BETÆNKNING

VEDRØRENDE FORSLAG TIL

ET TRAFIKRÅD FOR STORKØBENHAVN

AFGIVET DEN 28. JUNI 1955
AF DEN AF BOLIGMINISTERIET DEN 4. DECEMBER 1950 NEDSATTE
KOMMISSION VEDRØRENDE SAMFÆRDSELSFORHOLDENE
I HOVEDSTADSOMRÅDET

Det administrative bibliotek
Slotsholmsgade 12
1216 København K

BETÆNKNING NR. 132

1955

65,8

J. H. SCHULTZ A/S - UNIVERSITETS-BOGTRYKKERI - KØBENHAVN

INDEOLDSFORTEGNELSE

Side

I. *Beretning om kommissionens virksomlied.*

Samfærdselskommissionens nedsættelse, sammensætning m. v. 5
Kommissionens arbejde. 8

II. *Behovet for en koordinering.*

Indledning. 13
Planlægningen af trafiknettet. 22
Etapedelingen i udbygningen af trafiknettet. 30
Nettets trafikering. 32
Sammenfatning. 40

III. *Samfærdselskommissionens forslag.*

Trafikrådets forskellige organer. 41
Den økonomiske ordning. 49
Forvaltningen af den daglige drift. 57
Trafikrådets planlægning. 59
Forretningsgangen ved bevillinger. 64

IV. *Udkast til lovforslag.*

Trafikrådets formål og området for dets virksomhed. 67
Trafikrådets organisation. 67
Trafikrådets planlægning og dets beføjelser. 71
Det finansielle grundlag. 74
Trafikrådets retsstilling. 79
Overgangs- og ikrafttrædelsesbestemmelser. 80

V. *Bemærkninger til lovforslaget.*

Trafikrådets formål og området for dets virksomhed. 82
Det organisatoriske grundlag for planlægningen. 91
Forvaltningen af den daglige drift. 101
Trafikrådets planlægning. 108
Anlægs- og koncessionsbestemmelser. 118
Ekspropriationsmyndigheden. 126
Trafikrådets driftsudgifter og driftsindtægter. 128
Tilvejebringelsen af investeringspuljens midler. 136
Den finansielle byrdefordeling mellem trafikrådets parter. 141
Trafikrådets finansielle forhold til de hidtidige ejere. 146
Trafikrådets regnskabsforhold m. v. 154
Rettigheder og forpligtelser overfor trediemand. 157
Overgangs- og ikrafttrædelsesbestemmelser. 162

Bilag.

Side

1. Skrivelse af 2. maj 1950 fra byplannævnet 169
2. Trafikvirksomhederne i Københavns-egnen 171
3. Prøvebudgetter for de vigtigste trafikvirksomheder 203
4. Samfærdselskommissionens provinsbyundersøgelse 209
5. Byrdefordelingen mellem kommunerne 215
6. Udenlandske trafikforhold og koordineringsbestræbelser 221

I. Beretning orn kommissionens virksomhed.

A. Samfærdselskommissionens nedsættelse, sammensætning m. v.

Fra byplannævnets hovedstadsafdeling modtog det daværende arbejds- og boligministerium den 2. maj 1950 den som bilag 1 optrykte skrivelse, hvori nævnet understregede den betydning, det ville have for den planmæssige udbygning af hovedstadsområdet, at der blev foretaget en samlet ordning af samfærdselsforholdene indenfor dette område, idet nævnet i tilslutning hertil henstillede, at der toges skridt til nedsættelse af et udvalg til behandling af de herhenhørende problemer.

Kommissionens nedsættelse.

På den ved byplannævnets henvendelse givne foranledning besluttede regeringen at nedsætte en kommission vedrørende samfærdselsforholdene i hovedstadsområdet, og ved skrivelse af 28. november 1950 anmodede boligministeriet fhv. minister *Johs. Kjærbøl* om at overtage hvervet som formand for en sådan kommission, idet man med henvisning til byplannævnets skrivelse bl. a. udtalte:

„Regeringen er enig i, at en tilfredsstillende ordning af samfærdselsforholdene i hovedstadsområdet er en afgørende forudsætning for en planmæssig, videre udbygning af dette område, og ønsker tillige at søge løsning på en række samfærdselsmæssige problemer, som allerede gennem længere tid har trængt sig på for hovedstadsområdet. Regeringen har derfor på den givne foranledning ment at burde drage omsorg for, at de herhenhørende spørgsmål tages op til en samlet undersøgelse og behandling under medvirken af de forskellige, teknisk og lokalt interesserede kredse, og således at der sigtes mod tilvejebringelse af foranstaltninger, der tager hensyn til hovedstadsområdet som en helhed."

Kommissoriet.

I samme skrivelse præciserede ministeriet de samfærdselsmæssige problemer, der skal tages op til behandling, således:

„Kommissionens opgave skal være at udarbejde forslag til regeringen om, hvilke foranstaltninger, herunder navnlig vedrørende de kollektive trafikmidler, der må anses for hensigtsmæssige for at skabe de bedst mulige forhold for samfærdslen indenfor hovedstadsområdet. Man lægger vægt på, at kommissionen snarest stiller forslag, eventuelt blot på kortere sigt (om fornødent på rent midlertidig basis), vedrørende samfærdselsproblemer, som skønnes at kunne løses med forhåndenværende midler eller gennem en mere begrænset ind-

sats. Kommissionens arbejde skal i videst muligt omfang tage hensyn til de allerede udarbejdede eller påtænkte planer for hovedstadsområdets udbygning i byplanmæssig og byudviklingsmæssig henseende. Kommissionen kan endvidere stille forslag om etablering af sådanne nye trafiklinier, som støtter og fremmer den nævnte udbygning af hovedstadsområdet, og om retningslinier for samspillet mellem trafikmidler, herunder spørgsmålene om tarifering, om linieføring og om koordinering af administrationen."

Kommissionens medlemmer.

Efter forhandling mellem ministeren for offentlige arbejder og indenrigs- og boligministeren blev det overdraget sidstnævnte at foretage nedsættelse af kommissionen, og ministeriet anmodede herefter følgende om at indtræde i kommissionen:

Formanden for byudviklingsudvalget for Københavns-egnen, direktør *Erik Dreyer;* departementschef i ministeriet for offentlige arbejder *Palle Christensen;* departementschef i boligministeriet *Axel Skalts;* departementschef i indenrigsministeriet *J. H. Zeuthen;* generaldirektør *E. Terkelsen,* De danske Statsbaner; borgmester *Arne Sundbo,* København; direktør *Ejnar Nielsen,* Københavns Sporveje; professor *Steen Eiler Rasmussen* og direktør *A. R. Angelo,* Nordsjællands Elektricitets og Sporvejs Aktieselskab. Endvidere anmodede man generaldirektoratet for statsbanerne og Københavns kommune om hver at ville udpege yderligere et medlem, samt byplannævnets hovedstadsafdeling om — i eller udenfor nævnets medlemskreds — at ville udpege 5 kommunale repræsentanter, hvoraf mindst een skulle være medlem af Københavns amtsråd. Endelig anmodede man Dansk Ingeniørforening om at udpege en repræsentant til kommissionen.

Generaldirektoratet for statsbanerne udpegede herefter banechef *Th. Engqvist* og Københavns kommune rådmand *L. Estrup.*

Af byplannævnets hovedstadsafdeling blev udpeget følgende:

Sognerådsformand, amtsrådsmedlem *Valdemar Hansen,* Glostrup; sognerådsformand *Chr. Hauch,* Værløse; sognerådsformand *Rich. Jacobsen,* Tårnby; borgmester *A. Stæhr Johansen,* m. f.; administrationschef, amtsrådsmedlem *P. Stochholm;*

og af Dansk Ingeniørforening: direktør, civilingeniør *E. Rager,* m. f.

Efter at boligministeriet den 4. december 1950 havde nedsat kommissionen vedrørende hovedstadens samfærdselsforhold med ovennævnte medlemmer, modtog man fra landsforeningen Danmarks Bilruter anmodning om, at landsforeningen måtte blive repræsenteret i kommissionen. Formanden for landsforeningens 9. kreds, rutebilejer *Einer Jørgensen,* beskikkedes herefter den 18. december 1950 som medlem af kommissionen.

Efter at der under Københavns stadsingeniørs direktorat var blevet oprettet en særlig afdeling for udarbejdelsen af en generalplan for København — en afdeling, der i vidt omfang skulle beskæftige sig med tilsvarende problemer, som dem der var grundlaget for samfærdselskommissionens arbejde — anmodede regeringen Københavns kommune om at udpege endnu et medlem med særlig indsigt i det byplanmæssige arbejde i København. Efter indstilling af Københavns kommune blev stadsingeniør *Poul Vedel* herefter den 5. februar 1952 beskikket som medlem af kommissionen.

Under kommissionens arbejde er borgmester Arne Sundbo fratrådt som borgmester, hvorefter den nyudnævnte borgmester for Københavns magistrats 5. afdeling, *Ingv. Dahl,* den 18. oktober 1954 er beskikket som medlem af kommissionen i stedet for Arne Sundbo.

Arbejdsudvalget.

Efterhånden som kommissionens arbejde koncentreredes om de mere langsigtede, principielle problemer, besluttedes det for at fremme arbejdet i kommissionen at nedsætte et arbejdsudvalg bestående af nogle af de specialister, som kommissionen har været sammensat af; dette udvalg skulle gennemdrøfte problemerne, inden de forelagdes for den samlede kommission.

Arbejdsudvalget har bestået af *formanden,* direktør *Erik Dreyer,* direktør *A. R. Angelo,* rutebilejer *Einer Jørgensen,* direktør *Ejnar Nielsen,* departementschef *Palle Christensen,* professor *Steen Eiler Rasmussen,* administrationschef *P. Stochholm,* borgmester *Arne Sundbo* — senere afløst af borgmester *Ingv. Dahl* — generaldirektør *E. Terkelsen* og stadsingeniør *Poul Vedel.*

Under hensyn til, at arbejdsudvalgets undersøgelser i væsentlig grad måtte samle sig om forholdene for Københavns Sporveje, Nordsjællands Elektricitets og Sporvejs Aktieselskab og omegnskommunerne, blev der herfra som fast tilforordnede til arbejdsudvalget knyttet henholdsvis kontorchef *H. A. Høgholt,* Københavns Sporveje, direktør *Robert Henriksen,* NESA, og amtsvej inspektør *S. Valeur-Meller.*

Efter at formanden i efteråret 1952 var blevet udnævnt til indenrigs- og boligminister, og efterhånden som lovgivningsarbejdet i stigende grad beslaglagde formandens tid, blev det overdraget til direktør Dreyer at lede det daglige arbejde i kommissionen. Som formand for byudviklingsudvalget for Københavns-egnen har direktør Dreyer iøvrigt lige fra kommissionens nedsættelse været inddraget i alt det forberedende arbejde under hensyn til det nære slægtskab mellem samfærdselskommissionens og byudviklingsudvalgets opgaver.

Det særlige underudvalg.

Da kommissionens arbejde i foråret 1955 var ved at samles om det senere omhandlede forslag til et trafikråd for Storkøbenhavn, stod det klart, at en enkelt problemgruppe — spørgsmålet om de vilkår, hvorunder de hidtidige ejere af de bestående offentlige trafikvirksomheder skal stille deres materiel og anlæg til rådighed for trafikrådet — krævede nærmere undersøgelser, som ikke kunne nå at være gennemført til det tidspunkt, hvortil man iøvrigt sigtede på at afslutte arbejdet.

Man nedsatte derfor et særligt sagkyndigt udvalg vedrørende aktivernes overgang bestående af direktør *Erik Dreyer* som formand, og som repræsentanter for ministeriet for offentlige arbejder, statsbanerne, Københavns Sporveje og NESA henholdsvis departementschef *Palle Christensen,* fhv. generaldirektør *E. Terkelsen,* direktør *Ejnar Nielsen* og direktørerne *A. R. Angelo* og *Robert Henriksen.* Medlemmerne er bistået af særligt regnskabskyndige, nemlig henholdsvis direktør, civilingeniør *P. Harboe,* fuldmægtig *A. Mortensen,* fuldmægtig *Franklin Juhlert* og regnskabschef *H. Lenshøj.*

Dette udvalg har allerede påbegyndt sit arbejde og vil afgive sin indstilling til kommissionen i løbet af efteråret.

Sekretariatet.

Til sekretærer for kommissionen beskikkedes fuldmægtig *Viggo Lærkes,* ministeriet for offentlige arbejder, og ministersekretær *Niels Salicath,* boligministeriet, samt følgende teknikere: arkitekt *Jørgen Bang,* boligministeriets kommitterede i byplansager, og arkitekt *Peter Bredsdorff* og civilingeniør *Anders Nyvig* fra byudviklingsudvalget for Københavns-egnen.

I slutningen af 1951 blev fuldmægtig Lærkes afløst af fuldmægtig *F. J. Boas,* ministeriet for offentlige arbejder. Endvidere udtrådte på omtrent samme tidspunkt arkitekt Bredsdorff, og samtidig blev fuldmægtig *K. Lemberg* knyttet til sekretariatet som økonomisk medarbejder.

B. Kommissionens arbejde.

Aktuelle opgaver.

På grundlag af kommissoriets pålæg om snarest mulig fremsættelse af forslag vedrørende problemer, som skønnes at kunne løses med forhåndenværende midler eller gennem en mere begrænset indsats, har kommissionen i den første tid efter sin nedsættelse koncentreret sig om forskellige rent aktuelle opgaver. Kommissionen satte sig som sin første opgave at undersøge muligheden for en *forbedring af trafikbetjeningen af Gladsakse-området* og herunder eventuelt stille forslag om midlertidige forbedringer af Slangerupbanen.

Efter forudgående forhandlinger med Gladsaxe, Værløse og Farum kommuner samt med generaldirektoratet for statsbanerne og Københavns kommune og Københavns Sporveje afgav kommissionen herefter den 28. august 1951 en betænkning med forslag til midlertidige forbedringer af Slangerupbanen. Alle de forslag, kommissionen stillede heri, er siden blevet gennemført.

Samtidig med udarbejdelsen af denne betænkning optog kommissionens formandsskab og sekretariatet en række orienterende forhandlinger med kommunerne indenfor kommissionens arbejdsområde om hver enkelt kommunes trafikproblemer for at skabe overblik over de foreliggende opgavers omfang og aktualitet. Disse forhandlinger gav imidlertid kommissionen det indtryk, at hovedparten af de fremdragne problemer måtte anses for at være af mere principiel karakter, idet deres løsning måtte ses i sammenhæng med spørgsmålet om en mere langsigtet ordning af hele hovedstadsområdets trafiksystem, sådan at kun enkelte af de fra kommunerne fremsatte ønsker om ændringer lod sig tage op til særskilt behandling.

Blandt de mere aktuelle ønsker om forbedringer skal navnlig fremhæves en anmodning fra Tårnby kommune om *etablering af en gang- og cyklesti over spærredæmningen* fra Amagers vestside til slusen ved Sydhavnen for derved at skaffe en lettere og mere direkte

forbindelse for de beboere i kommunen, som er beskæftiget i industrikvartererne ved Sydhavnen. Kommissionen optog forhandlinger om spørgsmålet med Københavns og Tårnby kommunalbestyrelser, med forsvarsministeriet, hjemmeværnet, civilforsvarsmyndighederne og havnevæsenet, og fik herunder udvirket, at dæmningen i sommeren 1952 midlertidigt blev åbnet for fodgængere og cyklister i dagtimerne. Efter at der var opsat elektrisk belysning og udført belægning på stierne, blev dæmningen i efteråret 1952 åbnet for passage også om vinteren.

De foranstaltninger, der er gennemført i forbindelse med åbningen af passagen over dæmningen, er holdt på et beskedent plan, blandt andet under hensyn til planerne om en egentlig vejforbindelse over den nye spærredæmning, der har en noget nordligere beliggenhed med tilslutning til gadenettet på Amager ved de tættere befolkede kvarterer ved Vej lands Allé. Denne nye forbindelse er senere blevet åbnet for fodgænger- og cykletrafik.

Fra Herlev kommune blev fremsat anmodning til kommissionen om medvirken til at fremme gennemførelsen af *en vejforbindelse fra det store, nye industriområde i den sydlige del af Herlev kommune* til ringvej B 3 og til Slotsherrensvej for på denne måde at opnå direkte vejforbindelse til Københavns centrum og Københavns sydvestlige kvarterer. Det havde hidtil ikke været muligt at få en sådan vejforbindelse endelig fastlagt ved forhandling mellem de fire kommuner, der grænser op til hinanden i det pågældende område.

På grundlag af drøftelser mellem kommissionens sekretariat og de interesserede kommunale myndigheder og vejdirektoratet nåede man frem til et forslag, der fik fuld tilslutning fra parterne. Kommissionen har senere fået underretning om, at der er opnået enighed mellem de direkte berørte kommuner, Herlev og Rødovre, om et projekt til den pågældende vejstrækning og om fordeling af de med vejens anlæg forbundne udgifter.

Principielle opgaver.

På et plenarmøde i sommeren 1951 blev det vedtaget, at kommissionen, sideløbende med de forskellige mere aktuelle opgaver, skulle påbegynde drøftelserne af de principielle problemer i forbindelse med en fremtidig planlægning. Man optog derfor i arbejdsudvalget en række drøftelser af principperne for takstfastsættelsen på de kollektive trafikmidler i Københavns-egnen. Til brug for disse drøftelser udarbejdede kommissionens sekretariat i marts 1952 en redegørelse: *„Målene for en eventuel takstreform“*, omfattende de problemer der er grundlæggende ved en eventuel revision af de nugældende tariferingssystemer for de kollektive trafikmidler. I redegørelsen har man behandlet spørgsmålet såvel ud fra de hensyn, der ligger til grund for byudviklingsplanen for Københavns-egnen, som ud fra samfundsøkonomiske, driftsøkonomiske og rent byplanmæssige synspunkter, ligesom man har vurderet de betragtninger af socialpolitisk karakter, der gør sig gældende for visse kategorier af rejsende.

