

rørende fjerntrafikken udarbejdes planen i nøje samarbejde mellem amtsrådet og de inden for amtskommunen værende kommuner. Ved dette samarbejde om planlægningen sikres det, at den politik, der føres med hensyn til den kollektive trafikbetjening i de enkelte områder, samordnes med de beslutninger, der træffes vedrørende den fysiske planlægning i øvrigt inden for områderne.

Foruden amtsrådene i de tilstødende amtskommuner eller hovedstadsrådet medvirker ved planernes udarbejdelse DSB og privatbanerne som udøvere af togtrafikken samt Landsforeningen Danmarks Bilruter som repræsentant for udøverne af rutebiltrafikken. Endelig medvirker de virksomheder, der udfører fly- eller færgetrafik til amtskommunen, i planlægningen. Gennem medvirken af amtsrådene i de tilstødende amtskommuner og, hvis disse er beliggende inden for hovedstadsområdet, hovedstadsrådet, sikrer man, at hensynet til samordningen af trafikken mellem 2 amtskommuner samt mellem hovedstadsområdet og de tilstødende amtskommuner bliver tilgodeset. Gennem DSB's og fly- eller færgeelskabernes medvirken sikres den koordination mellem lokal- og regionaltrafikken og fjerntrafikken, som er nødvendig for at give befolkningen i alle egne af landet en rimelig fjerntrafikbetjening.

Hvis de intentioner, der ligger bag planlægningen af den lokale og regionale kollektive trafik, skal kunne følges op, må de lokale myndigheder have fornøden indflydelse på driften af de trafikmidler, der anvendes til afviklingen af den kollektive trafik inden for området.

I det samtidig forelagte forslag til lov om buskørsel er beslutningskompetencen med hensyn til udstedelse af tilladelser til rutebilkørsel – og dermed fastsættelse af blandt andet køreplan og takster – fordelt mellem de enkelte lokale myndigheder – kommunalbestyrelserne og amtsrådet – ud fra disse synspunkter.

For nogle amtskommuner vil dette være tilstrækkeligt, men i andre amtskommuner kan de lokale myndigheder ud fra forholdene i deres område finde det ønskeligt med større styringsmulighed over trafikapparatet, end den planlægningen og buslovgivningens koncessionssystem kan føre til. Forslaget indeholder flere muligheder i så henseende.

For det første giver forslaget adgang til at samle den lokale og regionale bustrafik under en fælleskommunal trafikvirksomhed. Der er efter lovforslaget vide rammer for organiseringen af en sådan virksomhed. Således har virksomheden efter forslaget ret til at overtage de offentligt ejede busvirksomheder, der hidtil har udført rutebilkørsel i

området, men kan også i stedet vælge at lade disse virksomheder fortsætte med at udføre kørslen på entreprenørbasis således, at der bliver tale om et rent administrationsselskab. Forslaget giver derimod ikke en fælleskommunal trafikvirksomhed ret til at overtage private busvirksomheder. Det må påregnes, at de fleste af de private virksomheder – ligesom inden for hovedstadsområdet – vil indgå en entreprenøraftale med den fælleskommunale trafikvirksomhed og fortsætte den hidtidige kørsel på grundlag heraf. Ved at samle hele busdriften i en amtskommune under én administration vil man – uanset om virksomheden selv udfører kørslen eller lader den udføre af andre virksomheder på entreprenørbasis – få bedre mulighed for at koordinere de eksisterende busruter samt udnytte busdriftens fleksibilitet, herunder med kort varsel tilpasse ruteføring og køreplaner til de til enhver tid værende behov. En sådan samling af busdriften er i praksis også forudsætningen for at kunne gennemføre et fælles takst- og billetteringssystem for rutebiltrafikken inden for hele amtskommunens område.

Dernæst åbner forslaget mulighed for etablering af et samarbejde mellem banevirksomhederne og de lokale myndigheder om togtrafikken i amtskommunen.

Således kan amtsrådet eller det fælleskommunale udvalg, der forestår busdriften i området, få indflydelse på køreplaner (kørselsomfang) samt takst- og billetteringssystem for den togtrafik, der udføres dels af en privatbane, dels af DSB med tog, der alene forløber mellem steder inden for amtskommunen – det vil sige den togtrafik, der skal optages på områdets plan.

Endvidere får amtsrådet eller det fælleskommunale udvalg mulighed for at få et samarbejde i stand med DSB om indførelse af et fælles takst- og billetteringssystem, der også omfatter rejser inden for amtskommunen med tog, der kører ud over amtskommunens grænser.

Den indflydelse, der således åbnes mulighed for at give de lokale myndigheder på togtrafikken, og som består i, at deres forslag til køreplan eller takst- og billetteringssystem kun kan afvises af vedkommende banevirksomhed, såfremt de er ufornelige med hensynene til banevirksomhedens øvrige trafik – det vil sige fjerntrafikken og godstrafikken – til anlæggets og driftsmateriellets kapacitet eller sikkerhedsbestemmelserne for jernbandedriften, giver de lokale myndigheder mulighed for at sikre en samordning af tog- og bustrafikken i området. Naturligvis modsvares denne indflydelse af et økonomisk ansvar for de lokale myndigheder. Disse skal godtgøre banevirksomheden de merud-