

fra statsbanernes øvrige virksomhed, er disse vanskeligheder ikke af samme størrelsesorden som for banestrækningernes vedkommende (jfr. betænkningen side 103). Det kan derfor hævdes, at forvaltningen af visse af statsbanernes rutebiler, der betjener nærtrafik inden for trafikrådets område, af principielle grunde bør overgå til trafikrådet. Overensstemmende hermed foreslås det, at det efter rådets oprettelse ved forhandling mellem statsbanerne og trafikrådet undersøges, i hvilket omfang driften af statsbanernes omnibusruter vil kunne henlægges under trafikrådet (jfr. § 10, stk. 2).

Ved udløbet af koncessionen på de ruter som herefter fortsat drives af statsbanerne, må de koncessionsgivende myndigheder tage stilling til, hvem der skal have koncession på ruten, for så vidt denne i øvrigt efter trafikplanen skal opretholdes (jfr. § 19, stk. 2).

Spørgsmålet om trafikrådets overtagelse af driften af de kollektive trafikmidler er ikke mindst af betydning for de af *Københavns Sporveje (KS)* drevne trafiklinjer. De omfatter hovedparten af den storkøbenhavnske kollektive trafik, og fordelene ved at inkorporere dem under den fælles forvaltning gør sig derfor i særlig grad gældende for denne virksomhed, samtidig med, at der ikke kan opstå særlige praktiske vanskeligheder herved (jfr. betænkningen side 103).

Hensynet til den tilstræbte koordinering af trafikmidlerne inden for nærtrafikken gør det imidlertid ønskeligt, at trafikrådet tillige overtager forvaltningen af den halvoftentlige virksomhed *NESA's trafiklinjer*, som på grund af samdrift med KS er et betydende led i storbyens trafik. Selv om *NESA's* trafiklinjer må udskilles fra selskabets el-forsyningsvirksomhed, synes der heller ikke her at ville blive tale om større praktiske vanskeligheder.

Ud fra disse betragtninger foreslås det, at forvaltningen af *KS's* og *NESA's* trafiklinjer ved trafikrådets oprettelse overtages af dette og henlægges til et særligt trafikdirektorat (jfr. § 11), som tillige skal varetage driften af trafikrådets senere tilkommende niveau-trafiklinjer.

Tilsvarende hensyn som for *NESA's* vedkommende gør det ønskeligt, at *Amagerbanens* persontrafik, der ligesom *NESA's* trafiklinjer drives i samdrift med *KS*, administrativt henlægges under trafikdirektoratet. Dette vil nødvendiggøre at selskabets omnibusruter, der varetager hele persontrafikken, udskilles fra jernbanestrækningen, hvorpå der kun drives godstrafik. Der opstår imidlertid herved et særligt problem, idet det indtil de seneste år har forholdt sig sådan, at banedriften hvert år har givet underskud, selv om selskabets

samlede virksomhed regnskabsmæssigt har kunnet balancere. For at undgå at selskabet kommer til at sidde tilbage med den underskudsgivende bane-drift, er det ved dette lovforslag forudsat, at staten ved lovens ikrafttræden i henhold til § 29 i selskabets eneretsbevilling overtager selskabets samlede aktiver mod at overtage de derpå hvilende forpligtelser, og at staten umiddelbart overdrager omnibusdriften til trafikrådet, hvor driften af disse ruter henlægges under trafikdirektoratet.

Selv om en administrativ henlæggelse af *Nærum-banen* under trafikdirektoratet næppe ville støde på større praktiske vanskeligheder, har man i betragtning af, at *Nærum-banen* kun repræsenterer en meget beskedent andel af den storkøbenhavnske trafik, ligesom den også i højere grad end de andre halvoftentlige selskaber drives uafhængigt af *KS* og *S-banerne*, ikke anset det for afgørende for koordineringen, om banens forvaltningsmæssige inkorporering sker straks ved trafikrådets oprettelse; det foreslås, at der umiddelbart efter trafikrådets oprettelse optages forhandlinger med selskabet om banens overgang (jfr. § 10, stk. 2). Indtil der er opnået overenskomst om en henlæggelse af driften af selskabet under trafikrådet, eller den overtages i henhold til trafikrådets beføjelser efter eneretsbevillingen (jfr. § 45, stk. 2), må selskabet opretholde forvaltningen som hidtil, men under ansvar over for trafikrådet. Det gælder både banedriften og — inden for koncessionernes gyldighedsperiode — omnibusdriften. Når kørselstilladelserne for bilruterne udløber, må trafikrådets koncessionsudvalg bestemme, om selskabet fortsat skal have koncession på ruterne (jfr. § 19, stk. 2).

Den daglige drift af *de private omnibusruter*, der eksisterer ved lovens ikrafttræden, skal efter forslaget fortsat drives af de nuværende indehavere af disse ruter, så længe deres kørselstilladelse løber (jfr. bem. til § 19). Når kørselstilladelserne udløber, afgør koncessionsmyndighederne om de pågældende rutebilejere fortsat skal have koncession.

I visse tilfælde kan det endvidere være hensigtsmæssigt ved et forpagtningsforhold at lade en privat rutebilejer drive en rute, som direktionen modtager koncession på (jfr. § 31). Der må naturligvis i fornødent omfang indhentes tilladelse hos den koncessionsgivende myndighed.

Bemærkninger til § 9:

Trafikvirksomhedernes myndighed og beføjelser.

Efter den nugældende lovgivning er de trafikvirksomheder, der vil blive omfattet af trafikplanen, underkastet visse begrænsninger i deres myndighed