De nærmere drøftelser af takstspørgsmålet bibragte kommissionen den opfattelse, at de problemer, der i denne forbindelse trænger sig på, blot er en enkelt side af hele det problemkompleks, der foreligger for hovedstadssamfundets kollektive persontrafik under den nuværende opdeling af trafikbetjeningen i flere af hinanden uafhængige virksomheder, som ikke er samordnet under fælles, ledende synspunkter.

I erkendelse heraf har kommissionen ikke anset det for muligt at tage stilling til en takstreform uden at se det i sammenhæng med de koordineringsopgaver, der iøvrigt foreligger, så meget mere som gennemførelsen af eventuelle reformer på forhånd må anses for tvivlsom, sålænge der ikke er etableret en eller anden form for fælles myndighed, som er udstyret med beføjelser til at føre sådanne planer ud i livet. Ud fra den betragtning at det i det hele taget næppe ville være muligt at gennemføre betydende reformer — hvad enten det drejer sig om takster, linieføringer eller selve samspillet mellem de forskellige trafikmidler — sålænge myndigheden over disse forhold er spredt, har man herefter koncentreret arbejdet om at udforme et forslag til et koordinerende organ.

Man indledede dette arbejde med at drøfte, om man — på linie med de ønsker, der fra flere sider har været fremme i offentligheden — skulle samle bestræbelserne om at udarbejde et forslag til oprettelsen af et egentligt trafikselskab, omfattende samtlige kollektive trafikmidler i et økonomisk fællesskab og organiseret i lighed med andre offentlige, monopoliserede erhvervsvirksomheder. Man fandt imidlertid, at der næppe var politisk baggrund for dannelsen af et sådant egentligt trafikselskab, medens man på den anden side mente at kunne finde en tilfredsstillende løsning under en noget mindre vidtgående ordning. Man foretrak derfor at basere overvejelserne på en helt fordomsfri analyse af det behov for en koordinering, som melder sig under den nuværende ordning af trafikken, idet man på grundlag heraf søgte at fastslå, på hvilke områder et samarbejde under en eller anden form må anses for mest påkrævet. Inden man gik nærmere ind på dette arbejde, indhentede formanden tilslutning hos daværende indenrigs- og boligminister, *Aksel Møller,* og minister for offentlige arbejder, *Victor Larsen,* til, at arbejdet blev tilrettelagt efter disse linier.

Som grundlag for den nævnte analyse af behovet for en koordinering af hovedstadens trafik udarbejdede sekretariatet i juli 1952 en samlet redegørelse for disse problemer omhandlende *„Målene for en koordinering af den storkøbenhavnske trafik".* Arbejdsudvalget kom herefter til den opfattelse, at de problemer, som hidrører fra en manglende koordinering i dag, ikke kan forventes løst tilstrækkeligt effektivt, hvis der blot oprettes et rent rådgivende organ for hovedstadens trafik.

Man har herefter lagt sit arbejde an på at udforme en organisation, som kunne tilgodese de opstillede principielle hovedlinier for en koordinering, og som samtidig ville have større politiske muligheder for at blive gennemført end et forslag om dannelse af et trafikselskab.

Grundlaget for de videre drøftelser i arbejdsudvalget var en redegørelse fra januar 1953 omhandlende *„Et koordineringsorgan for den storkøbenhavnske trafik",* hvori nærmere behandledes den praktiske udformning af principperne for opbygningen af dette organ.

Arbejdsudvalget og sekretariatet foretog herefter en række undersøgelser af de mangeartede problemer, der melder sig i forbindelse med udformningen af de organisatoriske rammer. I oktober 1953 udarbejdede sekretariatet et *„Udkast til lovforslag om et trafikråd for Storkøbenhavn".* Efter at flere af arbejdsudvalgets medlemmer havde fremsat ønske om at få lejlighed til at orientere sig hos de myndigheder, de repræsenterede, om deres stilling til forslaget, blev der ført en række forhandlinger mellem *arbejdsudvalgets medlemmer og deres mandanter.* For at give mandanterne adgang til at gøre sig bekendt med

selve lovforslaget, blev det med de senest vedtagne ændringer udsendt til dem i april 1954. Med udgangspunkt heri førtes nye forhandlinger med mandanterne, og arbejdsudvalget kom under den efterfølgende fornyede behandling til enighed om en række ændringer, som i februar 1955 blev indarbejdet i forslaget, idet der samtidig blev udarbejdet et udkast til bemærkninger til de enkelte paragraffer. Ved møder i arbejdsudvalget og ved forhandlinger mellem sekretariatet og udvalgets enkelte medlemmer opnåedes herefter i arbejdsudvalget principiel enighed om et forslag, som i maj 1955 kunne *fremsendes til plenarforsamlingen,* ledsaget af et udkast til bemærkninger.

Sideløbende med forslagets behandling i kommissionen har sekretariatet ført adskillige forhandlinger med arbejdsudvalgets enkelte medlemmer og med de myndigheder og organisationer, de har repræsenteret. Sekretariatet har endvidere ført en række *forhandlinger udadtil.* Forslaget har således været drøftet med det statistiske departement, skattedepartementet, overborgmesterens sekretariat, Københavns politi og med bestyrelserne for NESA, Nærumbanen og Amagerbanen samt med repræsentanter for personaleorganisationerne for de ansatte ved Københavns Sporveje, NESA og Amagerbanen.

Arbejdsudvalget har holdt 58 møder, medens plenarforsamlingen har været samlet til 15 møder.

Særlige undersøgelser.

Allerede på et tidligt stadium af kommissionens arbejde meldte det spørgsmål sig, hvordan man rent geografisk burde afgrænse det område, som kommissionen — og sidenhen det samarbejdsorgan, man sigtede mod — skulle beskæftige sig med. I kommissoriet var det angivet som hovedstadsområdet, idet det iøvrigt var overladt til kommissionen selv at foreslå den grænse, som fandtes at burde drages for en trafikordning for hovedstaden. For at få nærmere oplysninger om den trafikale og erhvervsmæssige tilknytning mellem København og de omliggende bysamfund, optog kommissionen forhandlinger med kommunalbestyrelserne i Helsingør, Hillerød og Roskilde, og i fællesskab foretoges en undersøgelse til belysning af omfanget og karakteren af trafikken mellem København og de nævnte byer. For denne undersøgelse er der gjort nærmere rede i en beretning: *„De nærmeste provinsbyers erhvervsmæssige tilknytning til København“,* som sekretariatet udsendte i december 1954.

Af hensyn til den vejledning, det måtte kunne være for kommissionen at gøre sig nærmere bekendt med de tilsvarende problemer i udenlandske storbyer og de løsninger, man der har valgt eller overvej et, foretog formanden sammen med to af sekretariatets medlemmer i august 1951 en rejse til *Stockholm.*

Endvidere foretog to af sekretariatets medlemmer i januar 1953 en rejse til *Hamburg* for at studere bytrafikken og dens organisation. En redegørelse: „Samfærdselsforhold i Hamburg" er udsendt i april 1954.

Endelig har formanden, da han i anden anledning var i *London* i sommeren 1952, forhandlet med de lokale trafikmyndigheder og orienteret sig nærmere om de organisatoriske trafikspørgsmål i den engelske hovedstad. Senere har to af sekretariatets medlemmer under besøg i London fortsat disse undersøgelser.

Ved den afsluttende behandling i plenarforsamlingen er foruden lovforslaget og bemærkningerne behandlet det materiale, som har dannet grundlag for arbejdsudvalgets fremsendelse af forslaget til plenarforsamlingen, og forslaget er herefter i sin helhed *enstemmigt godkendt og afgivet som betænkning.*

København, den 28. juni 1955.

A. R. Angelo. Palle Christensen. Ingv. Dahl. Erik Dreyer. Engqvist. L. Estrup.

Vald. Hansen. Chr. Hauch. Rich. Jacobsen. Einer Jørgensen. Johs. Kjærbøl.
Formand.

Ejnar Nielsen. E. Rager. Steen Eiler Rasmussen. Axel Skalts.

P. Stochholm. Stæhr Johansen. E. Terkelsen. Poul Vedel. J. H. Zeuthen.

Jørgen Bang. F. J. Boas. K. Lemberg.
Anders Nyvig. Niels Salicath.

II. Behovet for en koordinering.

A. Indledning.

Det storkøbenhavnske kollektive trafiknet frembyder i mange retninger et kompliceret billede. For det første er det sammensat af en række *forskellige trafikmidler,* hvoraf de vigtigste er s-baner, sporvognslinier og omnibuslinier, d. v. s. busser, trolleybusser og rutebiler. Disse trafikmidler er væsensforskellige såvel med hensyn til de trafikale opgaver, de kan løse, som med hensyn til den betjening, de kan give publikum; de suppplerer hinanden og er hver for sig nødvendige led i det samlede net. For det andet drives nettets mange trafiklinier af en række *forskellige trafikvirksomheder.* Heraf er nogle offentlige, nemlig statsbanerne og Københavns Sporveje, andre er halvoffentlige, nemlig NESA, Amagerbanen og Nærumbanen, og andre igen er private.

Af disse virksomheder driver statsbanerne først og fremmest s-banerne, men herudover også en række omnibuslinier, navnlig i den vestlige og sydvestlige del af egnen. København Sporveje driver dels alle sporvognslinier, dels en række omnibuslinier, hovedsagelig indenfor Københavns kommune. NESA og Amagerbanen driver udelukkende omnibuslinier, henholdsvis i de nordlige omegnskommuner og på Amager. Nærumbanen driver såvel en enkelt banelinie som en omnibuslinie. De private rutebilvirksomheder driver udelukkende omnibuslinier, hovedsagelig indenfor omegnskommunerne.

Det siger sig selv, at der under disse omstændigheder må være et intimt indbyrdes samarbejde, hvis trafiknettet som helhed skal fungere tilfredsstillende, *både* mellem de forskellige trafikmidler *og* mellem de forskellige trafikvirksomheder. Det er således langtfra alle de rejser, som storbyens beboere dagligt må foretage, der kan foregå med en og samme trafiklinie eller med samme trafikmiddel; en stor del af trafikanterne stilles derfor dagligt overfor behovet for en eller anden form for koordinering mellem trafiklinierne, visse steder i form af en afpasning af køreplanerne, så ventetiderne ikke bliver for lange, andre steder måske i form af omstigningsbilletter.

Disse problemer er ingenlunde nye, og det har også flere gange tidligere været forsøgt at finde frem til en løsning af spørgsmålene om et effektivt samarbejde mellem trafikmidlerne og trafikvirksomhederne. Som udgangspunkt for en undersøgelse af koordineringsbehovet må det være naturligt at nævne de vigtigste af de kommissioner og udvalg, der i de senere år har været nedsat med det formål for øje at søge at etablere et samarbejde mellem trafikmidlerne indenfor Københavns-egnen.

PLAN 1: DE VIGTIGSTE TRAFIKMIDLER I KØBENHAVNS-EGNEN 1:175 000
Det kollektive trafiknet består af 3 væsensforskellige former for trafikmidler: s-baner (fed streg), sporvogne (tyk streg) og omnibusser (tynd streg). Sporvognslinierne betjener i hovedsagen trafik indenfor Københavns og Frederiksberg kommuner. Både s-banerne og omnibuslinierne har derimod opgaver indenfor hele det storkøbenhavnske område — banerne først og fremmest trafikken mellem omegnskommunerne og de indre bydele, og omnibuslinierne først og fremmest den mere lokalprægede trafik, såvel ude i egnen som i de indre bydele.

Fællesudvalget af 1936.

Ministeriet for offentlige arbejder lod den 3. juni 1936 nedsætte et *Udvalg til Undersøgelse af Spørgsmaalet om Etablering af et Samarbejde mellem Banerne, Københavns Kommunes Sporveje og Rutebiltrafikken.* Dette udvalg, der bestod af embedsmænd fra statsbanerne og Københavns Sporveje, drøftede bl. a. „Spørgsmaalet om Muligheden for et Samarbejde for saa vidt angaar Forslag om og Oprettelse af eventuelle nye Bane- eller Sporvejslinier (Omnibuslinier) i København".

Den betænkning, som udvalget afgav i 1938, dokumenterer tydeligt vanskelighederne ved at opnå et resultat gennem et udvalgsarbejde, sålænge de berørte trafikvirksomheder hver indenfor sit område har en uindskrænket myndighed. Det anføres således, at det fra statsbanernes side var foreslået, at „Oprettelsen af nye Trafiklinier kun burde ske efter forudgåaende Forhandlng mellem Parterne med Henblik paa at søge opnaaet, dels at der ikke etableres flere Linier end nødvendigt til Betjening af den samlede offentlige Trafik, saaledes at der ikke bindes unødvendigt store Kapitaler i Anlæggene, dels at Linierne etableres paa en saadan maade, at Indtjeningsmulighederne for de bestaaende Linier ikke i unødig Grad forringes". Der pegedes endvidere på, at man også „i Bedømmelse af Nyanlæg bør nærme sig mest muligt til den Situation, der vilde foreligge, hvis de to Befordringsmidler havde samme Ejer".

Fra sporvejenes side anførtes, at s-banerne og sporvejene er to i og for sig uafhængige faktorer, idet s-banerne i første række har til opgave at besørge oplandstrafikken, medens sporvejenes første opgave må være at varetage bytrafikken, selvom der ved anlæg af bybanestationer, ændring af bybanetaksterne og indførelse af fællesbilletordningen var skabt muligheder for, at s-banerne kunne deltage i bytrafikkens afvikling. Den forbedring af trafikforholdene, som kunne opnås herved, ville efter sporvejenes opfattelse forflygtiges, „hvis dette tillige skulle føre med sig, at Københavns Sporvejes Dispositionsfrihed hæmmedes".

Da sporvejene således ikke kunne gå med til at stille forslag, som foregreb Københavns kommunalbestyrelses stilling, gjorde udvalget ingen indstilling med hensyn til etablering af nye linier, og resultatet af dets arbejde indskrænkede sig i hovedsagen til visse takstmæssige forenklinger på bybanen samt indførelsen af en fællesbillet mellem s-banerne og sporvejene indenfor Københavns og Frederiksberg kommuner.

Magistratens trafikkommission af 1944.

Et nyt forsøg på at nå til en løsning på spørgsmålet om udformningen af det storkøbenhavnske trafiknet blev gjort af Københavns magistrat gennem nedsættelsen af *trafikkommissionen af 1. juli 1944,* der rummede repræsentanter for Københavns kommune — herunder borgerrepræsentationen, magistraten, sporvejene, stadsingeniørens direktorat og direktoratet for stadens faste ejendomme — Frederiksberg kommune og statsbanerne samt visse faglige interessegrupper, nemlig Dansk Ingeniørforening, Dansk Byplanlaboratorium og Danmarks tekniske Højskole.

Trafikkommissionens hovedopgave var ifølge kommissoriet „at drøfte, undersøge og belyse og derefter finde frem til Enighed om Løsning af fremtidige Trafikproblemer

PLAN 2: DE VIGTIGSTE TRAFIKVIRKSOMHEDER I KØBENHAVNS-EGNEN 1:175 000
Trafiklimerne drives af forskellige virksomheder: offentlige (fed streg), halvoffentlige (tyk streg) og endelig private (tynd streg). Af offentlige trafikvirksomheder findes der to, nemlig DSB (fuld streg) og KS (punkteret); af halvoffentlige selskaber findes der tre, nemlig NESA (fuld streg), Amagerbanen (punkteret) og Nærumbanen (prikket), og af private virksomheder findes der op imod en snes forskellige.

og -planer indenfor Københavns Kommune", samt tillige at drøfte „Forholdet til Statsbanerne og disses Planer om Udvidelse af Bybanenettet". Det anføres endvidere i kommissoriet, at kommissionens arbejde må være af vejledende karakter og ikke kan være bindende for de enkelte trafikvirksomheder og -myndigheder.

Under sit arbejde har kommissionen afgivet en række betænkninger, hvoraf i denne sammenhæng særlig skal nævnes 3. betænkning, der indeholder en plan for den fremtidige udbygning af sporvejsnettet. Denne plan omfatter i princippet kun Københavns og Frederiksberg kommuner, men herudover er stillet forslag om trafiklinier indenfor de omegnskommuner, som hovedstadskommissionens flertal foreslog indlemmet i København. Hverken omegnskommunerne eller amtet har imidlertid været repræsenteret i kommissionen, hvilket naturligvis betyder, at der ikke på forhånd kan ventes enighed om planer, der berører omegnskommunerne.

Kommissionens arbejde afsluttedes med 4. betænkning angående en trafikplan for hovedstaden, som blev afgivet den 5. maj 1953. I denne betænkning behandledes bl. a. spørgsmålet om det fremtidige s-banesystem, og som det vigtigste resultat af overvejelserne heraf må nævnes planen for den fremtidige udbygning af de ydre s-banelinier til 1965.

Derimod er der ikke i betænkningen taget stilling til de spørgsmål, der knytter sig til udførelsen af det fremtidige indre bybanenet; kommissionen indstiller således til fortsat behandling to forslag til udbygning af bybanenettet, et fra statsbanerne og et fra tidligere stadsingeniør Forchhammer, ligesom der ikke er behandlet spørgsmål i forbindelse med finansieringen af s-banenettet. Endelig er den for samfærdselskommissionens arbejde med koordineringsspørgsmålene vigtigste opgave, samspillet mellem de forskellige trafikmidler, ikke taget op til behandling i magistratens trafikkommission.

Trafiklinieudvalget af 1944.

Den svaghed ved magistratens trafikkommission, at den kun behandler en begrænset del af Københavns-egnen, har man søgt at undgå i det *trafiklinieudvalg,* som Dansk Ingeniørforening nedsatte omtrent samtidig med magistratens trafikkommission.

