

har man af hensyn til trafikrådets helheds-planlægning ikke kunnet følge visse andre af omnibuslovens kompetenceregler. Når en rutes længste del falder inden for trafikrådets område, bør således tilladelsen i alle tilfælde gives af koncessionsudvalget, uanset om ruten forløber gennem mere end 2 amtsråds kredse, og uanset om der er enighed mellem koncessionsudvalget og vedkommende trafikudvalg. I disse tilfælde skulle tilladelsen efter omnibuslovens almindelige princip gives af landsnævnet. Derimod har man ment at kunne overlade afgørelsen til de almindelige koncessionsmyndigheder, når ruten længste del ligger uden for området. Herved sidestilles trafikrådets samlede koncessionsområde med en amtsråds kreds.

For trafikrådets planlægning er det således af afgørende betydning, at der inden for planens område kun gives tilladelse til lokaltrafik på ruter som harmonerer med trafikplanen. Man har derfor fundet det påkrævet, at der tages særligt hensyn til direktionens ønsker med hensyn til *koncessionsvilkårene* for strækningen inden for trafikrådets område, når tilladelsen gives af omnibuslovens koncessionsmyndigheder, nemlig bl. a. beliggenheden af endestationer inden for området (af hensyn til parkeringsmuligheder m. m.), det nærmere forløb af ruten gennem området (af hensyn til ulemper for den øvrige trafik), samt i hvilket omfang og på hvilke steder der må afsættes og optages passagerer inden for området, samt, for så vidt der drives lokaltrafik inden for området, også de nærmere vilkår for driften, herunder takster, omstigningsregler og lign. For de ruter som koncessionsudvalget giver kørseltilladelse til, foreslås det omvendt at der tages særligt hensyn til de pågældende trafikudvalgs tilsvarende ønsker med hensyn til de strækninger, som ligger uden for trafikrådets område.

Disse bestemmelser adskiller sig fra kommissionens forslag derved, at kommissionen forudsatte en egentlig kompetence hos direktionen, resp. vedkommende anden koncessionsmyndighed, til at fastsætte nærmere enkeltheder vedrørende af- og påstigning, stoppesteder m. v. inden for sit område i de tilfælde, hvor koncessionsudstedelsen lå hos en anden myndighed (jfr. nærmere betænkningen side 122).

#### *Til stk. 3.*

##### *Om koncessionernes forhold til trafikplanen.*

Det må forudsættes, at trafikplanen — i hvert fald i hovedtrækkene — indeholder et forslag til de rutebil- og omnibuslinjer der skal oprettes i den

kommende periode. Dog kan udviklingen under perioden berettige, at der gives koncessioner til ruter som ikke er forudset allerede i den samlede plan. Det må være en forudsætning, at interesserne i en samlet, rationel planlægning bliver iagttaget i videst muligt omfang ved tildelingen af koncessioner også på sådanne ruter. Denne bør derfor foretages sådan, at der gives de bedst mulige betingelser for, at den samlede omstigningsordning og det samlede takstsystem kan gennemføres så effektivt og enkelt som muligt, og sådan, at man sikrer den bedst mulige kapacitetsudnyttelse og rationalisering af driften og betjeningen.

#### *Til stk. 4.*

##### *Om afgifter og tilskud for private rutebillinjer.*

Trafikrådets takstplan bør i første række tilstræbe, at de enkelte linjers og områders takster passer ind i det samlede takstsystem for hele hovedstadsområdet (jfr. bem. til § 13, stk. 3). For den enkelte trafikvirksomhed kan dette komme til at betyde, at det i visse tilfælde bliver nødvendigt at fastsætte taksterne på et lavere eller højere niveau end det der hidtil har været gældende.

Man har fundet det rimeligst, at den nedgang eller stigning i private rutebilejeres indtægtsmuligheder der skyldes gennemførelsen af en sådan helhedsplan, bør kunne belaste eller tilfalde det samlede trafiksamfund, medens de enkelte virksomheder i princippet skulle holdes fri af de økonomiske virkninger heraf gennem en udligning ved tilskud eller afgifter. Da en nøjere fastsættelse af tab eller gevinster ved sådanne takstændringer kun i undtagelsestilfælde er gennemførlig, kan afgifts- og tilskudsordningen ikke have karakter af en egentlig erstatning for en bestemt fikseret indtægtsnedgang eller af inddragelse af en nærmere opgjort vinding; en sådan bedømmelse af ordningen ville kunne tendere henimod, at enhver forøgelse af en privat rutes overskud, indtrådte efter trafikplanens ikrafttræden, skulle søges overført til trafikrådet, og omvendt ethvert herefter opstået underskud skulle dækkes af det offentlige, hvilket ikke ville være rimeligt. Koncessionsudvalget må i stedet efter et friere skøn afgøre hvornår og med hvilke beløb der skal gennemføres afgifter eller tilskud, idet der på lignende måde som ved de almindelige vilkår for meddelelsen af en koncession fastsættes mere generelle regler, uden at der senere bør kunne være tale om en efterregulering for den forløbne tid på grundlag af konstaterede indtægtsstigninger eller -fald. Opkrævning af afgifter vil derfor navnlig blive praktisk i de tilfælde hvor en koncessionsmyndighed efter den nugældende