

hovedstadsrådet tillige ansvar og beslutningskompetence for så vidt angår områdets lokale banetrafik.

Med dette lovforslag vil man følge forholdet op for den øvrige del af landet.

I modsætning til hovedstadsområdet, hvor både bane og bus spiller en central rolle i afviklingen af den kollektive persontrafik, der foregår inden for området, gælder det for den øvrige del af landet, at busserne er det dominerende trafikmiddel i den trafik, der foregår såvel inden for den enkelte kommune (lokaltrafikken) som mellem flere kommuner inden for samme region (regionaltrafikken). Jernbanerne spiller her – selv i de områder, der i det hele taget har banetrafik – en mere underordnet rolle. Dette ses bl. a. af de i bilaget viste to tabeller vedrørende den kollektive persontrafik udført med tog og rutebiler, hvor der er foretaget en fordeling af trafikken på fjerntrafik og lokal- og regionaltrafik henholdsvis i og uden for hovedstadsområdet.

Herudover må man være opmærksom på, at de forhold, der er relevante for organiseringen af den kollektive trafik, i vidt omfang varierer fra område til område uden for hovedstadsregionen. Det gælder befolkningsantal og -tæthed og områdets struktur – er det f. eks. domineret af et enkelt eller ganske få store bysamfund, der som centre for regionen tiltrækker en stor del af trafikken, eller er det sammensat af mindre og spredte bysamfund. Derfor kan man ikke som for hovedstadsområdets vedkommende fastlægge et bestemt mønster, hvorefter organiseringen af trafikapparatet skal ske. I forslaget er der da også kun fastlagt visse rammer for organiseringen af trafikapparatet således, at afgørelsen af, hvor langt man inden for de enkelte områder vil gå, lægges hos de lokale politiske myndigheder – altså amtsrådene og kommunalbestyrelserne.

Efter forslaget skal der for hver enkelt amtskommune udarbejdes en samlet plan for den lokale og regionale kollektive persontrafik inden for amtskommunens område. Formålet med planlægningen er dels at skabe grundlaget for en mere effektiv tilrettelæggelse af områdets trafikapparat – dels at sikre det ovenfor omtalte nødvendige samspil mellem trafikplanlægningen og den øvrige fysiske planlægning.

På planen skal for det første optages den trafik, der udføres med busser (rutebiler). For rutebiltrafikens vedkommende skal ikke alene medtages de ruter, der udelukkende forløber inden for den pågældende amtskommune, men også de ruter, der løber ind i en tilstødende amtskommune, eller ho-

vedstadsområdet. Baggrunden herfor er, at langt den overvejende del af de ruter, der forløber inden for 2 amtskommuner eller 1 amtskommune og hovedstadsområdet er af lokal betydning, idet disse ruter i almindelighed kun betjener lokalt rejsende. Men dertil kommer, at man ved tilrettelæggelsen af et hensigtsmæssigt rutenet – som det er formålet med planlægningen at fremme – hverken kan anse en kommune eller en amtskommune som en enklave for sig. Rutebiltrafikken inden for en kommune må tilrettelægges under hensyntagen ikke alene til trafikken inden for de tilgrænsende kommuner – og det uanset et amtskommuneskel – men også til den trafik, der betjener flere kommuner, eventuelt beliggende på hver sin side af en amtskommunegrænse. Kun derved kan man sikre den bedst mulige dækning af de enkelte områder ved en hensigtsmæssig og effektiv udnyttelse af trafikapparatet og undgå, at en lokalrute tapper lokalruterne i de tilstødende kommuner eller de ruter, der betjener flere kommuner, for det passagerunderlag, der er forudsætningen for en rimelig økonomisk drift.

Endvidere skal den togtrafik, der udføres af privatbanerne, optages på planen og det uanset, at trafikken forløber udover 1 amtskommune. Trafikken på samtlige eksisterende privatbaner betjener i langt overvejende grad lokalt rejsende.

Også togtrafikken på DSBs banenettet – hvadenten det er fjerntrafiknettet eller sidelinjer til dette – betjener lokalt rejsende. DSBs togtrafik må derfor også indgå i planlægningsprocessen således, at de lokale myndigheder ved opbygningen af det trafikapparat, der skal betjene områdets lokal- og regionaltrafik, får mulighed for at sikre en optimal fordeling af denne trafik på baner og busser. DSBs togtrafik ude i landet er i almindelighed et sammenhængende system, der først og fremmest skal tilgodese fjerntrafikbetjeningen. Der kan derfor ikke gives de enkelte lokale myndigheder en sådan indflydelse på tilrettelæggelsen af denne trafik f. eks. med hensyn til kørselsomfang, at det tjener noget praktisk formål generelt at optage DSBs togtrafik på planerne. I almindelighed skal DSBs togtrafik derfor alene indgå som forudsætninger for planlægningen. Kun i det omfang DSBs togtrafik alene udføres mellem steder, beliggende inden for én amtskommune, er det i praksis muligt at give de lokale myndigheder en selvstændig, reel indflydelse på trafikens kørselsomfang, og derfor er det efter lovforslaget kun denne del af DSBs togtrafik, der skal direkte optages på planen.

Amtsrådet forestår som den koordinerende myndighed planlægningen. På grundlag af en beskrivelse fra ministeren for offentlige arbejder ved-