Dette udvalg havde til opgave at behandle alle de forskellige arter af trafiklinier: veje, cyklestier, baner, hurtigsporveje, almindelige sporveje, flyvepladser og hvad der i det hele taget tjener befordringer. Udvalgets geografiske område omfattede Københavns og Frederiksberg kommuner og Københavns og Roskilde amtsrådskredse samt Frederiksborg amt, og udvalget omfattede repræsentanter fra såvel hovedstadskommunerne, omegnskommunerne (repræsenteret ved kommuneingeniørerne) og amterne som fra de vigtigste trafikmyndigheder. Til gengæld måtte dets arbejde naturligvis have en mere privat og rent vejledende karakter.

Med henblik på et samarbejde henvendte samfærdselskommissionen sig i 1951 til trafiklinieudvalget, og da udvalget i foråret 1952 udsendte et udkast til betænkning til udtalelse hos medlemmerne, fik også samfærdselskommissionen udkastet til udtalelse. Forhandlingerne herom resulterede i, at trafiklinieudvalget indvilgede i at beskære sin betænkning for størstedelen af det stof, som behandledes af den tidligere omtalte trafikkommission af 1944, således at afsnittene om detailudformningen af gade- og vejnettet og af massetransportmidlerne — s-baner, sporveje, trolleylinier og bybusser — indenfor

Københavns og Frederiksbergs område og arealet derfra og ud til motorringvejen skulle udgå. Den betænkning, som udvalget afgav i maj 1953, indeholder derfor væsentligst forslag til trafikanlæg i større afstand fra København.

2. Samarbejdet mellem de nuværende trafikvirksomheder.

Det er nævnt, at det i 1936 nedsatte fællesudvalgs arbejde resulterede i indførelsen af en *fællesbillet* mellem sporvejene og s-banerne og en *bybanetakst* på s-banerne indenfor København og Frederiksberg, som siden har svaret til sporvejsenhedstaksten.

Herudover er der i enkelte tilfælde ved overenskomster og aftaler etableret et løbende samarbejde mellem visse af trafikvirksomhederne. Således finder der et samarbejde sted mellem Københavns Sporveje og NESA med hensyn til køreplanlægningen og gennemførelsen af trolleybuslinierne ad Lyngby vej, og tilsvarende er der fællesdrift mellem Københavns Sporveje og Amagerbanen på de af Amagerbanens omnibuslinier, som i 1947 blev forlænget ind til Rådhuspladsen. I begge tilfælde er der tale om et *praktisk samarbejde,* der begrænser sig til gennemførelse af vognene, og hverken omfatter personalet eller nogen form for fællesbilletter eller andet takstmæssigt samarbejde.

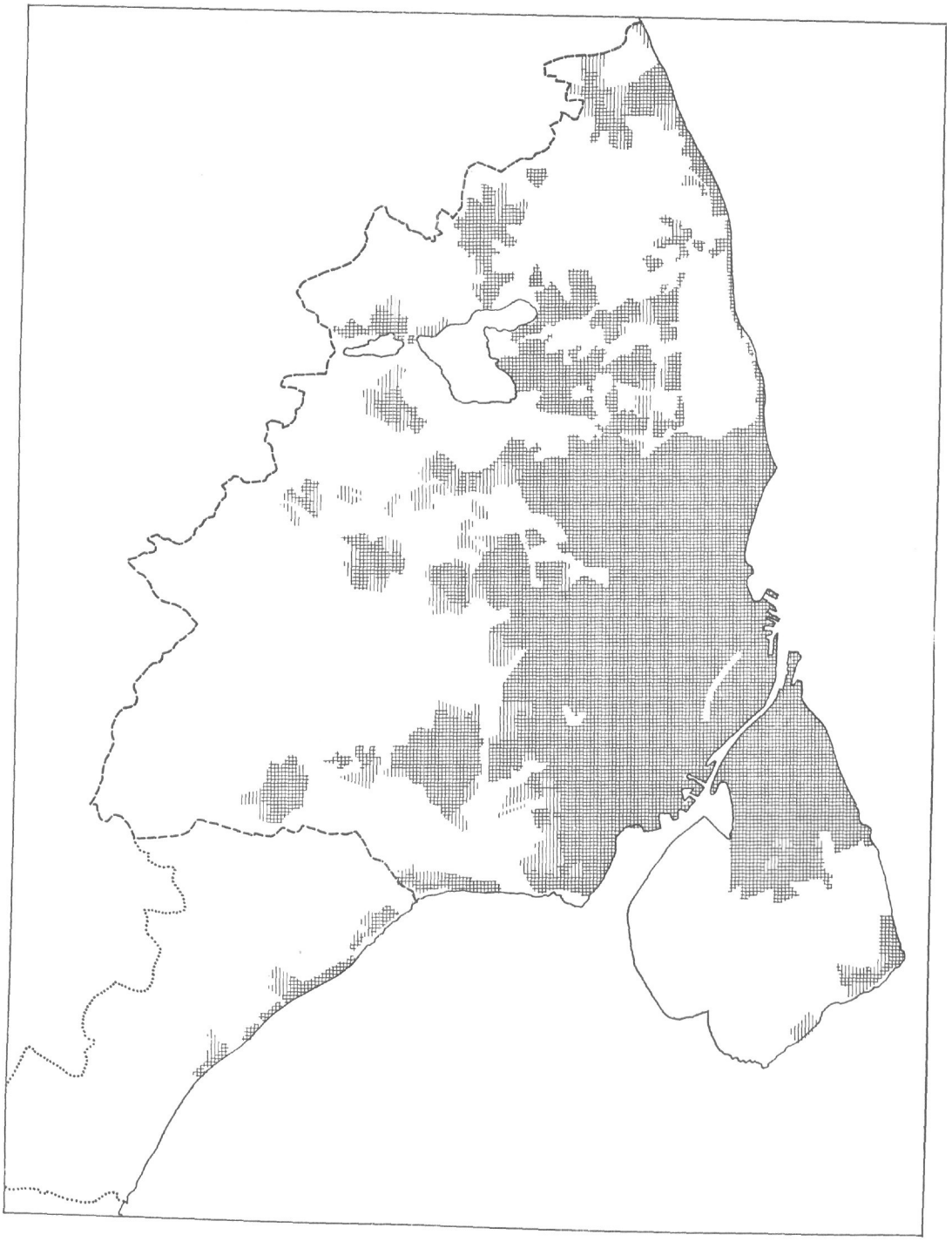
Det må også nævnes, at der findes en *omstigningsordning* mellem NESAs linier og en enkelt privat rutebilvirksomhed, ligesom der også i enkelte tilfælde findes omstigningsret mellem forskellige private rutebilvirksomheder.

Det samarbejde, der i dag finder sted mellem de forskellige trafikmidler og trafikvirksomheder, har således en spredt og sporadisk karakter; det er vel også på det punkt, der oftest rettes kritik mod den offentlige trafik, og allerede derfor er der grund til at hele spørgsmålet om en koordinering af den storkøbenhavnske trafik tages op til samlet vurdering.

Efter at myndighederne gennem loven af 23. april 1949 om reguleringen af bymæssige bebyggelser har fået mulighed for at tilrettelægge byggeriets udvikling efter en samlet plan for hele Københavns-egnen, har dette synspunkt fået forøget vægt, idet gennemførelsen af en hensigtsmæssig byudvikling i høj grad vil afhænge af, om man finder frem til en løsning på koordineringsspørgsmålet.

3. Byudviklingsplanens betydning for koordineringen.

Byudviklingsarbejdet tilsigter en opdeling af arealerne indenfor vedkommende byudviklingsområde i tre kategorier: *inderzonearealer,* hvorved forstås arealer, som stort set allerede i dag er byggemodne, og hvorpå der kan iværksættes byggeri, uden at dette kræver tilladelse fra byudviklingsmyndighedernes side, *mellemzonearealer,* hvorved forstås arealer, som indtil videre ikke kan udnyttes til bymæssig bebyggelse, men hvor det pågældende byudviklingsudvalg kan tillade, at visse forberedelser til bebyggelse finder sted, eller at der sker overførelse til inderzone indenfor planens gyldighedsperiode, og endelig *yderzoner,* hvorved foruden de egentlige landbrugsarealer m. v. forstås visse bebyggelser af mere landligt eller i hvert fald lokalt tilsnit samt sommerhus- og kolonihaveområder. By udviklingsplanen for Københavns-egnen er nu godkendt i sin helhed og gælder for perioden indtil 1966, for en del af planens vedkommende dog kun til 1962. Spørgsmålet om,



PLAN 3: BYUDVIKLINGSPLANEN FOR KØBENHAVNS-EGNEN 1:250 000

Med. k. ...

hvor der kan bygges med henblik på en videre udbygning af det storkøbenhavnske samfund, og hvor en sådan udbygning ikke kan finde sted, er hermed fastlagt for en årrække frem i tiden.

Byudviklingsplanen må betragtes som det første officielle skridt henimod en helhedsplanlægning af Københavns-egnen, og der er derfor på forhånd grund til at undersøge mulighederne for at tilrettelægge andre vigtige forhold med det formål for øje at støtte denne hidtil største samlede planlægning i egnen. Baggrunden for byreguleringsloven har jo selvsagt på ingen måde været et ønske om at hæmme byggevirksomheden i omegnen, men derimod den opfattelse at det ville være samfundsøkonomisk uforsvarligt ikke at søge gennemført en koncentration i forbindelse med en hensigtsmæssig placering af den fremtidige bebyggelse.

Ved bedømmelsen af, hvilke arealer der bør udlægges til bebyggelse, har naturligvis kloakeringsforhold, fredningsforhold, udstykningsinteresser o. s. v. været vejledende med hensyn til byudviklingsplanens udformning i enkeltheder. Planens hovedlinier er imidlertid fastlagt ud fra trafikale hensyn, idet man har anset det for at være „af ganske afgørende betydning, at alle byens og omegnens kvarterer har gode, direkte trafikforbindelser først og fremmest til bymidten, men i nogen grad også til de andre dele af byen eller omegnen". Når man således har placeret den overvejende del af byudviklingsplanens inder- og mellemzonearealer indenfor et fremtidigt „førsteklasses trafikbetjent område", er det ikke alene fordi beboerne herved får den bedste betjening; i byudviklingsudvalgets betænkning peges også på, at den moderne kollektive trafik er forbundet med meget store anlægsudgifter for samfundet, og at man derfor, når de bedst egnede trafikmidler er tilvejebragt, må sørge for, at de bliver bedst muligt udnyttet.

I den skrivelse af 9. oktober 1951, hvormed byplannævnet forelægger byudviklingsplanen for indenrigs- og boligministeren, er man inde på det samme synspunkt, idet nævnet heri understreger „at det er en væsentlig forudsætning for nævnets tilslutning til planen, at de anlagte og påtænkte nærbanelinier skal være grundstammerne i Københavnsegnens trafiksystem".

Det, der her er sagt om de samfærdselsmæssige forholds afgørende betydning for byudviklingsplanen, gælder ikke alene selve udformningen af det storkøbenhavnske trafiknet, men også tilrettelæggelsen af nettets trafikering, og herunder først og fremmest spørgsmålet om takstfastsættelsen.

Under arbejdet med byudviklingsplanen har det således fra flere sider været fremhævet, at de nugældende takster virker i modsat retning af de byudviklingsmæssige bestræbelser og hæmmer den udvikling af bebyggelsen i omegnen, som er forudsat i byudviklingsplanen. Administrationschef Stochholm har således givet udtryk for den opfattelse, at det måtte betragtes som en forudsætning for byudviklingsarbejdets heldige gennemførelse, at der skete en ændring af dette forhold, og har herved i virkeligheden givet stødet til, at samfærdselskommissionen blev nedsat.

4. Undersøgelsens nærmere afgrænsning.

De omtalte *byudviklingsmæssige synspunkter* på samfærdselsforholdene knytter sig vel især til selve trafiknettet; det gælder først og fremmest om, at nettet som helhed

udvikles i takt med bebyggelsen på en sådan måde, at det sikrer en effektiv betjening, og sådan at det samtidig også i samfundsøkonomisk henseende er hensigtsmæssigt. Men også nettets trafikering har en væsentlig betydning i den henseende; forhold som fastlæggelse af køreplaner, takster, omstigningsordninger o. s. v. er i høj grad medbestemmende for, hvordan trafikapparatet kommer til at virke, ligesom spørgsmålet om en rationel tilrettelæggelse af driften kan spille afgørende ind for trafikapparatets økonomi.

Det vil næppe være rigtigt at bedømme alle disse forhold alene ud fra et samfundsøkonomisk synspunkt på trafikkens koordinering. Flere af de nævnte forhold har en væsentlig betydning for beboerne og har ofte været genstand for *offentlig kritik.* Dette gælder ikke alene de mere publikummæssige spørgsmål som manglende omstigningsordninger og uensartede takster for områdets forskellige trafikmidler, men også spørgsmålet om de stadige — og stadigt stigende — *driftsunderskud* på de offentlige trafikmidler. Når samfærdselskommissionen har taget spørgsmålet om en koordinering op til en samlet vurdering, måtte det derfor forekomme rimeligt, at man ikke alene så problemerne ud fra de synspunkter, som der i byudviklingsarbejdet er lagt mest vægt på, men at man også undersøgte mulighederne for en koordinering på de punkter, som i almindelighed tillægges en afgørende betydning i offentlighedens øjne.

På den anden side har man ikke fundet det tilfredsstillende som udgangspunkt for en koordinering blot at foreslå en sammenslutning af trafikvirksomhederne under en eller anden form; en del af koordineringsopgaverne hænger jo lige så meget sammen med spredningen af koncessionsmyndigheden og andre beføjelser som med selve administrationen af den kollektive trafik. Man har derfor set det som sin pligt først at undersøge, på hvilke punkter en koordinering er nødvendig og mulig, og derefter at stille forslag om den form for koordinering, man i hver enkelt henseende er tilbøjelig til at betragte som den mest hensigtsmæssige.

Principielt burde en koordinering af den storkøbenhavnske trafik naturligvis omfatte al den trafik, der har tilknytning til storbyen, uanset om det drejer sig om intern bytrafik, oplands- eller nærtrafik for omegnen eller fjerneregående trafik. Den burde endvidere omfatte alle former for trafik, ikke alene persontrafik, men også vare- og godstransport. Endelig burde den omfatte samtlige trafikmidler, ikke alene de offentlige trafikmidler, baner, sporvogne og omnibusser, men også den individuelle færdsel med biler, cykler o. s.v.

Samfærdselskommissionen har imidlertid ment at måtte se væk fra den individuelle trafik, væsentligst fordi anlæggene til dette formål — det vil først og fremmest sige de vigtige vej- og gadeanlæg — finansieres efter en ordning, der gælder for hele landet, og som derfor vanskeligt ville kunne tilpasses den i geografisk henseende snævrere afgrænsede koordinering af den kollektive trafik indenfor det storkøbenhavnske område. For fjerntrafikken kan der gøres lignende synspunkter gældende som for vejtrafikken, idet både planlægning og takster i almindelighed må baseres på regler, der gælder for landet som helhed; fjerntrafiklinierne omfattes derfor også kun af koordineringen i det omfang, de foruden fjerntrafikken betjener lokaltrafik indenfor det storkøbenhavnske område. Endelig må den lokalt betonede vare- og godstrafik, som der eventuelt kunne være tale om at medtage, forudsættes at have et beskedent omfang set i forhold til den kollektive persontrafik. I sin undersøgelse af koordineringsopgaverne har samfærdselskommissionen således ment

at burde koncentrere sig om den kollektive persontrafik, der er lokaltrafik indenfor det storkøbenhavnske område.

Samfærdselskommissionens drøftelser om koordineringsspørgsmålene er baseret på en *analyse af forholdene i dag* (jfr. bilag 2), både af de forskellige trafikmidlers og de enkelte trafikvirksomheders forhold og deres andel i det samlede billede. Man har herunder søgt at vurdere den koordinering og det samarbejde, der i dag finder sted, set på baggrund af den koordinering, der må tilstræbes ud fra et helhedssynspunkt.

Som det første led i undersøgelsen af koordineringsspørgsmålene er behandlet *trafiknettets planlægning;* den er selve grundlaget for, at de rigtige trafiklinier kommer på de rigtige steder, sådan at den for byens trivsel nødvendige trafik kommer til at foregå så gnidningsløst og så økonomisk som muligt for publikum og for samfundet.

Som det næste led er undersøgt trafikkoordineringen set i forhold til *etapedelingen* i trafiknettets udbygning; denne skal jo sikre, at de rigtige trafiklinier kommer til de rigtige tidspunkter, sådan at betjeningen kan udbygges i takt med udviklingen i trafikbehovet.

Endelig er undersøgt *nettets trafikering;* den er i sidste ende bestemmende for, om trafiklinierne udnyttes på den rigtige måde.

B. Planlægningen af trafiknettet.

Trafiknettets planlægning omfatter ikke alene selve fastlæggelsen af trafiklinierne og deres trafikering, men også meddelelse af tilladelse til at drive dem.

1. Den nuværende planlægning.

Den mere tekniske planlægning sorterer i almindelighed under de virksomheder, som ejer og driver de enkelte trafiklinier, medens kørselstilladelserne i almindelighed udstedes af en koncessionsmyndighed, som dog også i reglen tager stilling til spørgsmålene i forbindelse med selve trafikeringen.

Det ligger i sagens natur, at enhver trafikvirksomhed vil søge at tilrettelægge sine linier og deres betjening og takster på en sådan måde, at den kan tage konkurrencen op med de individuelle trafikmidler. Dette indebærer imidlertid ingen sikkerhed for, at trafikapparatet som helhed bliver effektivt; for det første er virksomhederne uafhængige af hinanden, og for det andet er planlægningen underlagt en række særlige koncessionsgivende myndigheder, tildels forskellige for de forskellige trafikmidler.

Selvom planlægningen af det københavnske trafikapparat i hovedsagen er fordelt på relativt få hænder, vanskeliggør opspaltningen naturligvis under alle omstændigheder overblikket og placeringen af ansvaret for, at nettet får den rigtige udstrækning og beliggenhed, og for, at samspillet mellem dets forskellige dele bliver tilstrækkelig fremtrædende.

