

F. t. l. om et trafikråd for Storkøbenhavn.

For så vidt enkelte af teknikerudvalgets medlemmer måtte have et særligt byrdefuldt arbejde i udvalget, må bevillingsrådet kunne bestemme, at der skal tillægges dem et honorar derfor. I øvrigt bør medlemmerne vederlægges på samme måde som medlemmerne af de af staten nedsatte kommissioner og nævn m. m.

*Til stk. 4.**Om ret til fremmøde i teknikerudvalget.*

Da ikke alle de organer der berøres af trafikplanen kan repræsenteres i teknikerudvalget, foreslås det, at de ikke repræsenterede trafikvirksomheder og stats- eller kommunale myndigheder får adgang til at give møde i udvalget vedrørende sager, der i særlig grad berører dem.

Et sådant fremmøde i teknikerudvalget bliver formentlig en undtagelse, idet direktionen bør forhandle spørgsmål af den omhandlede karakter enten direkte eller i de stående fællesudvalg; men en myndighed eller trafikvirksomhed der ønsker det, bør ikke kunne afskæres fra direkte forhandling med udvalget. Derimod har man ment, at forhandlinger mellem direktionen og organisationer, som ikke er repræsenteret i teknikerudvalget, bør ske uden for dette; dette gælder således forhandlinger med personaleorganisationerne, hvis interesser bedre og mere naturligt vil kunne varetages gennem disse organisationers forhandlingsret over for trafikdirektoratet og eventuelt gennem samarbejdsudvalg med repræsentanter for ledelsen og personalet.

Bemærkninger til § 7:**De stående fællesudvalg.**

Gennem byudviklingsloven samt byplan- og vejlovgivningen er der tillagt stats- og kommunale myndigheder visse beføjelser, som kan gribe ind i de beføjelser, som ved lovforslaget foreslås tillagt trafikrådet (jfr. bem. til § 1). Principielt anfægter trafikrådsforslaget ikke disse andre myndigheders beføjelser (jfr. § 15, stk. 1); man har derfor anset det for mest hensigtsmæssigt, at det nødvendige samarbejde lægges fast ved etableringen af stående fællesudvalg med repræsentanter for trafikrådet og de pågældende myndigheder.

Tilsvarende gælder, at trafikrådets forhold til lovgivningen om omnibuskørsel og færdselslovgivning vil nødvendiggøre stadige forhandlinger mellem trafikrådet og andre myndigheder, selv om der ved lovforslaget på disse områder forudsættes

visse kompetenceændringer (jfr. § 15, stk. 3, og § 19).

Endelig gælder det også for trafikrådets forhold til statsbanerne, at koordineringen af nærtrafikken og fjerntrafikken kræver et løbende samarbejde (jfr. nærmere § 14, stk. 1).

*Til stk. 1.**Om de nødvendige fællesudvalg.*

Det kan allerede nu forudses, at et organiseret samarbejde med andre myndigheder m. v. er uomgængeligt på visse områder. Dette gælder først og fremmest spørgsmålet om trafikplanens forhold til byudviklingsplanen, byplanlægningen og vejplanlægningen, eftersom udøvelsen af de beføjelser, der ved lovgivningen er tillagt de pågældende myndigheder, på forskellig måde kunne gribe ind i trafikrådets arbejde.

Da de beføjelser som er tillagt byudviklings- og byplanmyndighederne på den ene side og vejmyndighederne på den anden side, til en vis grad griber ind over hinanden, vil det formentlig være hensigtsmæssigt, at alle de pågældende myndigheder repræsenteres under ét i et fællesudvalg vedrørende vej- og byplanforhold.

Også med hensyn til den omnibuskørsel, der foreløber dels inden for, dels uden for trafikrådets område, må et fast organiseret samarbejde på forhånd anses for nødvendigt. Det vil derfor være hensigtsmæssigt, at de nærmere forhandlinger mellem trafikrådet og myndighederne i de tilstødende områder kan henvises til et fællesudvalg vedrørende sådan omnibuskørsel.

I henhold til færdselsloven træffes bestemmelser om færdselsregulerende foranstaltninger, såsom ensrettet færdsel, forbud mod visse færdselsarter o. s. v., af politiet, men således at vejbestyrrelserne har en vis indflydelse herpå. Bestemmelser af denne art kan være af afgørende betydning for trafikrådet og bør derfor drøftes i et stående fællesudvalg vedrørende færdselsregulering.

Driftsteknisk kommer S-banerne, der ikke lader sig udskille fra statsbanernes fjerntrafik, til at indtage en særstilling over for trafikrådet. Såvel de fælles anlægsarbejder som fastsættelsen af takster og køreplaner for nærtrafik og fjerntrafik vil derfor nødvendiggøre en koordinering, der mest hensigtsmæssigt kan henvises til et fællesudvalg vedrørende forholdet til statsbanerne.

Da det ikke på forhånd kan fastslås endeligt, hvilke fællesudvalg der kan blive brug for, er der tillagt direktionen beføjelse til at nedsætte særlige udvalg, når forholdene taler for det.