

F. t. 1. om hovedstadsområdets kollektive personbefordring.

havns og Frederiksbergs eller en enkelt primærkommunes område. Trafikrådet vil herved overtage de beføjelser, som hidtil har været tillagt de pågældende kommunalbestyrelser og trafikudvalg i området.

Trafikrådet skal som koncessionsgivende myndighed for hele hovedstadsområdet godkende linieføring, takster og køreplaner for busdriften, herunder den busdrift, der udføres af det kommunale busselskab, og samtidig skal trafikrådet træffe aftaler med trafikvirksomhederne i området om de nævnte forhold, således at der opnås den videst mulige koordinering. Det må dog herved erindres, at trafikrådet ikke får tillagt nogen besluttende myndighed for så vidt angår banedriften, der fortsat vil være underlagt folketingets og ministeren for offentlige arbejders beslutninger og indflydelse.

Ifølge lovforslaget om regionplanlægning i hovedstadsområdet fastsættes i regionplanen hovedretningslinier for trafikbetjeningen i hovedstadsområdet, § 2, stk. 2, og retningslinier for tidsfølgen for udbygningen af byzonerne og tilvejebringelsen af de nødvendige anlæg, § 2, stk. 3. Ifølge forslag til lov om lands- og regionplanlægning er det regeringens hensigt at etablere et ministerudvalg bl. a. til gennemgang af regionplanforslag. I forbindelse med den statslige godkendelse af regionplanen vil der ske en præliminær vurdering af regionplanens antagelser om den statslige nærbanebetjening i området og specielt om anlæg af nye baner, og der vil ved godkendelsen i givet fald blive foretaget de nødvendige ændringer i planen.

På grundlag af regionplanen udarbejder DSB, privatbanerne og busselskabet trafikplaner, der vil være en konkretisering og detaljering af regionplanens hovedretningslinier for trafikbetjeningen. Trafikplanerne koordineres af trafikrådet.

I kraft af den indsigt, der ved udarbejdelsen er opnået med hensyn til mulighederne for trafikbetjening og de økonomiske konsekvenser, må det antages, at der kan opstå divergenser mellem trafikplanerne og regionplanen, hvad angår trafikbetjening og -anlæg samt etapedeling. Dette forhold vil kunne føre til ændringer i regionplanens bygelsesplacering. F. eks. vil en senere etablering af et S-baneanlæg kunne medføre en forskydning af byvækstens fordeling i regionplanen til områder, der allerede er S-banebetjent, og udskydelse af byvæksten langs det forsinkede S-baneanlæg til en senere etape.

De eventuelle ændringer, der således kan komme på tale i forhold til regionplanen med hensyn til trafikbetjening og -anlæg, og bebyggelsens fordeling, har som konsekvens, at regionplanorganet

i givet fald må udarbejde og fremsende planændringen til statslig godkendelse i form af et tillæg til den godkendte regionplan.

Ifølge ovennævnte forslag til lov om regionplanlægning, § 3, stk. 2, optager amtsrådet under udarbejdelsen af regionplanen forhandling om planens indhold med bl. a. offentlige myndigheder, som berøres af eller har indflydelse på regionplanen eller dens gennemførelse. I kraft af denne bestemmelse vil også trafikrådet få lejlighed til at udtale sig om planen.

Til § 4.

Forslaget tilsigter ikke blot at hidføre en koordinering af trafikken i hovedstadsområdet på kortere sigt, men det skal også være et instrument til at opnå en mere langsigtet løsning gennem en forening af bane- og busdriften.

Gennemførelsen af denne vil kræve en række undersøgelser og forberedelser. Trafikrådet vil være et velegnet organ til at udføre dette arbejde, og det pålægges derfor ved forslaget trafikrådet inden den 1. april 1978 at udarbejde forslag herom samt stille forslag til fordeling af udgifterne.

Når det nævnte tidspunkt er valgt, skyldes dette, at det ikke er skønnet muligt for trafikrådet at færdiggøre arbejdet tidligere, idet trafikrådets arbejde med at koordinere busdriften og at koordinere denne med banedriften i sig selv er en så betydelig opgave, at det ikke med rimelighed vil kunne pålægges trafikrådet at færdiggøre forslaget til en forening af bane- og busdriften til noget tidligere tidspunkt. Endvidere vil det være naturligt, at trafikrådet får fornøden tid til at indhøste erfaringer med hensyn til udførelsen af de i § 3 omhandlede opgaver.

Det skal ved forslagets udarbejdelse tages i betragtning, at der består en teknisk integration mellem de baner, der betjener området og DSBs øvrige baner, og at det af denne og en række andre grunde vil være uhensigtsmæssigt at foretage en anlægs- og driftsmæssig adskillelse af disse. Der skal i den forbindelse henvises til Hovedstadsreformudvalgets betænkning af 30. april 1971 side 25 og 54, hvorefter det skal påhvile DSB at forestå projektering og anlæg samt varetage driften af banerne i området på det overordnede organs vegne.

Det er en forudsætning, at den planlagte udbygning af DSBs banenet i området ikke skal afvente trafikrådets ovennævnte forslag.

I forbindelse med bestemmelsen i nærværende § er det i § 12 foreslået, at forslag om revision af loven forelægges folketinget i folketingsåret 1978-79.