

gifter og indtægtstab, der er en følge af gennemførelsen af sådanne forslag.

Beregningen af disse beløb er kompliceret og kan ofte være forbundet med en ikke ubetydelig usikkerhed. Ved forhandlingerne herom mellem de lokale myndigheder og banevirksomheden må hensynet til den passagertilgang, som udbygningen af regionens trafiksystem bevirker, naturligvis indgå, ligesom også de eventuelle indtægtstab, der kan opstå for banevirksomheden derved, at lokalt fastsatte takster får afsmittende virkning på banevirksomhedens øvrige trafik, må tages med i betragtning. Af disse årsager, men også fordi den indflydelse på togtrafikken, forslaget åbner mulighed for at give de lokale myndigheder, bør udmøntes i mere detaljerede regler, er det forudsat, at de lokale myndigheder, der ønsker indflydelse på togtrafikken, indgår en overenskomst herom med den pågældende banevirksomhed således, at rammerne for samarbejdet, herunder de økonomiske konsekvenser, ligger fast. På baggrund af vanskelighederne ved og usikkerheden omkring beregningen af de økonomiske konsekvenser for banevirksomheden skal overenskomsterne godkendes af ministeren for offentlige arbejder.

Reglerne om trafikplanlægningen har været behandlet i et underudvalg under Trafikkommissionen med repræsentanter bl. a. for Amtsrådsforeningen i Danmark og Kommunernes Landsforening. Den af underudvalget den 3. oktober 1974 afgivne indstilling er indgået i det materiale, der har dannet grundlag for udarbejdelsen af dette lovforslag.

De økonomiske konsekvenser af lovforslaget skønnes for statens vedkommende at blive ca. 290.000 kr. om året i øgede personaleudgifter til 2 akademikere og 1 kontoruddannet.

For amtskommuner og kommuner skønnes de økonomiske konsekvenser i forbindelse med planernes udarbejdelse, der vil strække sig over et par år, at blive i alt ca. 12 mill. kr. De løbende udgifter i forbindelse med planernes ajourføring skønnes at blive i alt ca. 4 mill. kr. om året.

Specielle bemærkninger.

Til §-1.

Der henvises til de almindelige bemærkninger.

Til § 2.

Til brug for amtsrådet og kommunalbestyrelserne ved udarbejdelsen af planen udfærdiger ministeren for offentlige arbejder en beskrivelse af det overordnede landsdækkende trafiksystem, der skal sikre den kollektive fjerntrafikbetjening.

Beskrivelsen skal omfatte alle trafikmidler, der indgår i fjerntrafikbetjeningen – altså foruden jernbanerne, der er rygraden i fjerntrafikbetjeningen, også fly, færger og busser. Beskrivelsen forudsættes udarbejdet af ministeriets planlægningsafdeling på grundlag af oplæg fra DSB og de trafikvirksomheder, der i øvrigt indgår i fjerntrafikbetjeningen.

Beskrivelsen skal for det første angive de muligheder, som især jernbanerne kan tilbyde til afvikling af den lokale og regionale personbefordring i den enkelte amtskommune.

Derudover skal beskrivelsen indeholde forslag med hensyn til tilrettelæggelsen af den lokale og regionale trafik, som tjener hensynet til dels at samordne lokal- og regionaltrafikken med fjerntrafikken, dels at sikre hele landet et dækkende fjerntrafiksystem.

Således skal f. eks. et behov fra DSB's side for etablering af tilbringerbusruter fremgå af beskrivelsen. Hvorvidt – og i givet fald hvorledes – behovet skal dækkes, forhandles mellem amtsrådet og DSB. Opnås der ikke enighed, afgøres spørgsmålet endeligt af persontrafikrådet, jfr. forslaget § 7.

Kommunalbestyrelsernes forslag, der først og fremmest skal omfatte trafikbetjeningen inden for kommunernes eget område, men tillige indeholde kommunernes behov for regional trafik, forudsættes udarbejdet på basis af et oplæg fra amtsrådet vedrørende de påtænkte regionale trafikforbindelser. Oplægget skal på samme måde som den oven for nævnte beskrivelse vedrørende fjerntrafikbetjeningen indeholde oplysning om dels de muligheder; de regionale trafikforbindelser giver for afviklingen af lokaltrafikken, dels hvilke ønsker amtsrådet har med hensyn til tilrettelæggelsen af lokaltrafikken ud fra hensynet til en samordning af denne trafik med regionaltrafikken.

For at opfylde sit formål må planlægningen være langsigtet. Derfor skal planerne ikke gøres detaljerede, men alene angive linjeføring og kørselsomfang for den trafik, der optages på planerne. Ved kørselsomfang forstås, hvor mange daglige afgange der forventes på en trafikrute med en fordeling af antallet af daglige afgange på rutens trafiksvage timer og på spidsbelastningstimerne.

Med planen skal følge en redegørelse for dens forudsætninger. Det skal bl. a. oplyses, hvilken takstpolitik der er lagt til grund, og hvad de økonomiske konsekvenser ved planens gennemførelse vil blive for kommunerne og amtskommunen.

Redegørelsen skal tillige indeholde oplysning om, hvorledes den kollektive rutetrafik i kommunerne