

gælder det også forhold som der kan træffes bestemmelse om i henhold til byplanloven og vejlovgivningen m. m.

Den for Københavns-egnen godkendte *byudviklingsplan* (jfr. betænkningen side 87-88) kan betragtes som det første officielle skridt hen imod en helhedsplanlægning af Københavns-egnen. Spørgsmålet om, hvor en bymæssig udvikling kan finde sted, og hvor dette ikke må ske, er der dermed i hovedtrækkene taget stilling til. Det må derfor være naturligt, at man på andre felter hvor der foregår en samlet planlægning, må søge at støtte byudviklingsplanen. Dette gælder ganske særligt for trafikplanlægningen, og den stærke vekselvirkning mellem trafik og bebyggelse understreges også af, at byudviklingsplanens hovedlinjer er fastlagt ud fra trafikale hensyn. Man har således anset det for at være af ganske afgørende betydning, at alle byens og omegnens kvarterer har gode direkte trafikforbindelser, først og fremmest til bymidten, men i nogen grad også til de andre dele af byen og omegnen. Lovforslaget bygger derfor på den grundtanke, at koordineringen af den kollektive trafik skal gå hånd i hånd med den byudviklingsmæssige planlægning, der allerede har fundet sted, og som vil fortsætte fremover. Det er således angivet i lovtæksten, at trafikplanlægningen skal understøtte byudviklingsplanen, sådan at bestræbelserne først og fremmest må gå ud på at sikre en tidssvarende udvikling af trafikapparatet inden for det såkaldte første classes trafikbetjente område (jfr. betænkningen side 88).

Byudviklingsplanen fastlægger som nævnt kun, hvor der skal bygges, og hvor der ikke skal bygges, eller med andre ord byens kontur, medens udformningen af den fremtidige bebyggelse inden for zonegrænserne foretages i henhold til *byplanloven* af de enkelte kommuner med boligministeriet som godkendende myndighed. For en lang række af de forhold, der skal tages stilling til i byplanerne, vil planlægningen af den kollektive trafik spille en afgørende rolle. Det samme gælder *vejforholdene*, der i Københavns-egnen planlægges og bestyres af Københavns amt eller de enkelte kommunalbestyrelser med ministeriet for offentlige arbejder som øverste myndighed og i et vist omfang også som direkte planlæggende myndighed.

For at understrege betydningen af et samarbejde på alle disse punkter er det angivet i formålsparagraffen, at trafikrådet skal udøve sin virksomhed med hensyntagen til de vej- og byplanmæssige dispositioner for de forskellige dele af området. Desuden er det forudsat, at særligt kendskab til byplanlægning skal være repræsenteret i direktio-

nen, ligesom det er foreskrevet, at byudviklingsmyndighederne, de centrale vej- og byplanmyndigheder og amsvejræsenet såvel som kommunernes tekniske forvaltninger skal være repræsenteret i trafikrådets teknikerudvalg (jfr. § 6). Endelig er der gennem et særligt fællesudvalg vedrørende vej- og byplanforhold skabt en fast ramme om det løbende samarbejde mellem trafikrådet og de pågældende andre myndigheder (jfr. bem. til § 7).

Bemærkninger til § 2:

Trafikrådets område.

Grænsen for det betalende område.

Spørgsmålet om, hvilket område trafikrådet skal omfatte, må ses dels ud fra trafikrådets interesse i at kunne gennemføre en koordinering af trafikken i de kommuner, der er betydende led i den trafikale og erhvervsøkonomiske helhed, som Storkøbenhavn danner, dels ud fra omegnskommunernes interesse i kun at deltage økonomisk i trafikrådets dispositioner, hvor der er et væsentligt trafikbehov, og hvor trafikrådet kan ventes at sikre en tilfredsstillende trafikbetjening som et led i udbygningen af et særligt nærtrafiksystem med særlig hyppig betjening, særlige nærzonetakster o. s. v. Disse interesser synes at falde sammen, efter de undersøgelser samfærdselskommissionen har anstillet over, hvilke skillelinjer i befolkningsfordelingen, i byudviklingsplanens zonedragning, i den erhvervs-mæssige tilknytning til København o. s. v., som naturligt kunne danne grænse for trafikrådets geografiske område. Medens ingen af disse kriterier i sig selv giver nogen fast geografisk grænse, taler de på den anden side allesammen for, at trafikrådets område ikke gøres for stort.

Med hensyn til *kommunernes befolkningstal* ligger der ude i egnen en række kommuner med så små indbyggertal i bymæssige bebyggelser og så landligt præg, at disse næppe bør tages med under trafikrådet.

Erhvervs-mæssigt er en række af de fjernere kommuner så selvstændige — eller har i hvert fald så ringe tilknytning til hovedstaden — at der næppe herudfra kan være nogen interesse i, at de tages med.

Kommunernes trafikbehov er i og for sig et udtryk for, i hvor høj grad kommunerne orienteres udadtil. En videre udvikling af trafikbetjeningen stimulerer imidlertid omvendt udviklingen af trafikbehovet, og man kan derfor gå ud fra, at *den fremtidige trafikbetjening* vil blive temmelig afgørende for kommunernes erhvervs-mæssige struktur, for deres