S-banerne.

S-banenettet planlægges i første omgang af statsbanerne, idet de foreslåede anlæg dog skal godkendes af folketinget, og i visse tilfælde fastlægges enkeltvis ved særlig lov.

Den mest iøjnefaldende svaghed ved denne fremgangsmåde er naturligvis, at den kun giver *ringe mulighed for at udarbejde en egentlig samlet fremtidsplan.* Ulempen herved er ikke alene, at det fremtidige linienet kan blive præget heraf, men også at det kan medføre vanskeligheder allerede på planlægningsstadiet, idet udviklingen i høj grad må bygge på s-banenettets udformning.

En anden svaghed er den, at *statsbanernes stilling overfor de kommunale myndigheder* ikke er præciseret. Formelt kan vel statsbanerne planlægge uden godkendelse fra kommunerne, hvilket indebærer en risiko for, at s-banerne i visse tilfælde vil blive planlagt udfra specielle jernbanesynspunkter uden tilstrækkelig hensyntagen til de lokale krav til betjeningen. På den anden side kan kommunernes krav være dikteret af rent lokale hensyn, som udfra et helhedssynspunkt bør træde i baggrunden. I praksis er forholdet naturligvis det, at der finder forhandlinger sted mellem statsbanerne og de berørte kommuner, når gennemførelsen af en plan er forestående.

I spørgsmål om baneanlæg i mindre kommuner vil statsbanernes synspunkter i almindelighed blive udslaggivende.

I det vigtige spørgsmål om udformningen af det fremtidige indre bybanenet kan statsbanerne derimod ikke betragtes som suveræn planlæggende myndighed. Københavns kommune har således følt sig så stærkt interesseret i dette problem, at stadsingeniørens direktorat i 1946 fremsatte et forslag, som på meget væsentlige punkter afviger fra det forslag, der oprindelig fremsattes af statsbanerne, ligesom den i 1953 offentliggjorte generalplanbetænkning indeholder et nyt forslag, uden at spørgsmålet iøvrigt er afklaret (jfr. bilag 2).

Sporvej snettet.

Spor vej snettet planlægges først og fremmest af Københavns Sporveje —• i visse tilfælde i samarbejde med andre trafikvirksomheder.

Koncessionerne på *sporvognsdriften* meddeles imidlertid af ministeriet for offentlige arbejder for hver enkelt ny strækning for sig. De enkelte anlæg godkendes af Københavns kommunalbestyrelse — og af eventuelle implicerede myndigheder fra andre kommuner — hvilket normalt først sker, når anlægget bliver aktuelt.

For sporvejenes *trolley- og omnibuslinier* foregår planlægningen på lignende måde, idet dog koncessionerne meddeles af Københavns kommunalbestyrelse for de linier, som helt forløber indenfor kommunen. For omnibuslinier, der også berører andre kommuner, kan der være tale om, at koncessionen meddeles enten af kommunalbestyrelsen i forbindelse med Frederiksberg kommunalbestyrelse, af trafikudvalget for Københavns amtsrådskreds eller af landsnævnet for omnibus- og fragtmandskørsel.

For de linier, som holder sig indenfor Københavns og Frederiksberg kommuners grænser, vil denne planlægning i almindelighed kunne sikre et effektivt linienet. For de linier, som berører andre kommuner, indebærer den ulemper, der nogenlunde kan sidestilles med ulemperne ved planlægningen af s-banenettet; den fremtidige plan er ikke fastlagt og ikke tiltrådt af de berørte kommuner, og forhandlingerne om beliggenhed og udstrækning af nettets enkelte dele indebærer også i dette tilfælde risikoen for kompromisløsninger, som udfra et helhedssynspunkt må betragtes som uheldige.

De private omnibusruter.

For rutebilernes vedkommende er det eksisterende net opbygget af linier, der i hovedsagen er etableret på privat initiativ og på forretningsmæssig basis. Den plan, som Københavns amts vejvæsen udarbejdede i 1947 til et samlet rutebilnet for hele Københavns-egnen, blev ikke fulgt, og der finder ingen egentlig samlet planlægning sted trods den rivende udvikling, rutebilnettet har gennemløbet i årene efter krigen. Imidlertid har Københavns amts vejvæsen bestræbt sig for at inddele egnen i områder med henblik på at tildele nye koncessioner til det selskab, der har de bedste forudsætninger for at drive ruten tilfredsstillende (jfr. bilag 2).

Med den nye lov af 27. maj 1950 om omnibus- og fragtmandskørsel er mulighederne for en samlet planlægning af rutebildriften i forbindelse med de andre trafikmidler i hvert fald ikke blevet forbedrede, idet beføjelsen til at give koncessioner hermed yderligere er blevet spredt. Rutebillinierne godkendes af de kommunale myndigheder, vedkommende amts trafikudvalg, amtsrådet eller landsnævnet, alt efter om de holder sig indenfor en kommunes grænser eller berører een eller flere nabokommuner, og efter om de løber på amts- eller sognekommunale veje. Dette bevirker for Københavns-egnens vedkommende, at nogle tilladelser er givet af landsnævnet, andre af trafikudvalgene for Københavns, Frederiksborg eller Roskilde amtsrådskredse, atter andre af Københavns magistrat, og endelig enkelte af Gentofte kommunalbestyrelse.

Denne fordeling af kompetencen på mange forskellige hænder bevirker selvsagt, at man ikke kan forvente, at der lægges ensartede synspunkter til grund ved behandlingen af andragender om tilladelse til rutebilkørsel — end ikke indenfor et begrænset område som Storkøbenhavn. Herudover indebærer rutebildriften i almindelighed på grund af hele sin privatøkonomiske karakter den iøjnefaldende ulempe, at der kun sjældent vil være mulighed for at få etableret en rutebillinie, medmindre der er en privatøkonomisk interesse enten i selve ruten eller i de ruter, den drives sammen med.

2. Hovedforudsætningerne for en samlet planlægning.

Selvom vejtrafikken principielt er holdt udenfor samfærdselskommissionens undersøgelse af koordineringsspørgsmålet, er spørgsmålet om fordelingen af trafikken mellem de *kollektive* trafikmidler på den ene side og de *individuelle* trafikmidler på den anden side af så afgørende betydning for trafikplanlægningen, at det må give anledning til en principiel stillingtagen. Med hensyn til dette punkt udtaler magistratens trafikkommission i sin 4. betænkning, „at man ved tilrettelæggelsen af hovedstadens trafikplan bør søge persontrafikken i videst muligt omfang afviklet ved kollektive trafikmidler, uden dog at modvirke en rimelig udvikling af biltrafikken". Der er væsentlige grunde til, at samfærdselskommissionen må anlægge det samme synspunkt. Således optager en passager, der benytter cykel eller eget motorkøretøj, langt mere plads i gaden end passageren på det kollektive trafikmiddel. Det gælder i særlig grad, når det drejer sig om bolig-arbejdsstedtrafikken. Denne trafik er først og fremmest karakteriseret ved meget store spidsbelastninger i morgen- og eftermiddagstimerne, og biltrafikkens særlig store pladskrav kommer netop tydeligst til orde, når der er tale om udpræget myldretrafik i forbindelse med heldagsparkering i nærheden af arbejdsstedet.

Endvidere er den individuelle trafik dyr, både samfunds- og privatøkonomisk. Udfra en privatøkonomisk betragtning danner cyklen en undtagelse; til gengæld er den så ustabilt et element i bytrafikken, at man kun i ringe grad tør regne med den ved dimensioneringen af byens kollektive trafikapparat. Hele vinterhalvåret er dens betydning således væsentlig indskrænket. På samme måde kan pludselige vejrforandringer —• og navnlig nedbør — betyde, at den overvejende del af cyklisterne enkelte dage rykker over på de kollektive trafikmidler, som altså groft set må være dimensioneret til også at kunne tage cyklisthæren.

Det forhold, at persontrafikken i overvejende grad er radiær og koncentreret om relativt få, stærkt belastede indfaldsveje til byen, betyder endelig, at den forholdsvis let kan betjenes kollektivt. En forudsætning for. at den rent faktisk også vil blive det, er imidlertid, at de kollektive trafikmidler er i stand til at tage konkurrencen op med den private befordring; hvis det forsømmes at udvikle de kollektive trafikmidler, eller dersom det føles urimeligt dyrt at benytte dem, vil publikum svigte dem til fordel for de individuelle.

De primære krav, man kan stille til det kollektive trafikapparat, hvis det skal bevare eller udbygge sin fremtrædende plads i byens persontrafik, er, at det skal være *effektivt og billigt*, sådan at det på de almindeligt forekommende rejser skal kunne konkurrere med privatbefordring med hensyn til hastighed og bekvemmelighed, og sådan at der er iøjnefaldende økonomiske fordele ved at benytte det fremfor at anskaffe sit eget befordringsmiddel.

For at trafikapparatet som helhed skal blive effektivt og økonomisk, er det ikke nok, at de enkelte trafikmidler rationaliseres og udvikles til den højeste tekniske standard. Det er også nødvendigt, at de forskellige trafikmidler sættes ind overfor de opgaver, som de er bedst egnet til at løse. Der må med andre ord foregå *en arbejdsdeling mellem trafikmidlerne* efter deres tekniske og økonomiske egenskaber, først og fremmest mellem s-banerne på den ene side og gadetrafikmidlerne — sporvogne, omnibusser, o. s. v. — på den anden side, men derudover også mellem gadetrafikmidlerne indbyrdes.

Gennem magistratens trafikkommissions arbejde er man nået til enighed om visse af de hovedprincipper for betjeningen og arbejdsdelingen mellem de forskellige trafikmidler, der må danne grundlag for den fremtidige planlægning. Der er således enighed om, at det i færste række bliver s-banerne, der kommer i betragtning til betjening af trafikken mellem Københavns bykerne og omegnskommunerne, fordi de kan byde på den tilstrækkelige rejsehastighed og kapacitet, og fordi de ikke forøger trafikpresset i Københavns og Frederiksbergs radialgader. Man er yderligere enig om, at udviklingen i de nærmeste omegnskommuner allerede er så fremskreden, at det er ugørligt at klare trafikbetjeningen på tilfredsstillende måde alene med s-baner, og at der må påregnes en række supplerende niveau-forbindelser til betjening af disse områder. Endelig forudsætter man visse udvidelser af sporvejsnettet. Kommissionen har ikke direkte taget stilling til rutebillinierne, men man gør opmærksom på, at s-banerne under hensyn til de betydelige anlægsudgifter må udnyttes bedst muligt, og at de supplerende trafiklinier må lægges sådan, at de i vid udstrækning bliver fødelinier til s-banerne.

Set på baggrund af samfærdselskommissionens ønske om at vurdere koordineringsbehovet ikke alene udfra byudviklingsmæssige og samfundsøkonomiske synspunkter, men

også udfra driftsøkonomiske og betjeningsmæssige synspunkter, har man fundet det naturligt at præcisere disse hovedprincipper lidt nøjere.

Trafikapparatets effektivitet.

For at et trafiknet skal kunne karakteriseres som effektivt, må det være i stand til at byde publikum en hurtig og bekvem transport.

Det, som publikum lægger mest vægt på, er antagelig *rejsetiden.* Denne afhænger naturligvis for det første af trafikmidlernes hastighed, der for s-banerne ligger omkring det dobbelte af gadetrafikmidlernes hastighed. Desuden afhænger rejsetiden af vejen til og fra det pågældende trafikmiddel og af ventetiden, forhold der igen afhænger af trafikmidlets frekvens og stations- eller stoppestedsafstand. For s-banerne vil driftshyppigheden normalt være mindre end for sporvejene, og samtidig er s-banernes stationsafstande flere gange større end sporvejenes stoppestedsafstande.

Det fortrin, som s-banerne har med hensyn til kørehastighed, vil herved for kortere rejsers vedkommende i almindelighed opvejes af det fortrin, som gadetrafikmidlerne har i de korte ventetider og stoppestedsaf stande; for længere rejser giver s-banerne derimod i almindelighed kortere rejsetid.

Rejsetiden er naturligvis ikke eneafgørende for publikum i dets valg af trafikmiddel. Let adgang til trafikmidlet og i det hele taget det mere løst formulerede *bekvemmelighedskrav* spiller også ind. Når s-banerne således er de foretrukne i de ydre distrikter, skyldes det nok først og fremmest deres store hastighed, men også i nogen grad den store bekvemmelighed, de med deres forholdsvis mange siddepladser byder publikum. Og når sporvejene som oftest foretrækkes i de indre bydele, er det ikke nødvendigvis, fordi de giver en hurtigere rejse end s-banerne, men også fordi faktorer som let adgang, korte ventetider, etc. her er mere afgørende end s-banernes særlige fortrin, der ikke spiller nogen større rolle for transport over små afstande.

For at trafikbetjeningen skal blive bedst mulig, må man derfor først og fremmest tilsigte en arbejdsdeling, der tildeler s-banerne rejserne over længere afstande og sporvejene de kortere og mere lokalt betonede rejser. Det er imidlertid også af væsentlig betydning, at denne arbejdsdeling giver sig udtryk i den tekniske udvikling af trafikmidlerne, sådan at der først og fremmest lægges vægt på at udvikle de egenskaber, som publikum finder mest afgørende for det pågældende trafikmiddel.

Trafikapparatets økonomi.

Den væsentligste forudsætning for, at trafikapparatet i sin helhed skal komme til at fungere så billigt som muligt, er, at man overfor et bestemt trafikbehov kan indsætte et samlet opbud af trafikkapacitet, der svarer til det virkeligt påkrævede, således at man bl. a. undgår dobbelttrafikering. Et af de vigtigste led i trafikplanlægningen bliver derfor at overveje, i hvilket omfang de forskellige former for kollektive trafikmidler skal sættes ind for at dække trafikbehovet med mindst muligt overskydende kapacitet.

Herunder må man naturligvis tage hensyn til trafikmidlernes forskellige økonomi med hensyn til såvel drift som anlæg, således at der til de forskellige trafikopgaver anvendes

netop den slags kollektive trafikmidler, som udfra deres teknisk-økonomiske egenskaber kan bestride trafikken med de laveste omkostninger.

Med hensyn til de forskellige trafikmidlers *kapacitet* er s-banerne betydeligt overlegne i forhold til gadetrafikmidlerne. Følgelig vil s-banerne kunne betjene et særdeles stort behov, og derved betyde en meget værdifuld aflastning af gadetrafikken; til gengæld skal der et anseligt trafikbehov til for at berettige anlægget af en ny s-bane.

Af gadetrafikmidlerne har sporvognene langt den største kapacitet. Busserne ligger betydeligt herunder, og dette gælder naturligvis navnlig i yderdistrikterne, hvor både vognstørrelser og frekvenser er mindre end i de indre bydele.

Alt i alt er kapaciteten for de forskellige trafikmidler et temmelig elastisk begreb, således at et bestemt trafikbehov i almindelighed vil kunne betjenes med forskellige former for trafikmidler. Valget af det mest hensigtsmæssige må derfor foretages også under hensyntagen til trafikmidlernes økonomi.

De kollektive trafikmidlers *økonomi* kan ikke umiddelbart udtrykkes ved et tal for, hvad det koster at transportere en person over en bestemt afstand, eller med andre ord pladskilometerudgiften. De forskellige trafikmidlers forskellige omkostningsstruktur spiller også ind i bedømmelsen af, hvilket trafikmiddel der under bestemte forhold er billigst. Yderpunkterne i den henseende dannes på den ene side af s-banerne, som har meget store faste anlægsudgifter og forholdsvis lave løbende udgifter til elektrisk drivkraft, kørende personel m. v., og på den anden side af rutebiler og omnibusser, hvis faste udgifter er begrænsede til det rullende materiel og derfor relativt små, medens de løbende udgifter til brændstof og personel m. m. er relativt store.

Store faste udgifter betyder relativt store personkilometerudgifter, hvis trafikken er ringe. Til gengæld vil de lave løbende udgifter betyde, at de samlede omkostninger stiger forholdsvis lidt, efterhånden som trafikken vokser, således at pladskilometerudgiften falder meget væsentligt med stigende trafik. Omvendt vil små faste udgifter betyde en forholdsvis lavere pladskilometerudgift for de små trafikmængder. Her vil imidlertid de store løbende udgifter betyde, at pladskilometerudgiften praktisk taget er konstant, selvom trafikken stiger.

Undersøgelser af de faktiske forhold viser da også (jfr. magistratens trafikkommissions 4. betænkning, side 393), at trafikmidler med små faste anlæg: rutebiler, omnibusser og eventuelt trolleybusser vil vasre de mest økonomiske ved lave rejsemængder, og at de dyre s-baneanlæg svarer sig bedst overfor de helt store trafikmængder. Endelig vil sporvognene, hvis omkostningsstruktur ligger mellem de to nævnte yderpunkter, være det mest økonomiske trafikmiddel overfor de mellemstore trafikmængder.

Arbejdsdelingen mellem de forskellige trafikmidler.

En rationel trafikplan må naturligvis bygge på en analyse af trafikbehovet, og fastlæggelsen af arbejdsdelingen kan følgelig ikke ske på forhånd. Visse af de helt principielle hovedtræk kan dog allerede skitseres på baggrund af den fremtidige bys struktur.

Groft set kan man opdele byen i fire væsensforskellige områder:

Cityområdet — d. v. s. området, der begrænses af søerne og havnen — er karakteriseret ved sin meget stærke koncentration af administrations-, forretnings- og erhvervs-

kvarterer, spredt over hele området. De krav, der her må stilles til trafikbetjeningen, er først og fremmest stor kapacitet, mange tilknytningspunkter til trafikmidlerne og hyppige forbindelser.

Trafikken til og fra området vil derfor bedst kunne betjenes med gadetrafikmidlerne, hvis det drejer sig om korte afstande. For trafik over noget længere afstande vil s-banerne være at foretrække, men der må forudsættes enten flere linier og dermed flere stationer indenfor cityområdet eller mulighed for let omstigning til gadetrafikmidlerne. For områdets interne trafik vil et stærkt udbygget net af gadetrafikmidler være mest egnet.

