

[Ministeren for offentlige arbejder.]

gang at finde frem til ændringer, der måtte vise sig som forbedringer af nogle af lovforslagets detaljer.

Hvad de nærmere bestemmelser i lovforslaget angår, skal jeg i øvrigt tillade mig at henvise til lovforslaget og de dertil knyttede, meget udførlige bemærkninger, og jeg skal derfor her indskrænke mig til at gøre nogle bemærkninger om visse hovedtræk.

Lovforslaget forudser oprettelse af et trafikråd til samordning og udbygning af den kollektive persontransport med jernbaner, sporveje og busser inden for Københavns amt, udvalgt på en sådan måde, at man indbefatter alle de bymæssigt udviklede kommuner, som har eller inden for den nærmeste fremtid påregnes at ville få S-banetjening. For omnibuskørselsens vedkommende er koncessionsmyndigheden af praktiske grunde foreslået udvidet til at omfatte hele Københavns amt.

Det trafikråd, der således foreslås oprettet, skal bestå af 2 organer: en politisk forsamling kaldet bevillingsrådet og en sagkyndig direktion. Bevillingsrådet, som først og fremmest skal tage stilling til alle bevillingsmæssige spørgsmål vedrørende finansieringen af trafiknettets udbygning, skal bestå af 37 medlemmer, nemlig 12 medlemmer valgt af folketinget, 10 af Københavns kommunalbestyrelse, 2 af Frederiksberg kommunalbestyrelse, 5 af Københavns amtsråd og 7 af en særlig valgforsamling, repræsenterende omegnen inklusive Gentofte, samt en uvildig formand. Da denne forsamling er temmelig stor, regnes der med, at et snævrere forretningsudvalg kontakter direktionen mellem samlingerne og under eventuel ændring af en forelagt trafikplan. Direktionen skal bestå af en administrerende direktør og 3 sagkyndige kommitterede, dækkende den fornødne byplanmæssige, økonomiske, juridisk-administrative og tekniske sagkundskab.

Ved siden af disse to organer foreslås der etableret nogle permanente samarbejdsudvalg — som altså ikke er administrative organer med eget personale — til sikring af planlægningens alsidighed og samarbejdet med andre myndigheder: statsbaner, vej-

myndigheder, byplanmyndigheder, færdselspoliti o. s. v. Det drejer sig dels om et for direktionen rådgivende teknikerudvalg, dels om nogle stående fællesudvalg til forhandling af løbende spørgsmål mellem trafikrådet og andre myndigheder.

Direktionen udarbejder med bistand af teknikerudvalget, fællesudvalg m. v. en samlet plan, kaldet trafikplanen, for den kollektive persontransport i trafikrådets område for perioder på 5 år ad gangen. Trafikplanen, som skal støtte sig til og underbygge byudviklingsplanen for Københavns amt, angiver trafiknettets udbygning og trafikering inden for den kommende 5 års periode og skal herunder nærmere redegøre for investeringsbehovet og dets finansiering. Trafikplanen forelægges af direktionen for bevillingsrådet, som tager stilling til dens principielle hovedtræk og til omfanget af de offentlige tilskud til den pågældende 5 års periodes investeringer. Dette spørgsmål om offentlige tilskud skal jeg om lidt vende tilbage til, idet jeg i denne sammenhæng skal gøre et par bemærkninger om bevillingsproceduren.

Når bevillingsrådet har truffet beslutning om omfanget af de offentlige tilskud i en forestående 5 års periode, er denne beslutning ikke umiddelbart bindende for staten og kommunerne, men det samlede omfang af rådets bevillinger skal for at blive bindende tiltrædes af folketinget, Københavns kommunalbestyrelse, Frederiksberg kommunalbestyrelse samt — på de øvrige kommuners vegne — af Københavns amtsråd. Når man i overensstemmelse med samfærdselskommissionens forslag forudsætter en sådan samlet tiltrædelse fra omegnen gennem amtsrådet i stedet for en tiltrædelse fra hver enkelt af de omfattede kommuner, skyldes dette, at trafikrådet i sidstnævnte tilfælde ville være magtesløst over for en vægning fra blot en enkelt kommune, hvis andel i de samlede offentlige tilskud er ganske beskedent. Hvis således hver enkelt kommune i hovedstadsområdet var i stand til at vælte en investeringsplan, ville man risikere, at planens gennemførlighed i realiteten blev afgjort ud fra isolerede vurderinger af den enkelte kommunes egne aktuelle fordele i den pågældende 5 års periode i stedet for ud fra det helhedssynspunkt, som er grundtanken med hele