

uden for trafikrådet beføjelser, som kan gribe ind i trafikrådets planlægning.

Det drejer sig således om *byudviklingsmæssige* dispositioner, der som nævnt er grundlæggende for trafikplanlægningen (jfr. bem. til § 1), samt om en række *byplanmæssige forhold*, d. v. s. forhold som indgår i kommunernes dispositionsplaner eller tinglyste byplaner og som har videregående trafikbetødning, såsom beliggenhed og anlæg af stationer, spor, trafikpladser o. lign., bebyggelsestætheden i nye områder, placering af større industrier m. m. I denne forbindelse må det drøftes, om planlagte baneanlæg skal udføres for en påtænkt ny bebyggelse har fundet sted, eller om bebyggelsen først skal etableres. Også hele spørgsmålet om etapedelingen for de i trafikplanen omhandlede anlæg og om takstfastsættelsen for nærtrafikken må behandles i udvalget.

Udvalget må også behandle *vejspørgsmål*. Det kan dreje sig dels om selve udbygningen af vejnettet, dels om den betydning udførelsen af planlagte baneanlæg og disses nærmere placering vil få for vejplanlægningen, og dels om planer fra vejbestyrelsens side om at forbeholde veje for visse færdselsarter (jfr. §§ 17 og 18 i lov nr. 95 af 29. marts 1957 om bestyrelsen af de offentlige veje).

#### *Til stk. 3.*

##### *Om fællesudvalget vedrørende færdselsregulering.*

I fællesudvalget vedrørende færdselsregulering drøftes bl. a. spørgsmål angående parkering, da løsningen af dette problem på afgørende måde kan få indflydelse på de kollektive gadetrafikmidlers drift. Af andre særlig vigtige spørgsmål i relation til den kollektive trafik kan nævnes ensretning af færdslen.

#### *Til stk. 4.*

##### *Om fællesudvalget vedrørende omnibuskørsel.*

I fællesudvalget vedrørende omnibuskørsel drøftes alle spørgsmål som hænger sammen med, at der ikke kan drages en klar skillelinje mellem det område hvor trafikrådet alene har koncessionsmyndigheden, og det område der helt er underlagt de almindelige koncessionsmyndigheder (jfr. herom § 19, stk. 2). Dette gælder i første række ruter, som passerer grænsen for trafikrådets koncessionsområde; men også ruter der helt forløber uden for trafikrådets område, men inden for byudviklingsområdet, bør behandles i fællesudvalget, da trafikrådet skal høres over ansøgninger om koncession på sådanne ruter.

### **Bemærkninger til § 15:**

#### **Kompetencefordelingen mellem trafikrådet og andre myndigheder.**

Da myndighedsområdet for de i fællesudvalgene repræsenterede parter på forskellig måde kan gribe ind i hinanden, vil det i visse grænsetilfælde ikke på forhånd være ganske klart, om trafikrådet eller en anden myndighed i sidste instans har den endelige bestemmelsesret med hensyn til et foreliggende spørgsmål. I lovforslaget er det derfor nøjere præciseret, hvordan kompetencefordelingen er i disse tvivlstilfælde (jfr. nærmere betænkningen side 50-52).

#### *Til stk. 1.*

##### *Om forholdet til byudviklings-, byplan-, bygnings- og vejlovgivningen.*

Lovforslaget om trafikrådet medfører principielt ingen ændringer i de beføjelser, der ved byudviklings-, byplan-, bygnings- og vejlovgivningen er tillagt de enkelte deri omhandlede myndigheder. Det forudsættes dog, at de spørgsmål der er af interesse for trafikrådets planlægning, drøftes i det stående fællesudvalg vedrørende byplan- og vejforhold. Eftersom man ikke har ment på forhånd at kunne tillægge nogen af de nævnte planlægningsområder forrang frem for de andre, vil der i tilfælde af uenighed ikke kunne fremtvinges en bindende afgørelse. Man har også fundet det mest sandsynligt, at afgørende divergenser ikke vil opstå, når de forskellige planlæggende myndigheder får en pligt til indbyrdes at drøfte alle spørgsmål, hvor trafikrådets planlægning kan gribe ind i deres planlægningsområde.

#### *Til stk. 2.*

##### *Om kompetence med hensyn til køreplaner m. v.*

Som følge af den intime sammenhæng mellem statsbanernes under trafikrådet henlagte nærtrafik og statsbanernes fjerntrafik vil der kunne opstå komplicerede kompetencespørgsmål. Navnlig gælder dette *køreplanlægningen* for de strækninger der betjener både nærtrafik og fjerntrafik. Her vil trafikrådets interesse i at S-togene fremføres med faste mellemrum og med stor hyppighed, kunne kollidere med hensynet til at også fjerntogene skal fremføres ad de samme strækninger. I disse tilfælde har man ment, at afgørelsen bør træffes af ministeren for offentlige arbejder, som i dag har den endeligt afgørende myndighed med hensyn til statsbanernes køreplanforhold.