Byens yderområder — d. v. s. områderne mellem city og grænsen for den sammenbyggede by — er karakteriseret ved en stor bebyggelsestæthed, pletvis stærke koncentrationer af erhvervsvirksomheder og strøglignende forretningskvarterer langs de gamle hovedudfaldsveje. De krav, der her stilles til betjeningen, er ligeledes stor kapacitet og hyppighed og let adgang.

For de ydre dele af området vil kravet om let adgang til trafikmidlet og hyppige forbindelser på grund af de større afstande i almindelighed vige for kravet om stor hastighed. Der må her forudsættes en betjening såvel af gadetrafikmidler som af s-baner, sådan at gadetrafikmidlerne får til opgave at betjene den mere spredte og lokale del af trafikken, medens s-banerne må tage sig af den mere koncentrerede trafik over længere afstande.

Bebyggelsesfingrene — d. v. s. de områder, der er beliggende indenfor en nærmere afstand fra s-banerne, men udenfor selve den sammenbyggede by — er karakteriseret ved en mindre gennemsnitlig bebyggelsestæthed, men med stærke bebyggelseskoncentrationer nærmest selve stationerne. For rejser til og fra byen er kravene til trafikbetjeningen her først og fremmest stor kapacitet, hastighed og bekvemmelighed, krav, som bedst tilfredsstilles af s-banerne.

Kilerne mellem s-banerne — d. v. s. de områder, som ligger udenfor s-banernes primære opland, 1—1,5 kilometer fra stationerne — er karakteriseret ved en spredt, bymæssig bebyggelse nærmest byen og ved rene landbrugsområder længere ude. Kravene til trafikbetjeningen vil her variere efter bebyggelsens karakter: længst ude vil der være et meget ringe behov for forbindelse til byen, et behov, som kan dækkes tilfredsstillende ved et net af rutebiler, der tjener som fødelinier til s-banerne. Længere inde i kanten af den sammenbyggede by vil kravene om direkte forbindelser være betydeligt større. Disse områder må rimeligvis indtil videre betjenes af rutebiler til s-stationerne og eventuelt til sporvognsendestationerne, medens der i de tilfælde, hvor der kan etableres tilstrækkelig gode vejforbindelser kan tænkes oprettet hurtigbuslinier, som kan give disse områder direkte forbindelse til byens centrale dele.

Den arbejdsdeling, der må tilstræbes, kan måske herefter skitseres således:

S-banerne skal først og fremmest betjene forstadstrafikken, især til og fra byen. Desuden skal de betjene den mere interne bytrafik i det omfang, det kan lade sig gøre uden at forringe deres effektivitet overfor deres hovedopgave, og i det omfang, anlægsøkonomien tillader. Efterhånden som det egentlige bybanenet udbygges, vil de i stigende grad også få mere primære opgaver i forbindelse med intern bytrafik over længere afstande.

Sporvognene skal først og fremmest betjene den mere intensive del af den interne bytrafik; på de ydre strækninger vil de især kunne betjene trafik af mere lokal karakter, og endvidere må der i visse tilfælde — særlig når der ikke er let adgang til s-bane — tildeles dem opgaver overfor den mere gennemgående del af trafikken mod city fra de ydre områder af den sammenbyggede *hj*.

Omnibusserne — d. v. s. busser, trolleybusser og rutebiler — skal først og fremmest betjene den mindre intensive trafik af mere lokal karakter. I omegnen skal de således navnlig tjene som fødelinier til s-banerne. I konsekvens af det tidligere anlagte synspunkt om den rationelle arbejdsdeling mellem s-banerne og sporvejene skal rutebilerne kun i mere begrænset omfang baseres på tilknytning til sporvognene ved disses endestationer, da der ellers forårsages en ekstra belastning af sporvognslinierne på de indre strækninger. Videre kan der i visse tilfælde — hvor der ikke på anden måde kan skabes en tilfredsstillende ordning — tænkes etableret direkte busforbindelser mellem omegnen og byen, såfremt gadekapaciteten og parkeringsforholdene tillader det. Endelig er den helt interne citytrafik en naturlig opgave for omnibusserne.

3. De planlægningsmæssige koordineringsopgaver.

Opdelingen af planlægningens forskellige faser på så mange forskellige myndigheder, som der i dag er tale om, giver ingen sikkerhed for, at det fremtidige trafikapparat vil blive i stand til på en tilfredsstillende måde at løse de opgaver, som det vil blive stillet overfor, efterhånden som byudviklingsplanens rammer udfyldes. Selv om de enkelte trafikvirksomheder naturligvis hver for sig vil arbejde henimod den størst mulige effektivitet, vil de foran skitserede koordineringsopgaver næppe kunne løses, så længe trafikvirksomhederne hver for sig er suveræne, samtidig med at en lang række for trafikplanlægningen vigtige beføjelser er henlagt til myndigheder, som ikke nødvendigvis behøver at føle sig bundet af den samlede planlægning. Navnlig vil det være vanskeligt at opnå den arbejdsdeling mellem trafikmidlerne, som er en forudsætning for, at det samlede trafikapparat kan blive effektivt og økonomisk. De forskellige trafikorganer vil således i almindelighed bestræbe sig for at få så mange rejsende som muligt, et forhold der snarere medfører, at konkurrencen mellem dem træder i forgrunden, end at trafikopgaverne fordeles efter en hensigtsmæssig plan.

Efter samfærdselskommissionens opfattelse vil en sådan konkurrence mellem de forskellige trafikmidler medføre en udvikling, som ikke kan dirigeres på hensigtsmæssig måde alene gennem den nuværende stykkevise trafikplanlægning og gennem den kontrol, der udøves af de koncessionsgivende myndigheder; hertil er både beføjelserne og interesserne for spredte. De meget vigtige koordineringsopgaver, der ligger allerede på planlægningsstadiet, nødvendiggør således, at såvel selve planlægningen som koncessionsgivningen i fremtiden kan foretages ud fra et helhedssynspunkt, d. v. s. for hele det storkøbenhavnske område under eet og for samtlige kollektive trafikmidler og -virksomheder som led i en samlet plan. Planlægningen må endvidere kunne ske ud fra en betragtning af hele trafiksystemets økonomi og effektivitet og i princippet uafhængigt af en isoleret vurdering af de enkelte trafikvirksomheder.

C. Etapedelingen i udbygningen af trafiknettet.

Anden fase i trafiknettets udbygning — gennemførelsen af dets enkelte led — er ligeså afgørende for trafikapparatets effektivitet og for dets økonomi som planlægningen og koncessionsgivningen. Udføres et planlagt trafikanlæg på et for sent tidspunkt, kan det således medføre, at det trafikbehov, som det er bestemt til at dække, allerede er dækket på anden vis, f. eks. overflyttet til de individuelle trafikmidler; det kan derfor blive vanskeligt eller endog umuligt at oparbejde det pågældende anlæg, og følgen bliver en utilfredsstillende kapacitetsudnyttelse.

Kommer et påtænkt trafikanlæg for tidligt — altså før behovet er stort nok til at sikre en rimelig kapacitetsudnyttelse — vil trafikapparatets økonomi også påvirkes i uheldig retning på grund af rentetabet ved den investerede kapital.

For at bedømme behovet for en koordinering er det derfor af betydning at undersøge, om den praksis, der følges ved bevillingen af de fornødne anlægskapitaler, sikrer den bedste økonomi og den største effektivitet for trafikapparatet som helhed, eller om den er bestemt af andre hensyn.

Den nuværende bevillingspraksis.

Beslutningerne om trafikapparatets udbygning ligger i reglen i sidste ende hos de bevilgende myndigheder. Ligesom planlægningen og koncessionsudstedelsen bliver etapedelingen i gennemførelsen af trafiknettets udbygning derved fordelt på flere hænder.

For *statsbanernes* vedkommende bevilges den fornødne anlægskapital på finansloven, og folketingets stilling er således afgørende for, hvor meget der år for år kan bevilges til et bestemt anlæg.

For *de københavnske sporvejes* vedkommende gives bevillingerne på tilsvarende måde af Københavns kommune, idet kommunalbestyrelsen ved de årlige budgetforhandlinger tager stilling til finansieringen af de enkelte planlagte anlæg.

For *NESA*.s vedkommende fremskaffes kapitaler til nyanlæg gennem aktionærernes vedtagelse, hvilket i første række vil sige Gentofte kommunalbestyrelse, som har aktiemaj oriteten.

For *Nærumbanens* vedkommende sker finansieringen på lignende måde samt — i tilfælde af særlige moderniseringsforanstaltninger o. lign. — ved bevillinger fra ministeriet for offentlige arbejder.

For de *private rutebilers* vedkommende skaffes anlægskapitalen ved privat foranstaltning.

Denne bevillingspraksis indebærer først og fremmest den vanskelighed, at der mangler et samarbejde med hensyn til omfanget og rækkefølgen af de investeringer, der foretages i de forskellige trafikmidler. De forskellige bevillingsmyndigheder må således nødvendigvis træffe deres dispositioner ud fra deres specielle økonomiske interesser, et forhold der i sig selv gør det umuligt at fastlægge et udbygnings- og investeringsprogram ud fra et helhedssynspunkt.

Herved kan ansvaret for varetagelsen af nye trafikopgaver i nogen grad forflygtiges. Ofte vil der i det mindste være en betydelig træghed til stede, navnlig når det drejer

sig om anlæg, som er forbundet med så store udgifter, at de — i hvert fald lang tid fremover — må forventes at blive tabgivende. Omvendt kan der blive tale om en udpræget konkurrence overfor opgaver, som kan forventes at blive indbringende, eller som kan betyde en uønsket konkurrence **til** en trafikvirksomheds bestående linier, dersom den overgår til en anden trafikvirksomhed.

Forudsætningerne for en hensigtsmæssig etapedeling.

Bestræbelserne må i første række gå ud på at sikre en rimelig balance mellem det samlede trafikbehov og kapaciteten af trafikapparatet som helhed, hvilket vil sige, at trafikapparatet må udbygges i nøje overensstemmelse med den fremtidige befolkningsmæssige udvikling.

Det er nævnt, at den mere aktuelle udvikling, der forventes at komme indenfor de nærmeste år, er fastlagt gennem by udviklingsplanen. Efter byudviklingsudvalgets skøn er de rammer, der hermed er lagt for den fremtidige udvikling, meget rummelige. I konsekvens heraf er byudviklingsplanens byggeområder opdelt i inderzoner, som straks kan bebygges, og mellemzoner, hvor der kan træffes visse forberedelser til bebyggelse, men hvor bebyggelse først kan finde sted efter tilladelse fra byudviklingsudvalget.

Byudviklingsudvalget har anset det for ønskeligt, at større, aktuelle bebyggelser først og fremmest blev placeret i områder, hvor der allerede findes en tilfredsstillende trafikbetjening, eller hvor de pågældende anlæg er under udførelse. I overensstemmelse hermed har man sigtet imod at stille særlig store inderzonearealer til rådighed omkring Holtebanen, Ballerupbanen og Glostrupbanen. Områder, som i dag ikke har en tilfredsstillende trafikbetjening, men som har mulighed for i løbet af en kortere årrække at få en tilsvarende god banebetjening, er derimod principielt søgt udlagt som mellemzonearealer netop af hensyn til den manglende afklaring med hensyn til anlægstidspunkt og rækkefølge.

Byudviklingsplanen har derfor den store betydning for trafikplanlægningen, at man indenfor visse grænser kan henholde eller frigive bebyggelsen i et bestemt trafikopland og dermed sikre overensstemmelsen mellem de to faktorer.

Omvendt er et fastlagt udbygningsprogram for trafikapparatets udbygning en nødvendig forudsætning for byudviklingsplanen. Tænker man sig, at „trafikmodningen" kom til at foregå mere tilfældigt og spredt, kunne kravet om overførelse fra mellemzone til inderzone rejses med lige stor kraft overalt i egnen, og byudviklingsmyndighedernes bestræbelser for at få den bymæssige udvikling under kontrol ville i væsentlig grad være spildt.

Da udbygningen af trafikanlægget i reglen vil ske mere eller mindre i spring, lader det sig naturligvis ikke gøre at sikre en 100 pct. kapacitetsudnyttelse på ethvert tidspunkt. Nye trafikanlæg må som oftest være enten lidt foran eller lidt bagefter udviklingen. Principielt gælder det om at planlægge trafikapparatets udbygning på en sådan måde, at der for hvert enkelt område og for hver enkelt trafiklinie sker den bedst mulige tilpasning mellem den befolkningsmæssige udvikling og udbygningen af trafikbetjeningen.

Dette kan f. eks. betyde, at udbygningsprogrammet må omfatte visse midlertidige anlæg, der tager sigte på at dække et foreløbigt behov. Det kan således tænkes, at nogle af de kostbare s-baneanlæg kan udskydes i nogen tid, hvis der etableres særlige hurtig-

busser. Netop gennem en planlagt koordinering kan sådanne busser tilrettelægges som en slags forløbere for s-banen, således at nedlæggelsen af dem ikke volder vanskeligheder ved anlægget af banen. Det kan imidlertid omvendt tænkes, at visse anlæg bør gennemføres før den eksisterende bebyggelses omfang nødvendiggør det, fordi man ønsker at stimulere bebyggelsen i det pågældende område.

Koordineringsopgaverne med hensyn til etapedelingen.

De vanskeligheder, som spredningen af beføjelserne kan give anledning til for en samlet planlægning af trafikapparatet, kommer særlig stærkt frem, når der er tale om en plan for, hvornår og i hvilken rækkefølge de påtænkte anlæg skal komme til udførelse. Naturligvis arbejder de fleste af trafikvirksomhederne med et internt investeringsprogram for deres fremtidige nyanlæg; det vil imidlertid være selve bevillingen, der afgør, hvornår et bestemt anlæg skal finde sted, og på dette punkt finder der ikke noget samarbejde sted mellem trafikvirksomhederne, som kan sikre en hensigtsmæssig etapedeling i det samlede trafikapparats udbygning. I de fleste af de betænkninger, som er afgivet om de københavnske trafikproblemer, er omtalen af etapedelingen da også holdt som en mere almindelig anvisning på, hvilke opgaver der måtte anses for mest presserende og derfor ikke burde udskydes længere end højst nødvendigt.

Samfærdselskommissionen er af den opfattelse, at det må betragtes som en af de vigtigste koordineringsopgaver at skabe mulighed for at foretage investeringerne til gennemførelsen af trafikplanens enkelte led ud fra en helhedsvurdering af det samlede trafikapparat. Der må således kunne træffes beslutning om et planlagt trafikanlægs gennemførelse, uanset hvilket trafikmiddel anlægget sorterer under. Rækkefølgen i bevillingerne bør udelukkende tjene det hensyn at gennemføre den etapedeling i trafikplanen, som udfra et helhedssynspunkt findes mest hensigtsmæssigt, og beslutningerne må derfor principielt kunne træffes på grundlag af en samlet uafhængig af v eining af de forskellige bevillingsmyndigheders særlige interesser.

D. Nettets trafikering.

Den sidste fase ved tilrettelægningen af den kollektive trafik er nettets trafikering. Der tænkes her på fastlæggelsen af køreplanerne for de forskellige trafiklinier, fastsættelsen af taksterne for de forskellige rejseafstande, etablering af omstigningsordninger mellem de forskellige trafikmidler og i det hele alle de forhold, der er bestemmende for, hvordan trafikapparatet kommer til at fungere i praksis.

Afgørelsen af disse forhold vil naturligvis ikke ske uafhængigt af planlægningen og udbygningen af selve trafiknettet; flere af afgørelserne med hensyn til nettets trafikering vil endda på forhånd være fastlagt som led i trafikplanlægningen eller som led i de betingelser, der stilles i forbindelse med koncessionsudstedelsen, medens andre igen hænger sammen med administrationen, idet afgørelsen træffes som led i den daglige drift. For de offentlige eller halvoffentlige trafikvirksomheder vil de for virksomheden mest afgørende forhold som takster i almindelighed blive fastlagt af den politiske myndighed, som står bag den pågældende virksomhed, medens mere praktiske forhold som køreplaner og lignende oftest vil

blive fastsat som et led i den daglige administration. For omnibusruternes vedkommende vil de forhold, som har med nettets trafikering at gøre, være indeholdt i koncessionsbetingelserne. Beføjelserne med hensyn til trafikeringen bliver herved i virkeligheden endnu mere spredt end de beføjelser, der knytter sig til trafiknettets planlægning og etapedeling.

1. Nuværende forhold.

Spørgsmålene i forbindelse med nettets trafikering bedømmes udfra en afvejning af på den ene side den pågældende virksomheds økonomi og på den anden side den publikumsbetjening, man ønsker at tilvejebringe. Under de nuværende forhold vil de forskellige virksomheder og myndigheder være tilbøjelige til at anlægge forskellige grundsynspunkter på såvel tariferingen som publikiimsbetjeningeii.

Tariferingen.

Det er som nævnt overladt til de enkelte trafikvirksomheder selv — med de forskellige kompetente myndigheders godkendelse — at fastlægge de principper, der bestemmer taksterne. Der er da heller ikke tale om fælles grundlæggende synspunkter på udformningen af taksterne i det storkøbenhavnske område.

«

S-banernes takster fastlægges af statsbanerne på grundlag af jernbanetakstlovene, der gælder for Danmark som helhed, men indeholder forskellige muligheder for tillempninger af de generelle retningslinier.

Medens jernbanetaksterne i princippet er fastsat som en af standstakst, d. v. s. at den er beregnet som antallet af tarif kilometer ganget med en fast kilometertakst, har der siden 1938 indenfor bybaneområdet (d. v. s. indenfor Københavns og Frederiksberg kommuner) været fastsat en enhedstakst. Enhedstakstområdet svarer til sporvejenes, og under de følgende års takstforhøjelser har bybanetaksten stort set hele tiden fulgtes med sporvejenes enhedstakst. Mellem bybanens strækninger indbyrdes findes en timebillet samt den i 1939 indførte fællesbillet, der tillige gælder som omstigningsbillet til sporvejene.

