til *Nærumbanens* eneretsbevilling overgår til trafikrådet (jfr. § 45, stk. 2), må banens lønningsreglement og de heri indeholdte regler om beregningen af lønninger, pension, ventepenge, ansættelse og afskedigelse af tjenestemænd o. s. v. fremtidig godkendes såvel af bevillingsrådet som af direktionen, medens det må kunne overlades til direktionen at approbere generelle arbejdsregulativer. Ved henlæggelse af forvaltningen under trafikrådet må overgangen omfatte hele det ved banen fuldt beskæftigede personale; for de deltidsansatte må der træffes særlige aftaler i hvert enkelt tilfælde.

Til stk. 4.

Om personalet ved private omnibusruter.

For de private rutebilerterter vil indehaverne kunne fastsætte lønnings- og arbejdsvilkårene uafhængigt af trafikrådets bestemmelser. I de tilfælde, hvor kørselstilladelse til ruter, der hidtil har været drevet af en privat indehaver, måtte blive givet til direktionen, og hvor rutebilejeren som følge heraf ønsker at ophæve sin virksomhed (jfr. § 38), synes det imidlertid rimeligt at sikre den del af personalet, som har haft en fastere tilknytning til virksom-

heden — ansættelse i mindst 5 år — adgang til ansættelse under trafikrådet.

Til stk. 5.

Om personlige tillæg m. m.

Den del af det overtagne personale, som tidligere har haft ansættelsesbrev hos en af de nævnte trafikvirksomheder, d. v. s. alle tjenestemænd samt for KS's vedkommende tillige de fast ansatte lønarbejdere, må som følge af, at deres hidtidige ansættelsesforhold ophører, have udfærdiget nyt ansættelsesbrev.

Hvis reglementets lønnings- og pensionsbestemmelser skulle afvige fra de for vedkommende personale hidtil gældende lønningsregler til ugunst for det fast ansatte personale, må der ydes de pågældende et personligt tillæg til udligning af forskellen. På den anden side kan det ikke tilsikres nogen del af personalet, at det vil opnå samme løn i kroner og øre som hidtil, eller at det vil opnå avancement netop på det tidspunkt, hvor man havde kunnet regne med det, hvis det hidtidige ansættelsesforhold hos den nuværende trafikvirksomhed ikke var blevet afbrudt (jfr. nærmere betænkningen side 108).

Bemærkninger til kapitel IV:

Trafikrådets planlægning.

Hovedformålet med dette lovforslag er at sikre en samlet behandling af de storkøbenhavnske trafikproblemer som led i en helhed. Medens de forskellige trafiklinjer i dag drives af en række statslige, kommunale, halvoffentlige og private virksomheder, der hver for sig fastlægger deres egen trafikpolitik, kræver det angivne formål, at der foretages en samlet planlægning for hele det storkøbenhavnske område og for alle de forskellige former for kollektive trafikmidler (jfr. bem. til § 1).

Trafikrådet får derfor gennem lovforslaget til sikret beføjelser til at udarbejde en trafikplan, og til at træffe beslutningerne med hensyn til gennemførelse af planen.

Der må imidlertid skabes sikkerhed for, at planen er tilstrækkeligt sagligt underbygget, og at den ikke kolliderer med det planlægningsarbejde, der udføres af andre myndigheder på beslægtede områder. Direktionen skal derfor, jfr. foran, forelægge planen for teknikerudvalget og i de stående fællesudvalg forhandle med myndigheder, som berøres af planen.

Denne kontakt bør etableres på et tidligt stadium af planlægningen, ligesom direktionen også i øvrigt så tidligt som muligt bør forhandle med andre myndigheder, trafikvirksomheder m. v. som planen vil få betydning for.

Bemærkninger til § 13:

Trafikplanens udarbejdelse og indhold.

Til stk. 1.

Om trafikplanens hovedtræk.

Trafikrådets planlægning tilsigter at afstikke retningslinjer, der kan sikre et effektivt samspil mellem de forskellige trafikmidler og en udbygning af hovedstadens trafiksystem ud fra samfundsmæssige synspunkter. Denne planlægning må give sig udtryk i udarbejdelsen af *en samlet trafikplan*. Udarbejdelsen foretages af direktionen, som rummer de forskellige former for sagkundskab, der må tillægges særlig betydning i denne henseende.