

trafikbehov, og dermed også for deres interesse i at betale til et storkøbenhavnsk trafikråd.

Da det har været et af hovedsynspunkterne ved udarbejdelsen af byudviklingsplanen for Københavns-egnen at muliggøre en koncentration af investeringerne til de tekniske anlæg, der er nødvendige af hensyn til den kommende befolkningstilvækst, må både trafikrådet og omegnskommunerne være interesseret i, at der som betalende parter kun medtages områder, der er beliggende inden for det primære trafikopland, som byudviklingsplanen har karakteriseret som første klasses trafikbetjent område, nemlig de nuværende + de fremtidige S-baneoplande.

Principielt må trafikrådets planlægningsområde falde sammen med det område, som bidrager til trafikrådets virksomhed, og som er medbestemmende ved bevillingerne til nyinvesteringerne. På den anden side ville det være uheldigt, om planlægningen af trafikforholdene uden for trafikrådets område foregik, uden at trafikrådet var sikret en vis indflydelse.

Man anfægter således ikke de eksisterende kompetente myndigheders beføjelser for de trafiklinjer, som overvejende ligger uden for trafikrådets primære område, men har i stedet fundet det rimeligt, at der etableres et fast organiseret samarbejde mellem trafikrådet og de pågældende myndigheder i de senere omtalte fællesudvalg vedrørende forholdet til statsbanerne samt vedrørende omnibuskørsel, hvor sager angående trafiklinjer, der forløber såvel inden for som uden for trafikrådets område, skal tages op til behandling (jfr. bem. til § 7).

Kompetencefordelingen mellem på den ene side trafikrådet og på den anden side statsbanerne, henholdsvis de nuværende koncessionsmyndigheder er behandlet i lovforslagets afsnit III (jfr. bem. til §§ 14, stk. 1 og 15, stk. 2, henholdsvis 19, stk. 2).

For omnibuskoncessionernes vedkommende har man af praktiske grunde foreslået grænsen for trafikrådets myndighedsområde sammenfaldende med Københavns amts grænse (jfr. bem. til § 19, stk. 2).

Grænserne for det fremtidige S-baneopland er

naturligvis ikke sammenfaldende med de administrative grænser i Københavns-egnen, men bestemt af en vis, ikke for stor, afstand fra de fremtidige S-banestationer. Når trafikrådets område er foreslået som de *kommuner*, der har eller som efter allerede tiltrådte planer kan påregne at få S-banebetjening, skyldes det dels praktiske hensyn, dels at man må regne med, at en kommune som helhed vil have interesse i S-banen, selv om kun en del af kommunen har direkte adgang til den.

Kommunerne uden for dette fremtidige S-baneopland — således de mindre bymæssigt prægede kommuner Ledeje-Smørum, Sengeløse og Køgebugtkommunerne fra Vallensbæk og udefter samt de fjernere beliggende, erhvervsmæssigt mere selvstændige kommuner Hørsholm, Birkerød, Fårup og Værløse — ville næppe føle det rimeligt at betale til noget, de kun har begrænset interesse i. Trafikrådet kan på sin side heller ikke være interesseret i at have dem med fra starten, da man på den måde ville blive udsat for krav, som man ikke ville kunne honorere.

Dette synspunkt gælder i endnu højere grad de nærmeste købstæder. Samfærdselskommissionens undersøgelser (jfr. betænkningen bilag 4) af den erhvervsmæssige tilknytning mellem København og Helsingør, Hillerød, Roskilde og Køge, viser, at disse byer i endnu højere grad end de nævnte omegnskommuner erhvervsmæssigt hviler i sig selv, selv om et ret stort antal indbyggere foretager daglige rejser til Københavns-egnen.

I samfærdselskommissionens forslag var der i et stk. 2 til denne paragraf åbnet mulighed for administrativ udvidelse af trafikrådets område på foranledning af rådet eller vedkommende kommune, med endelig beslutning hos byplannævnets hovedstadsafdeling i tilfælde af uenighed. Da en udvidelse af området ud over grænserne for Københavns amtsrådskreds imidlertid under alle omstændigheder vil kræve ændring af loven af hensyn til repræsentationen i bevillingsrådet m. m., er den nævnte bestemmelse slettet i dette lovforslag, således at alle udvidelser af området kræver samme fremgangsmåde, nemlig lovændring.