For statsbanernes øvrige nærtrafik har jernbanetaksterne derimod i princippet været fastsat på ganske samme måde som i det øvrige land, idet der dog i nogle henseender er gjort undtagelse fra det generelle princip. For det første er f. eks. tarifkilometerafstandene til de forskellige omegnsstationer — med visse modifikationer — beregnet på grundlag af afstanden fra Nørreport, uanset hvor i bybaneområdet rejsen begynder eller ender. For det andet har man villet begrænse virkningerne af den billige bybanetakst til selve bybaneområdet, og har derfor — for at udligne overgangen til den normale kilometertakst regnet fra Nørreport til omegnsstationerne — været nødt til at fastsætte højere tarif kilometeraf stande fra bybanegrænsen til de nærmeste omegnsstationer end svarende til de faktiske afstande. Det kan endvidere nævnes, at man omvendt — af hensyn til eventuel konkurrence med NESA's trafiklinier — har reduceret de normale kilometertakster mellem København og de nærmeste stationer på Kystbanen og Nordbanen.

Københavns Sporvejes takster fastsættes af Københavns borgerrepræsentation efter indstilling fra magistraten.

Siden 1899 har Københavns Sporveje bygget på princippet om enhedstakst, omfattende alle strækninger i Københavns og Frederiksberg kommuner. Indenfor enhedstaksttområdet findes en generel omstigningsbillet mellem alle sporvejslinier (timebillet) og — som allerede nævnt — tillige en fællesbillet mellem sporvejene og bybanen.

For de af Københavns Sporveje trafikerede strækninger, som ender udenfor Københavns kommune, anvendes særtakster udenfor de indre takstgrænser.

NESA's takster fastlægges af selskabets ledelse — hvilket i realiteten vil sige Gentofte kommune som indehaver af aktiemajoriteten — dog efter godkendelse af koncessionsmyndighederne.

Der arbejdes med et zonetakstsystem med en minimumstakst svarende til kørsel indenfor 3 vilkårlige takstgrænser, idet en billet automatisk giver adgang til en enkelt omstigning mellem to vilkårlige linier. For rejser udover 3 zoner stiger taksten i princippet proportionalt med antallet af gennemkørte zoner.

Rutebiltaksterne — såvel for de private rutebiler som for statsbanernes og Amagerbanens busser —'er i princippet alle zonetakster med faste takstgrænser. Udformningen er imidlertid ret forskellig for de forskellige linier. Nogle linier har således i praksis omtrent fast kilometertakst ligesom banerne, andre har en degressiv afstandstakst, andre igen nærmest en progressiv afstandstakst, og atter andre en mere tilfældig varierende afstandstakst, som med stigende rejselængde giver snart lidt større, snart lidt mindre takst pr. kilometer.

Forskellighederne i de nuværende trafikvirksomheder kan karakteriseres ved, at ikke blot selve de hovedlinier, der præger takstsystemerne, men også det mere eller mindre udprægede samfundsmæssige hensyn, som lægges til grund for tariferingen, vil være uensartede og uden et fælles overblik for området som helhed.

For *Københavns Sporvejes* vedkommende er enhedstaksten i det væsentlige begrundet i socialpolitiske betragtninger — f. eks. ønsket om at lette transportudgifterne for de personer, der på grund af byens udvikling er tvunget til at flytte længere ud, og derved ligestille dem med byens øvrige beboere — og endvidere i det rent praktiske forhold, at en kontrol med passagerernes betaling er væsentlig lettere under dette system.

For *statsbanerne* er udgangspunktet — såvel for s-banerne som for landets øvrige baner — at trafikken skal drives på et erhvervsmæssigt grundlag. I visse tilfælde er dette princip dog fraveget, sådan at taksterne er blevet holdt nede udfra samfundsmæssige hensyn; bortset fra bybanetaksterne er der dog ikke specielt iagttaget de særlige problemer, der foreligger for hovedstadsområdet.

Når *NESA's* trafiklinier for tiden giver underskud, og billetpriserne således ikke er ført å jour med udgifterne, må der også her have gjort sig visse samfundsmæssige betragtninger gældende — forså vidt en yderligere takstforhøjelse ville have været forretningsmæssig fordelagtig..

For de øvrige trafikvirksomheder, navnlig *de private rutebiler*, har erhvervsmæssige synspunkter naturligvis været udgangspunktet. Det vil dog også her kunne forekomme, at de koncessionsgivende myndigheder, der skal godkende taksterne, pålægger koncessionshaveren en lavere takst på visse strækninger end egentlig rentabelt, selvom dette nødvendigvis kun kan blive i undtagelsestilfælde.

Publikumsbetjeningen.

Der kan næppe være tvivl om, at den enkelte trafikvirksomhed allerede **i** dag udfolder store anstrengelser for at yde sit publikum den bedste service, ikke alene med hensyn til rejsehastighed og bekvemmelighed, men også med hensyn til omstignmgsmuhgheder, lette adgangsforhold, billettering o. s. v. Det er navnlig *indenfor den enkelte virksomheds rammer* eller indenfor det enkelte trafikmiddels rammer, at disse bestræbelser kommer til udtryk.

Selvom de problemer, der opstår som følge af, at *s-banerne* er ude af niveau med gadenettet, ikke er løst, og adgangsforholdene til s-togene endnu langtfra er ideelle, tilstræbes der en udpræget korrespondance mellem de forskellige linier indbyrdes og desuden et forholdsvis simpelt billette ringssystem.

Det forhold, at s-banerne udgør en integrerende del af statsbanernes samlede jernbanenet, kan dog antagelig i nogle tilfælde virke hæmmende på gennemførelsen af foranstaltninger, der specielt tager sigte på at forbedre forholdene for det københavnske publikum. Det kan således nævnes, at Farum kommune har rettet henvendelse til samfærdselskommissionen om at få gennemført en ordning, hvorefter billetter til byen skulle gælde valgfrit til enten Iloltebanen eller en station i samme afstand på Slangerupbanen — en foranstaltning som statsbanerne har gennemført for visse stationer på Nord- og Kystbanen — men som man hidtil har været betænkelig ved at videreføre af hensyn til eventuelle konsekvenser for andre banestrækninger.

For *sporvejenes* vedkommende er korrespondancespørgsmålet ikke afgørende på grund af de forholdsvis små driftsintervaller på de fleste linier, i hvert fald for de centrale dele af byen. Af større betydning for sporvej snettets effektivitet er mulighederne for overgang mellem de forskellige linier, og sporvejenes bestræbelser er derfor gået ud på at skabe de bedst mulige omstigningsforhold, først og fremmest gennem timebilletten (omstigningsbilletten).

For den sporvognslinie, som ender udenfor Københavns grænser, er forholdet imidlertid det, at der må løses en ny billet ved takstgrænsen, hvilket iøvrigt også gælder de omnibuslinier, som Københavns Sporveje driver i fællesskab med NESA og med Amagerbanen.

Rutebilerne er fordelt på godt en snes forskellige hænder, hvilket har vanskeliggjort en koordinering mellem de forskellige linier og deres billetsystemer. Der findes dog omstigningsbillet gældende mellem Stephansens tre linier og NESA's linier, mellem to linier der drives af henholdsvis Hvidovrebusserne og De blå rutebiler, samt mellem to linier, der drives af henholdsvis Forenede rutebiler og De blå omnibusser. Herudover findes der kun omstigningsbilletter mellem linier, som drives af samme ejer eller selskab.

Vanskeligheden ved at skabe en tilfredsstillende betjening træder endnu stærkere frem i tilfælde, hvor der må forudsættes en koordinering *mellem de forskellige trafikmidler indbyrdes.* Netop på grund af trafikkens fordeling på de forskellige trafikvirksomheder vil der ofte på mange punkter opstå problemer, som lettere lod sig løse, såfremt driften af de enkelte trafiklinier blev planlagt udfra hensynet **til,** at det samlede trafikapparat som helhed skal give den bedst mulige betjening.

En del af disse problemer blev behandlet af det tidligere omtalte fællesudvalg af 1936. Udfra den opfattelse, at „et Samarbejde mellem de forskellige Trafikmidler, hvorved der gives Publikum Adgang til at betragte dem som en Helhed og til at udnytte dem samlet, er en Faktor af ikke uvæsentlig Betydning", undersøgte udvalget en række muligheder for praktisk samarbejde. I forbindelse med det tidligere omtalte spørgsmål om fællesbilletordningen undersøgte udvalget således, i hvilken grad der kunne indføres forbedringer i sporvej sstoppestedernes beliggenhed i forhold til bybanestationerne. Ved de bybanestationer, hvor forholdene er dårligst, og hvor der ikke kunne opnås væsentlige forbedringer med den eksisterende linieføring, mente udvalget ikke at kunne løse problemerne under de givne forudsætninger. Udover forslag til opsætning af skilte ved de pågældende stationer (Nordhavn, Nørreport, Enghave og Vanløse) gjorde udvalget derfor ikke nogen indstilling til dette spørgsmål.

Udvalget beskæftigede sig endvidere med spørgsmålet om beliggenheden af rutebilliniernes endestationer og kom til det resultat, at ordningen med tilslutningen til sporvejsnettet ved endestationerne og til s-banestationerne burde bibeholdes. Principielt udtaler udvalget således, at rutebilernes indføring til bycentrum ved rutebilejernes foranstaltning ville blive en tvivlsom fordel for publikum taget som helhed, „naar iøvrigt Tilslutningen i Byperiferien mellem Oplands- og Bytrafikmidlerne ordnes på hensigtsmæssig Maade med god køreplanmæssig Forbindelse".

Gennem de forhandlinger, som samfærdselskommissionens sekretariat i foråret 1951 gennemførte med kommunerne indenfor det storkøbenhavnske nærtrafikområde, er man bekendt med, at der fremdeles står en lang række af de således antydede problemer tilbage, før de forskellige trafikmidler betjeningsmæssigt kan betragtes som et hele. Det kan således nævnes, at Lyngby-Tårbæk kommune har rejst spørgsmålet om en ændring af køreplanen for Holtebanen med det formål at opnå en bedre koordinering mellem s-banen og de mange rutebillinier, som har deres hovedopgave i at bringe publikum til og fra s-togene, sådan at bl. a. ventetiderne kunne nedbringes til det minimum, der er ønskeligt for overgangen mellem tog og rutebil eller omvendt.

Endvidere har både Hvidovre og Glostrup kommuner overfor samfærdselskommissionen fremsat ønsket om en fællesbilletordning mellem omegnens rutebillinier og Københavns Sporveje på linie med den ordning, der i 1951 indledtes mellem NESA og den private Søborghus—Gentofte—Skovshoved—Klampenborg rute.

2. Forudsætningerne for en tilfredsstillende trafikering.

Alle de forhold, der er omtalt i det foregående med hensyn til nettets trafikering, kan sammenfattes i to hovedpunkter, nemlig tariferingen og publikumsbetjeningen.

Tilvejebringelsen af en samlet takstplan.

Tariferingen må naturligvis baseres på det grundsynspunkt, at der i videst muligt omfang bliver balance mellem billetindtægterne og driftsudgifterne. Dette synspunkt kan imidlertid ikke anlægges på de enkelte trafiklinier, som trafiknettet består af. For trafikmidler med store faste anlæg ville det således kunne føre til højere takster på nye stræk-

ninger end på de i forvejen eksisterende, ligesom det i almindelighed ville medføre højere takster for svagt trafikerede trafiklinier end for de stærkere benyttede.

Noget lignende — omend i modificeret grad — gælder, hvis taksterne fastsættes på grundlag af de enkelte trafikmidlers eller de enkelte trafikvirksomheders forskellige driftsøkonomi. *Balancesynspunktet* må derfor gælde det samlede trafikapparat, og takstfastsættelsen for nettets enkelte led må ske ud fra en helhedsvurdering, sådan at taksterne indenfor det storkøbenhavnske område i videst muligt omfang baseres på ensartede principper.

Med den afgørende indflydelse den fremtidige trafikbetjening er tillagt ved udarbejdelsen af byudviklingsplanen, siger det sig selv, at *de byudviklingsmæssige synspunkter* også må blive grundlæggende for tariferingen. Det vil for det første betyde, at tariferingen må tilrettelægges sådan, at der bliver økonomisk basis for, at der virkelig kan ske en udflytning til de områder ude i egnen, som efterhånden inddrages til bebyggelse gennem byudviklingsplanen. Men det må endvidere betyde, at man gennem tariferingen må søge at stimulere udbygningen indenfor det område, som i byudviklingsplanerne er karakteriseret som førsteklasses trafikbetjente — nemlig det fremtidige s-baneopland —• fremfor en udvikling udenfor dette. En takstmæssig begunstigelse af områderne udenfor s-banernes opland ville således medvirke til at skabe et forøget trafikbehov, og efterhånden medføre krav om en udbygning af trafikbetjening og dermed om bekostelige udvidelser af trafikapparatet. De samfundsøkonomiske ulemper herved er umiddelbart indlysende. For det første ville der blive tale om nye trafikinvesteringer for at betjene et behov, som kunne være dækket ved en mere intensiv udnyttelse af s-banenettet. Endvidere ville udflytningen til de således „favoriserede" områder fremmes og nødvendiggøre anlæg eller udvidelser af offentlige forsyningsvirksomheder, skoler o. s. v. i større omfang end påkrævet ved en planmæssig udvikling af bebyggelsen. Endelig ville forøget udflytning til fjernere liggende områder i egnen medføre forøgede driftsudgifter for trafikmidlerne, fordi en del af rejserne ville blive længere og derved kræve et større samlet transportarbejde.

Rent *samfundsøkonomiske synspunkter* fører endvidere til, at man også gennem takstplanen bør støtte en rationel arbejdsdeling mellem trafikmidlerne indbyrdes. På steder, hvor der findes flere forskellige trafikmuligheder, kan det således være rimeligt, at man gennem tariferingen animerer folk til at benytte det trafikmiddel, som på grund af dets økonomiske og tekniske egenskaber er bedst egnet til at besørge den pågældende rejse. De samfundsøkonomiske synspunkter taler endvidere for at transportarbejdet ikke bør være større end nødvendigt af hensyn til byens og borgernes trivsel. Ved gradueringen af taksterne bør man derfor ikke animere folk til at foretage længere rejser end nødvendigt.

Ud fra *byplanmæssige synspunkter* kan anlægges lignende betragtninger; de byplanmæssige bestræbelser går bl. a. ud på at skabe den bedst mulige tilknytning mellem bolig og arbejdssted, og det er vigtigt, at formålet med disse bestræbelser støttes gennem tariferingen.

Som en af hovedforudsætningerne for udbygningen af det kollektive trafiknet er det anført, at det skal være billigt. For høje takster kan således medføre, at publikum søger over på de individuelle trafikmidler, og tilskyndelsen hertil er selvsagt størst, når det drejer sig om kortere afstande.

En tilfredsstillende trafikbetjening.

Det er nævnt, at hensynet til byudviklingen må være afgørende for trafiknettets udformning og etapedeling og for tariferingen. Ved en opstilling af forudsætningerne for den fremtidige trafikbetjening må det derfor være naturligt at tage udgangspunkt i den karakteristik af en „førsteklasses trafikbetjening" som angives i byudvilingsudvalgets betænkning. Der anføres heri fire hovedkrav til trafikbetjeningen, som der i almindelighed er enighed om må være opfyldt for et forstadsområde til storbyen: 1) det pågældende trafikmiddel skal føre direkte ind til bymidten; 2) det skal have stor kapacitet og kunne udbygges til stor driftshyppighed; 3) de pågældende arealer skal ligge indenfor en vis, ikke alt for stor, gangafstand fra trafikmidlet, og 4) den samlede rejsetid bør holdes indenfor en vis grænse — helst indenfor den tidsafstand, der i dag er fra bymidten ud til de yderste udløbere af sporvejsnettet. Der ligger i disse krav et ønske om at give områderne i storbyens primære erhvervsgeografiske interesseområde *direkte trafikforbindelser* ind til bymidten, sådan at størstedelen af beboerne får mulighed for at komme fra deres udgangspunkt til deres bestemmelsessted i byen uden omstigning. Dette må give sig udslag allerede i planlægningen; for de ydre dele af Københavns-egnen må det bl. a. medføre, at der sker en udbygning af de vigtigste af de radiære forbindelser — s-banerne — sådan at de kommer til at omfatte flere linier og dermed flere stationer indenfor city-området.

I de nævnte hovedkrav er imidlertid også indeholdt en række krav, som mere ligger i den daglige drift af trafikapparatet, og som — foruden at sikre en i samfundsmæssig henseende rationel udbygning og drift af trafikapparatet — tager sigte på indenfor det givne trafiknet at skabe den bedst mulige publikumsbetjening. I praksis vil en stor del af de rejsende — selv efter en omfattende udbygning af det kollektive trafikapparat — nødvendigvis komme til at foretage omstigninger for at nå til deres bestemmelsessted; og en *forbedring af om stigning s forholdene* bliver derfor et ikke uvæsentligt led i trafikbetjeningen. Der må i denne sammenhæng også peges på omstigningsforholdenes betydning for rejsetiden. Denne er ikke udelukkende bestemt ved de pågældende trafikmidlers hastighed, men for visse rejsers vedkommende i lige så høj grad af de ventetider, der kan blive tale om ved omstigning fra een trafiklinie til en anden eller fra eet trafikmiddel til et andet.

