

reguleres forud, men således at der på grundlag af indhøstede erfaringer er mulighed for senere at ændre ordningen med virkning for fremtiden.

For *køreplanernes* vedkommende må direktionen vel angive visse hovedlinjer i overensstemmelse med trafikplanens almindelige bestemmelser herom, medens det i øvrigt må være overladt til trafikvirksomhederne selv at fremsætte forslag til køreplaner, som herefter skal godkendes af direktionen, der har den endelige afgørelse (jfr. dog om køreplanlægningen for S-banerne § 15, stk. 2).

Direktionen må endelig træffe bestemmelse om en række *andre forhold vedrørende planens gennemførelse*, som ikke i enkeltheder kan eller bør fastsættes i selve trafikplanen. Dette gælder således den praktiske gennemførelse af rationaliseringsforskrifter, bestemmelser i de enkelte tilfælde om placering af stoppesteder og om af- og påsætning af passagerer, samt forskrifter om det rullende materiel der må benyttes på linjerne.

Direktionens regulering af alle de nævnte forhold må for omnibusruternes vedkommende gælde, uanset hvem der får koncession på den pågældende rute; disse koncessionsvilkår bør derfor fastlægges ud fra hensyn til linjens indpasning i det øvrige trafiksystem, inden koncessionsudvalget tager stilling til, hvem kørselstilladelsen for ruten skal gives til.

*Til stk. 2.*

*Om trafikvirksomhedernes medvirken ved planen.*

Trafikvirksomhedernes pligt til efter direktionens nærmere direktiver at medvirke til trafikplanens gennemførelse omfatter blandt andet budget- og regnskabsafleggelse, meddelelse af tekniske og statistiske oplysninger, foretagelse af trafikanalyser og andre undersøgelser og udførelse af projekteringsarbejder for anlæg under den pågældende virksomhed. Bestemmelsen tilsigter et effektivt samarbejde for at undgå dobbeltarbejde i trafikrådet og de enkelte virksomheder.

#### **Bemærkninger til § 17:**

##### **Koncessioner til jernbanedrift.**

Ifølge den nugældende praksis udkræves der særlig lovhjemmel til nyanlæg af jernbaner. Efter lovforslaget skal der i trafikplanen tages stilling til de fremtidige trafiklinjer og deres trafikform, linjeføring og til terminerne for arbejdernes gennemførelse. Det bør derfor overlades til direktionen inden for de i trafikplanen angivne rammer og givne bevillinger at træffe bestemmelse om, hvornår de enkelte deri angivne jernbaneanlæg skal bringes til

udførelse. Direktionens bemyndigelse til at anlægge jernbaner omfatter ikke alene selve banestrækningerne, men også banernes tilbehør, såsom de fornødne stationsbygninger, forpladser, remiser, værksteder og lign. På strækninger, der drives af statsbanerne eller af en anden virksomhed med selvstændig forvaltning, må selve udførelsen af anlægget kunne overdrages den pågældende banes ledelse.

#### **Bemærkninger til § 18:**

##### **Koncessioner til sporvejsdrift.**

Efter lovforslaget fastlægger trafikplanen, hvordan sporvejsnettet eventuelt skal udbygges inden for planens 5-årige gyldighedsperiode. Det ville være lidet foreneligt hermed, om der som efter den nugældende sporvejslov skulle indhentes tilladelse fra ministeren for offentlige arbejder til enhver ændring af nettet, og det foreslås derfor at ophæve sporvejsloven for trafikplanens område og at overlade til direktionen inden for trafikplanens rammer at træffe bestemmelse om udførelsen af de enkelte sporvejsanlæg. Da anlægget af en sporvejslinje i en offentlig vej vil betyde, at dennes kapacitet ikke uden en udvidelse af vejen vil kunne udnyttes som hidtil, har man ment at burde opretholde den hidtidige regel om, at vejbestyrelsen skal give sit samtykke til sporvejsanlægget. Derimod kan det ikke anses for formålstjenligt at opretholde den hidtidige adgang for vejbestyrelsen til at overtage anlægget efter en årrækkes forløb, da det jo netop er tanken at bevare en enhedsledelse af sporvejsdriften og ikke at stykke den ud på de forskellige vejbestyrelser.

For private vejes vedkommende gælder i Københavns og Gentofte kommuner den særlige regel, at forvaltningsmyndigheden udøves af det offentlige, nemlig i København af magistraten og i Gentofte af kommunalbestyrelsen. Man har derfor anset det for mest praktisk for alle de 4 kommuner, der i praksis berøres af sporvejskørslen, at foreskrive, at kommunalbestyrelsen — i København dog magistraten — også for de private vejes vedkommende skal give det fornødne samtykke til sporvejsanlæg, hvor dette i særlige tilfælde måtte blive aktuelt.

#### **Bemærkninger til § 19:**

##### **Koncessioner til omnibuskørsel i rute.**

*Til stk. 1.*

*Om ændring af de nugældende regler.*

Den planlægning og koordinering af den kollektive persontrafik i Storkøbenhavn som tilsigtes ved