

[Ministeren for offentlige arbejder.]

koordineringen. Kommunernes tilslutning er bindende for hele 5 års perioden; statens tilskud efter rammebevillingen må optages på de årlige finanslove for hvert af de 5 år. Såfremt dette skulle medføre en reduktion af statens tilskud, må kommunernes tilskud reduceres tilsvarende, så forholdet mellem stats- og kommunebidrag opretholdes uændret.

Da staten i lovforslaget forudsættes at bidrage med over halvdelen af de offentlige tilskud til trafikrådets investeringer, og da disse investeringer i perioder kan blive af betydeligt omfang og dermed få indvirkning såvel på statens samlede bygge- og anlægsvirksomhed inden for trafiksektoren — hvilket spørgsmål overvejes i det trafikøkonomiske udvalg under ministeriet for offentlige arbejder — som på statens almindelige finans- og pengepolitik, skal ministeren for offentlige arbejder og finansministeren rådspørges af direktionen under dens udarbejdelse af trafikplanen af hensyn til planens sammenhæng med anden trafikplanlægning, henholdsvis dens finansielle konsekvenser.

Når en trafikplan efter eventuelt fornødne ændringer er endeligt vedtaget af bevillingsrådet og bevillingsrammen tiltrådt af de fire endeligt bevilgende forsamlinger, påhviler det direktionen at gennemføre planen og herunder at optage de til investeringernes iværksættelse fornødne lån, der ydes enten af statskassen eller mod statsgaranti.

Den daglige drift af de trafikmidler, som i dag drives af Københavns sporveje, NESA og Amagerbanen, samt eventuelt de af DSB drevne rutebilruter inden for området henlægges til et trafikdirektorat under direktionen. Der er her ikke tale om et nyt administrativt organ, men om en sammensmeltning og omdannelse af den eksisterende administration i Københavns sporveje og de andre overtagne trafikvirksomheder. Kun direktionens centrale sekretariat, der skal varetage planlægningens hovedtræk, er en administrativ nydannelse.

Til sikring af en samordning af statens og trafikrådets løn- og pensionspolitik medvirker en tilforordnet fra finansministeriet ved direktionens overvejelser og forhandlinger om løn- og pensionsforhold for personalet i

trafikdirektoratet og i direktionens sekretariat.

For S-banernes vedkommende — der som grundstammen i det kollektive trafikapparat naturligvis skal omfattes af trafikrådets planlægning og henhøre under dets økonomi — er den driftsmæssige sammenhæng med fjerntrafikken på statsbanerne så nøje, at det ikke vil være praktisk at tænke sig S-banernes drift adskilt fra driften af de øvrige jernbanelinjer gennem en administrativ henlæggelse af S-banedriften direkte under trafikrådet. Det forudsættes derfor, at S-banerne fortsat drives af statsbanerne, men for trafikrådets regning og efter dets direktiver; personalet forbliver ansat under statsbanerne.

De private rutebilruter drives som hidtil af koncessionsindehaveren. Efter de gældende koncessioners udløb udstedes koncessionerne af et særligt koncessionsudvalg under trafikrådet, bestående af bevillingsrådets forretningsudvalg plus den administrerende direktør. Dette udvalg vil altså, på lignende måde som landsnævnet vedrørende omnibus- og fragtmandskørsel, bestå af politiske repræsentanter plus en embedsmand. For rutebilruterens vedkommende består koordineringen dels i samlingen af koncessionsmyndigheden under det nævnte koncessionsudvalg, dels i, at rutebilnettet i henseende til linjeføring, takster o. s. v. indordnes under helhedsplanlægningen.

Som jeg allerede har antydnet, må det forudses, at trafikrådets løbende driftsindtægter ikke vil kunne dække samtlige driftsudgifter. For det første giver de i dag eksisterende kollektive trafikvirksomheder årlige driftsunderskud, der sammenlagt andrager mellem 20 mill. kr. og 30 mill. kr., og der vil ikke være nogen praktisk mulighed for gennem drastiske takstforhøjelser, rationaliseringsforanstaltninger eller på anden måde med ét slag at bringe underskud af dette omfang ud af verden. I øvrigt vil takstforhøjelser af større omfang kunne få en katastrofal indflydelse på passagertallet med de kollektive transportmidler, hvorved dels den tilsigtede forbedring af disses økonomi udebliver, dels trafikvanskelighederne især i den indre by forøges yderligere som følge af forstærket overgang til