Bestræbelserne på at skabe den bedst mulige kontakt mellem de forskellige trafiklinier må i første række gå ud på at tilstræbe *korrespondance mellem køreplanerne* for de trafiklinier, hvor en omstigning er af væsentlig betydning for trafikbetjeningen. Særlig vigtig er korrespondancen mellem de trafiklinier, som har relativ ringe hyppighed samtidig med en stor belastning, hvilket først og fremmest vil sige mellem de forskellige s-banelinier indbyrdes. Men også mellem s-banerne og alle de rutebillinier, der tjener som fødelinier til s-banerne ude i egnen, er en udpræget korrespondance forudsætningen for en tilfredsstillende betjening. Endelig kan der være grund til at tilstræbe korrespondance mellem s-banerne og visse omnibuslinier indenfor byområdet.

Som led i forbedringen af omstigningsforholdene må der også sikres *lette adgangsforhold* og etablering af ventesale, læskærme og lignende foranstaltninger, der kan tjene til at gøre omstigningen så bekvem for publikum som mulig.

Endelig bør *billettering*, billetsalg o. s. v. tilrettelægges på en sådan måde, at den ulempe, som en omstigning under alle omstændigheder er, reduceres mest muligt.

Tariferingen.

Det er nævnt, at et spørgsmål som takstfastsættelsen har relation såvel „indadtil" til trafiknettets økonomi som „udadtil" til publikumsbetjeningen. Når det således er understreget, at forudsætningen for en tilfredsstillende trafikering må være, at der skabes mulighed for gennemførelsen af en samlet takstplan, er det set fra et publikumssynspunkt. Set fra virksomhedernes synspunkt ser dette spørgsmål naturligvis anderledes ud. Et forsøg på at anlægge en helhedsbetragtning på takstsystemet kan ikke undgå på visse punkter at komme i modstrid med den takstpolitik, som de eksisterende virksomheder hver for sig søger realiseret. For de private virksomheder ville en indordning af taksterne under et sådant fælles system således efter omstændighederne kunne true virksomhedernes rentabilitet, men også for de trafikvirksomheder, som drives hel eller delvis på samfundsmæssig basis, ville et fælles tariferingssystem volde vanskeligheder, så længe takstpolitikken principielt er henlagt til de forskellige politiske myndigheder, der står bag de enkelte trafikvirksomheder. Statsbanerne vil således kunne henvise til vanskelighederne ved at behandle sine kunder i Københavns-egnen anderledes end de rejsende i det øvrige land. For Københavns Sporveje vil det — sålænge sporvejsdriften er en af posterne på kommunens regnskab, og kommunens økonomiske indsats derfor påvirkes af takstprovenuet på dette linienet — være vanskeligt at lade tariferingen bestemme af hensyn, der ligger udenfor kommunens umiddelbare interesseområde.

Efter samfærdselskommissionens opfattelse vil den nødvendige koordinering af taksterne for de forskellige linier derfor ikke kunne gennemføres, medmindre takstfastsættelsen løsrives fra de myndigheder, som i dag står bag de enkelte trafikvirksomheder. I konsekvens heraf må der i videst muligt omfang etableres *fælles økonomi* mellem de trafikvirksomheder, der omfattes af den fremtidige trafikplanlægning, idet ansvaret for trafikliniernes økonomi principielt bør ligge samme sted som afgørelsen af taksterne.

For de virksomheder, som ikke inddrages under en fælles økonomi, må der på anden måde skabes mulighed for gennemførelsen af takster, der kan indgå i en samlet takstplan. Det drejer sig først og fremmest om de private rutebil virksomheder, som set fra et helhedssynspunkt kun udgør en beskeden del af det samlede trafiknet, men som på den anden side betyder en række erhvervsdrivendes eksistens. For disse virksomheder må der skabes mulighed for gennem tilskud eller afgifter at foretage en udligning af de svingninger i virksomhedens indtægtsmuligheder, som en samlet takstplan kan komme til at betyde.

Publikumsbetjeningen.

Det lader sig ikke gøre på forhånd at tage stilling til, i hvilket omfang de nævnte muligheder for forbedring af trafikbetjeningen kan og bør efterkommes. Det må i nogen grad blive et spørgsmål om en afvejning af de trafikøkonomiske synspunkter på den ene side og de rent publikumsmæssige på den anden side og kan næppe afgøres, før de kan ses på baggrund af en helhedsplan for det fremtidige trafikapparat og dets udbygning. En af grundene til de utilfredsstillende forhold i dag er imidlertid at søge i den adskilte økonomi mellem de forskellige trafikvirksomheder, hvorefter hver enkelt virksomhed selv tager stilling til, hvor den vil lægge hovedvægten. En af opgaverne bliver derfor at tilvejebringe

en ensartet og mere konsekvent gennemført koordinering af køreplaner og billetsystemer o. s. v. Dette bor i stor udstrækning ske som led i selve trafikplanlægningen og afgøres for de forskellige trafikvirksomheder og trafikmidler under eet.

Det er nævnt, at visse af de forhold, der er bestemmende for publikumsbetjeningen, afgøres som led i administrationen af den daglige drift. Spredningen af denne på en række forskellige steder, der i realiteten er uafhængige af hinanden, er derfor også medvirkende til, at publikumsbetjeningen bliver uensartet under de nuværende forhold. Samfærdselskommissionen er derfor af den opfattelse, at også *driften* af de enkelte trafikvirksomheder i så vid udstrækning som mulig bør samles under en fælles ledelse, som kan tilrettelægge alle disse forhold ud fra et helhedssynspunkt.

Der kan anføres flere grunde for at fremhæve fællesdrift som en af de fremtidige koordineringsopgaver. Man må således gå ud fra, at jo flere trafikmidler, der er samlet under een ledelse, desto større muligheder er der for at opnå den bedste kapacitetsudnyttelse af det disponible materiel, idet man får større muligheder for at overføre materiel fra nogle linier til andre efter det vekslende behov. Endvidere skal nævnes, at etableringen af fællesdrift mellem de vigtigste af trafikvirksomhederne også i høj grad vil lette de rationaliseringsforanstaltninger, som i tiden fremover vil komme på tale med hensyn til såvel materiel som personale.

E. Sammenfatning.

På grundlag af foranstående betragtninger er samfærdselskommissionen kommet til den opfattelse, at en storbys trafikapparat er et så kompliceret foretagende -- bestående af mange forskellige led og flere forskellige trafikmidler — at der er behov for en koordinering af den kollektive trafik indenfor det storkøbenhavnske område. Synspunktet har fået en særlig vægt, efter at der gennem byudviklingsplanen er fastlagt, hvor der må bygges, og hvor der ikke må bygges, eller med andre ord rammerne for den fremtidige befolkningsudvikling. Det må herefter betragtes som ufravigeligt, at myndighederne får hånd i hanke med trafikken på tilsvarende måde, som man har med byudviklingen, og at de to ting kan gå hånd i hånd; der er en række synspunkter der taler herfor, navnlig de samfundsøkonomiske. Koordineringen må efter samfærdselskommissionens opfattelse omfatte nettets udformning, altså både *planlægningen* og *koncessionsgivningen,* som må samles på et sted, hvor disse spørgsmål kan behandles ud fra et helhedssynspunkt. På tilsvarende måde må *etapedelingen i bevillingerne* ses under eet — uafhængig af de enkelte trafikmidler og uafhængig af, hvor i egnen det drejer sig om.

Også med hensyn til nettets trafikering er samfærdselskommissionen af den opfattelse, at der vil kunne vindes ved en koordinering. Koordineringen må her give sig udtryk i, at der skabes den bedst mulige *publikumsbetjening* og endvidere i, at der tilvejebringes *en samlet takstplan* på tværs af trafiklinierne og på tværs af kommunegrænserne. Dette synspunkt fører efter samfærdselskommissionens opfattelse til, at der må etableres en ordning med *fælles økonomi* for alle de vigtigste kollektive trafikmidler. På tilsvarende måde er der en række forhold vedrørende den daglige drift, som efter samfærdselskommissionens opfattelse taler for, at *administrationen* af de offentlige trafikvirksomheder i videst muligt omfang henlægges under en fælles ledelse.

III. Samfærdselskommissionens forslag.

Det er i afsnit II omtalt, at den storkøbenhavnske trafik i dag ikke tilrettelægges udfra et helhedssynspunkt, og at der ikke vil kunne finde en tilfredsstillende koordinering sted, sålænge administration og beføjelser er fordelt på så mange forskellige trafikvirksomheder og -myndigheder, som tilfældet er i dag. Samfærdselskommissionen har derfor ment, at de fremtidige trafikale opgaver kun kan løses på en for samfundet hensigtsmæssig måde, hvis der sker en permanent udbygning i organisationen af den storkøbenhavnske trafik i form af *et koordineringsorgan med myndighed* til gennemførelse af den nødvendige samordning.

Det er endvidere nævnt, at de vigtigste fremtidige koordineringsopgaver bliver at foretage en samlet planlægning af trafiknettet, at forestå koncessionsgivningen til de forskellige trafiklinier samt at sikre en rationel etapedeling i gennemførelsen af nettets enkelte dele ved at formidle de bevillinger, som investeringsprogrammet kræver. Som et led i den samlede planlægning må også indgå alle de vigtigste forhold vedrørende nettets trafikering, nemlig takstfastsættelsen, køreplanlægningen, omstigningsordninger, o. s. v.

Det er endelig nævnt, at koordineringshensynet også tilsiger en fælles økonomi for de vigtigste trafikvirksomheder, samt at forvaltningen af den daglige drift i videst muligt omfang henlægges under en fælles ledelse.

Samfærdselskommissionen har ment, at disse koordineringshensyn bedst kunne tilgodeses ved oprettelsen af et særligt organ, *trafikrådet,* som tillægges den nødvendige planlægnings- og bevillingsmyndighed. 1 det følgende skal der redegøres nærmere for trafikrådets opbygning og beføjelser samt for den kollektive trafiks finansiering og forvaltning efter rådets oprettelse. Endelig skal der redegøres for trafikrådets koordineringsarbejde og dets virkeområde.

A. Trafikrådets forskellige organer.

Hovedopgaven for trafikrådet bliver at træffe alle mere betydende afgørelser med hensyn til selve planlægningen af trafiknettet og fastlæggelsen af hovedprincipperne for nettets trafikering, at meddele koncessioner til de enkelte trafiklinier samt at formidle de til trafikplanens gennemførelse fornødne bevillinger.

Trafikrådet skal endvidere forestå forvaltningen af den daglige drift af de trafikvirksomheder, hvis forvaltning afstås af de hidtidige ejere.

Endelig skal trafikrådet drage omsorg for, at der etableres et effektivt samarbejde med andre myndigheder, hvis interesseområder berøres af trafikrådets koordineringsarbejde, eller hvis beføjelser kan få indflydelse på planlægningen og forvaltningen af den kollektive trafik.

Der er tale om opgaver af så forskelligartet karakter, at det nødvendigvis må give sig udtryk i trafikrådets organisatoriske opbygning.

Den *bevillingsmæssige side af sagen* — altså spørgsmålet om hvilke midler der af det offentlige skal stilles til rådighed for den kollektive trafik — bør således efter samfærdselskommissionens opfattelse overlades til en politisk forsamling, *bevillingsrådet,* der omfatter repræsentanter for staten og de kommuner, som skal deltage i finansieringen.

Den planlæggende virksomhed og arbejdet med at føre planen ud i livet må derimod ifølge sagens natur overdrages til et snævrere administrativt organ af særligt sagkyndige personer, *komiteen,* der må udstyres med sådan myndighed og ansvar, at det kan disponere med den forretningsmæssige hurtighed, smidighed og uafhængighed, som hensynet til en effektiv indsats kræver.

I tilknytning til disse to hovedled af trafikrådet etableres et særligt *koncessionsudvalg,* som skal meddele tilladelser til omnibuskørsel, og et *trafikdirektorat,* som skal varetage driften af de trafiklinier, hvis forvaltning henlægges under trafikrådet.

Samf ærdselskommissionen har ment, at der i almindelighed ikke burde ske ændringer i de beføjelser, som allerede ved den øvrige lovgivning er tillagt myndigheder på en række områder, der tangerer trafikrådets virksomhed. På den anden side har man ment, at der burde tilstræbes et snævert samarbejde med disse myndigheder, dels gennem et permanent, rådgivende organ, *teknikerudvalget,* dels gennem en række *stående fællesudvalg* med repræsentanter for såvel trafikrådet som vedkommende myndigheder.

1. Bevillingsrådet.

Bevillingsrådets opgaver og beføjelser.

Bevillingsrådets hovedopgave bliver at tage stilling til trafikplanen samt til, hvilke beløb der skal stilles til rådighed til dens gennemførelse. I forbindelse hermed skal rådet også tage stilling til spørgsmål vedrørende optagelse af fornødne lån og til spørgsmål om foranstaltninger til dækning af eventuelt opstået driftsunderskud og om anvendelse af eventuelle driftsoverskud. Det skal endelig godkende lønningsreglementer, overenskomster samt regnskaber, og i det hele behandle spørgsmål, som har med trafikrådets økonomi at gøre.

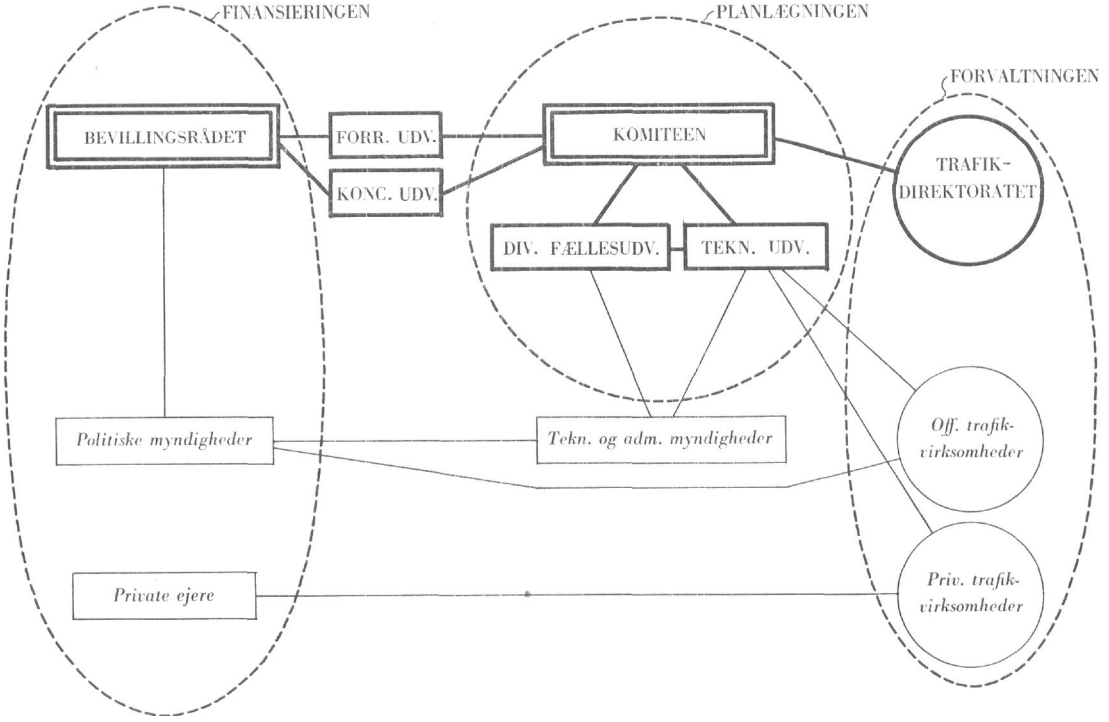
Det skal bemærkes, at bevillingsrådet ikke har den endelige afgørelse med hensyn til bevillingerne, idet rådets beslutninger skal tiltrædes af folketinget, Københavns og Frederiksberg kommuner samt Københavns amtsråd.

Bevillingsrådets sammensætning og udvælgelse m. v.

Ved sammensætningen af bevillingsrådet, der består af repræsentanter for staten og de kommuner, der økonomisk skal bidrage til ordningen, har man først og fremmest tilstræbt en ligevægt mellem de tre store interessegrupper: staten, København og Frederiksberg samt Gentofte og omegnen. Ved fastsættelsen af rådets størrelse har man på den ene side søgt at sikre de deltagende parter en så fuldgyldig repræsentation som muligt, og på den anden side af praktiske grunde bestræbt sig på at begrænse medlemmernes antal. Afvejningen af disse hensyn har ført til, at man foreslår tillagt hver af de tre grupper 12 repræsentanter. Sammen med formanden tæller bevillingsrådet således 37 medlemmer.

De *12 repræsentanter for staten* udpeges af folketinget.

De *12 repræsentanter for København og Frederiksberg* er fordelt med 10 til København og 2 til Frederiksberg. Man har herved lagt vægt på, at Frederiksberg får en repræsen-



PLAN 4: TRAFIKRÅDETS OPBYGNING OG FORHOLDET TIL NUVÆRENDE MYNDIGHEDER
Selve trafikrådet består af to led: bevillingsrådet, som rummer repræsentanter for de politiske myndigheder, og den uafhængige komité. Kontakten mellem trafikrådet og de nuværende politiske og administrative myndigheder sikres gennem teknikerudvalget og diverse fællesudvalg, og endelig etableres et særligt koncessionsudvalg og et trafikdirektorat, som skal varetage driften af de trafiklinier, hvis forvaltning henlægges under rådet.
Planlægningen vil herefter blive foretaget af komiteen i samarbejde med fællesudvalgene og teknikerudvalget. Finansieringen vil ske dels gennem et samarbejde mellem bevillingsrådet og de nuværende politiske myndigheder, dels ved investeringer fra private ejere. Endelig vil driften blive varetaget dels af trafikdirektoratet, dels af forskellige selvstændige trafikvirksomheder, enten offentlige eller private.

tation, som både tilgodeser kommunens størrelse, og som samtidig kan anses for et fuldgyldigt udtryk for den politiske stilling i kommunen.

De *12 repræsentanter for Gentofte og omegnskommunerne* vælges således, at 5 udpeges af amtsrådet og 7 af en særlig valgforsamling, der omfatter amtsrådet og et antal valgmænd, udpeget af kommunerne indenfor trafikrådets område. Af disse sidstnævnte skal de 6 direkte repræsentere en af de i valgforsamlingen repræsenterede kommuner. Alle kommunerne indenfor området kommer til at øve indflydelse på valgforsamlingen, idet der udpeges en valgmand for hver påbegyndt 5 000 indbyggere. Det er samtidig bestemt, at samtlige dele af trafikrådets område så vidt muligt skal repræsenteres ved udvælgelsen.

Bevillingsrådets formand udpeges af bevillingsrådet. Da det vil være onskeligt at få en formand, hvis uvildighed anerkendes fra både statslig og kommunal side, skal bevillingsrådet dog forhandle med ministeren for offentlige arbejder og indenrigs- og boligministeren, inden udnævnelsen foretages. Der vil eksempelvis til denne post kunne vælges en person, som ikke repræsenterer nogen politisk interesse, men har særlig administrativ erfaring.

Bevillingsrådet nedsætter et *forretningsudvalg* til opretholdelse af nærmere kontakt med komiteen. Ved dette udvalgs sammensætning er man — ligesom ved sammensætningen af bevillingsrådet — gået ud fra princippet om en tredeling af repræsentationen mellem de

tre hovedgrupper af deltagere, idet der er givet staten, København og Frederiksberg og omegnen 3 medlemmer hver. Sammen med formanden tæller udvalget således 10 medlemmer.

2. Komiteen.

Komiteens opgaver og beføjelser.

Komiteen skal først og fremmest forestå udarbejdelsen af den samlede trafikplan. Herunder skal den træffe alle de nødvendige foranstaltninger med hensyn til planens gennemførelse, og endelig skal den varetage den daglige ledelse af trafikrådets løbende forretninger, både overfor trafikvirksomhederne og i forholdet til andre myndigheder.

Hensynet til komiteens handlekraft og effektivitet må påbyde, at der tillægges denne ledelse en selvstændig stilling overfor bevillingsrådet. Medens bevillingsrådet skal godkende den samlede trafikplan — og i forbindelse hermed tage stilling til de grundlæggende principper, som planen bygger på, og til spørgsmålet om omfanget af investeringer og af offentlige tilskud — bør komiteen derfor have fuld myndighed til at afgøre alle spørgsmål, der opstår i forbindelse med gennemførelsen af den godkendte plan, således at tilslutning fra bevillingsrådet alene skal indhentes ved spørgsmål, der griber ind i selve planens principper eller ligger udenfor de givne bevillingsmæssige rammer.

Komiteens sammensætning og udvælgelse.

Komiteen består af *5 sagkyndige medlemmer.*

Af hensyn til ledelsens effektivitet — såvel som af praktiske hensyn — udnævnes et af komiteens medlemmer til *administrerende direktør,* som kan forestå ledelsen af det daglige, løbende arbejde; der skulle således være mulighed for, at de øvrige medlemmer kun vil behøve at vie trafikrådet en del af deres arbejdskraft.

Komiteens medlemmer *udnævnes af bevillingsrådet.* Dette er motiveret deri, at bevillingsrådet ved sin godkendelse af trafikplanen afstikker rammerne for komiteens arbejde, og ved at den administrerende direktør er ansvarlig overfor bevillingsrådet for komiteens virksomhed.

Medlemmernes funktionsperiode er begrænset til 7 år ad gangen. Når denne periode er sat til 7 år, skyldes det hensynet til kontinuiteten i arbejdet, idet det så vidt muligt bør undgås, at ledelsen skulle skifte samtidig med, at trafikrådets planlægningsperioder skifter, hvilket, som senere omtalt, sker hvert 5. år. Man har på den anden side anset det for rigtigst, at bevillingsrådet efter forløbet af et sådant — ikke for langt — tidsrum kan stå frit med hensyn til, om man ønsker, at de hidtidige ledere skal fortsætte, eller man foretrækker at søge nye emner til posterne. Indenfor funktionsperioden vil medlemmerne derimod — af hensyn til en sikring af deres uafhængighed — kun kunne afskediges efter regler, svarende til dem der gælder for statens tjenestemænd.

Med hensyn til medlemmernes *kvalifikationer* må der først og fremmest lægges vægt på, at komiteen som helhed bliver i stand til at varetage befolkningens interesser ved udøvelsen af den myndighed, der gennem loven tillægges den.

Da der således i første række må lægges vægt på de enkelte medlemmers personlige egenskaber, har man ikke ment på forhånd at burde begrænse kredsen af emner til personer, som har bestået bestemte eksaminer. På den anden side må der naturligvis forudsættes en

vis administrativ og juridisk indsigt i ledelsen af en virksomlied af denne karakter, ligesom også de byplanmæssige og byudviklingsmæssige synspunkter, der skal være retningsgivende for trafikrådets virksomhed, må repræsenteres i ledelsen. Endvidere vil den særlige karakter af rådets arbejde kræve, at både økonomisk sagkundskab — omfattende trafikøkonomi og finansielle spørgsmål samt spørgsmål om trafikkens samfundsøkonomiske konsekvenser —• og særlig teknisk indsigt og erfaring er repræsenteret i ledelsen. Samtidig er der imidlertid mulighed for at udpege et medlem, som ikke repræsenterer nogen speciel sagkundskab.

Da det må være en forudsætning, at ingen af komitémedlemmerne må kunne opfattes som talsmand for en enkelt af de interessegrupper, der vælger medlemmerne til bevillingsrådet, må ingen af komiteens medlemmer tillige være medlem af bevillingsrådet. Medlemmerne bør iøvrigt af hensyn til deres uafhængige stilling ikke have tilknytning til nogen af de trafikvirksomheder, der henhører under trafikrådets myndighed.

Forretningsgangen i komiteen.

Med den skitserede sammensætning af komiteen bliver det den administrerende direktør, som har den endelige, besluttende myndighed indenfor komiteen og ansvaret for komiteens virksomhed overfor bevillingsrådet. For at sikre, at direktørens beslutninger og indstillinger til bevillingsrådet afgives på et så alsidigt grundlag som muligt, bestemmes det, at direktøren først kan træffe afgørelser af videregående betydning på grundlag af *møder i den samlede komité,* ligesom han må være pligtig til at fremlægge eventuelle afvigende meninger fra eet eller flere komitémedlemmer for bevillingsrådet sammen med forelæggelsen af en sag.

Man har anset denne form for mere værdifuld, end om den administrerende direktør blot rådførte sig med de øvrige medlemmer et for et; gennem en fælles drøftelse mellem medlemmerne kan hvert af dem tage de andres synspunkter med i sine overvejelser, og der opnås herved en arbejdsform, der sikrer en alsidig bedømmelse af foreliggende spørgsmål og det stærkeste incitament til et stadigt løbende samarbejde mellem repræsentanterne for de forskellige saglige synspunkter. Samtidig får hvert medlem lejlighed til at udtale sig om ethvert spørgsmål af mere principiel betydning og ikke blot om problemer, der skønnes særligt at henhøre under hans fagområde. Det enkelte medlem af komiteen bør nemlig ikke blot opfatte sig som talsmand for en speciel sagkundskab, men bør tage stilling til problemerne udfra en samlet vurdering af alle de forskellige synspunkter. Det må understreges, at hensigten med komiteens sammensætning ikke er at oprette flere forskellige, af hinanden tildels uafhængige, administrationsafdelinger, men at sikre at alle vigtigere spørgsmål, der opstår for trafikrådet, bliver behandlet i et organ, der har forudsætninger for at foretage en helhedsbedømmelse udfra de forskellige synspunkter, der skal være ledende for trafikrådets virksomhed.

3. Koncessionsudvalget.

Etablering af nye baner og sporvognslinier vil efter trafikrådets oprettelse kun kunne forekomme som led i komiteens trafikplaner. Koncessionsgivningen på sådanne trafiklinier må derfor forudsættes overflyttet fra de nuværende koncessionsmyndigheder til bevillingsrådet, sådan at forstå, at bevillingsrådet gennem sin godkendelse af en trafikplan giver tilladelse til etablering af og kørsel på de bane- og sporvognslinier, der omfattes af

planen. For **omnibusliniernes** vedkommende kan der derimod tænkes at ske sådanne ændringer, at der må udstedes kørselstilladelser til linier, som ikke er forudsat i trafikplanen. Bl. a. under hensyn til at behandlingen af sådanne sager må foregå som et led i trafikrådets løbende arbejde, har man henlagt koncessionsgivningen for omnibuskørslen som helhed til et særligt koncessionsudvalg.

Koncessionsudvalgets opgaver og beføjelser.

Da det er komiteen, der udarbejder trafikplanen, og da der naturligvis ikke kan gives tilladelse til trafiklinier, som ikke kan indgå som led i den samlede plan, bør komiteen også have en væsentlig indflydelse på koncessionsudstedelsen. Man har derfor foreslået, at det overlades til komiteen at fastsætte de vilkår, hvorpå en kørselstilladelse skal gives; medens det bliver koncessionsudvalgets opgave at træffe afgørelse af, hvem tilladelsen skal gives til.

Koncessionsudvalgets område er Københavns amtsrådskreds, og dets beføjelser er iøvrigt følgende: For linier, der helt forløber indenfor dette område, har udvalget alle afgørelser med hensyn til omnibuskoncessioner, medens omvendt linier, som falder helt udenfor dette område, forbliver under de hidtidige koncessionsmyndigheder.

For linier, som forløber såvel indenfor som udenfor området, sker der en kompetencefordeling, sådan at de linier, hvis længste del forløber indenfor området, hører under koncessionsudvalget. De linier, hvis længste del forløber udenfor, hører under de nuværende koncessionsmyndigheder, idet dog koncessionsvilkårene for den strækning, som forløber indenfor amtet, hører under koncessionsudvalget; en tilsvarende ret har de sædvanlige koncessionsmyndigheder for alle strækningerne udenfor koncessionsudvalgets område.

Koncessionsudvalgets sammensætning.

Koncessionsudvalget består af bevillingsrådets forretningsudvalg og den administrerende direktør.

4. Trafikdirektoratet.

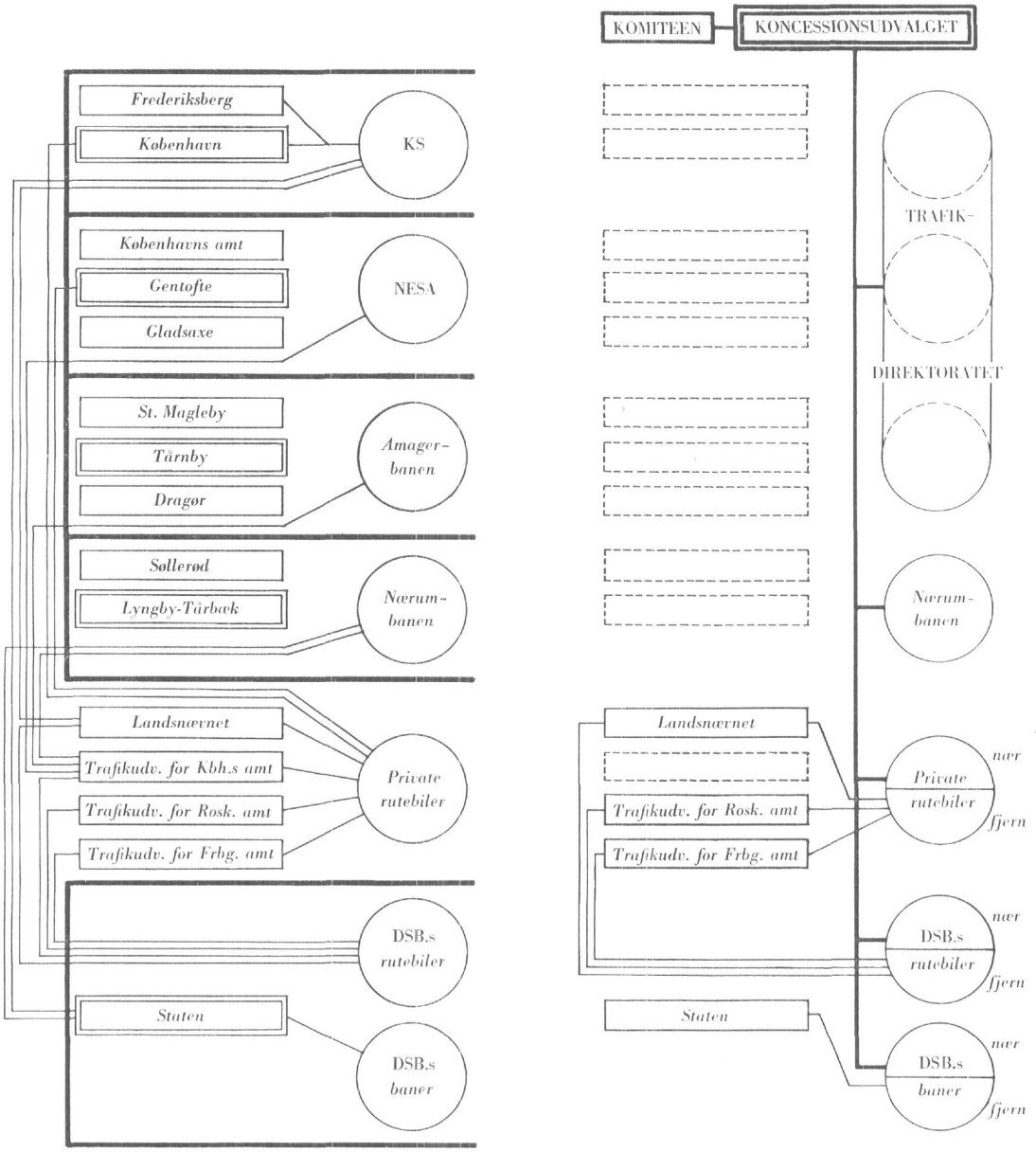
Ved trafikrådets oprettelse foreslås der oprettet et trafikdirektorat, som skal varetage driften af de trafiklinier, hvis forvaltning straks eller senere henlægges direkte under trafikrådet. Oprettelsen af trafikdirektoratet betyder ikke, at der etableres et nyt forvaltningsorgan, da direktoratet afløser den hidtidige administration af de virksomheder, der henlægges under dette.

Som leder af trafikdirektoratet ansættes en af komiteen udnævnt direktør, der er ansvarlig overfor komiteen for driftens forsvarlige gennemførelse. Direktøren må følge de af komiteen givne generelle instrukser med hensyn til de retningslinier, efter hvilke driften skal foregå, men kan selv træffe afgørelse uafhængigt af komiteen om en række spørgsmål vedrorende den daglige drift.

5. Teknikerudvalget.

Teknikerudvalgets opgaver.

Teknikerudvalget er et rent rådgivende organ, hvis vigtigste opgave bliver at gennemgå komiteens trafikplan, før der i bevillingsrådet skal tages stilling til investerings-



PLAN 5: KONCESSIONSFORHOLDENE NU OG EFTER TRAFIKRÅDETS OPRETTELSE
Det er kun i ganske få tilfælde, at koncessionerne til virksomhedernes trafiklinier (diagrammet til venstre) gives af de myndigheder, som ejer og driver dem; langt de fleste gives af de særlige koncessionsmyndigheder, landsnævnet og trafikudvalgene.
Efter trafikrådets oprettelse (diagrammet til højre) vil trafikudvalget for Københavns amt bortfalde som koncessionsmyndighed for omnibusruter, og samtidig vil de kommunale myndigheders koncessionsgivning ophøre. Trafikrådets særlige koncessionsudvalg vil herefter overtage koncessionsgivning en for alle nærtrafiklinierne, medens koncessionsgivningen for fjerntrafiklinierne fortsat vil blive varetaget som nu.

planen for den kommende 5-års periode. Hensigten med gennemgangen i teknikerudvalget er dels at sikre overfor bevillingsrådet, at planen teknisk set er realistisk, dels at give ikke alene de af trafikrådets arbejde berørte myndigheder, men også trafikvirksomheder

og andre, der omfattes af planen, lejlighed til at fremsætte deres synspunkter til komiteens forslag.

Teknikerudvalgets sammensætning.

Teknikerudvalget består af 16 sagkyndige medlemmer, som repræsenterer følgende *centrale myndigheder:*

Byplan- og byudviklingsmyndighederne, boligdepartementet, vejdirektoratet, ministeriet for offentlige arbejders departement og politimyndighederne i området.

Af *kommunerne* er København, Frederiksberg og Gentofte direkte repræsenteret, medens de øvrige er repræsenteret ved amtsvej inspektoratet samt ved et antal fælles repræsentanter.

Af *trafikvirksomhederne* er trafikdirektoratet og statsbanerne direkte repræsenteret, medens de private rutebilejere har en fælles repræsentant.

Endelig er *landsnævnet* vedrørende omnibus- og fragtmandskørsel repræsenteret.

Da medlemmer ikke kan være i besiddelse af specielt kendskab til alle de emner, der drøftes i udvalget, må de være berettiget til under møderne at medtage særligt sagkyndige medarbejdere.

De trafikvirksomheder og de statsmyndigheder eller kommunale myndigheder, der ikke er repræsenteret, har adgang til at give møde i udvalget for at drøfte sager, der i særlig grad berører dem.

6. De stående fællesudvalg.

Gennem byudviklingsloven og byplan- og vejlovgivningen samt lovgivningen om omnibuskørsel og færdselslovgivningen m. v. er der tillagt stats- og kommunale myndigheder, som står udenfor trafikrådet, visse beføjelser, som kan gribe ind i de beføjelser, som ved lovforslaget foreslås tillagt trafikrådet. Principielt anfægtes disse andre myndiglieders beføjelser ikke; man har derfor anset det for mest hensigtsmæssigt, at det nødvendige samarbejde kunne lægges fast ved etableringen af stående fællesudvalg med repræsentanter for såvel trafikrådet som de pågældende myndigheder.

De nødvendige fællesudvalg.

Det vil ikke på forhånd kunne forudses, hvilke stående fællesudvalg der kan blive tale om at nedsætte; det må afhænge af, hvilke problemer der vil vise sig i forhold til andre myndigheder, efterhånden som trafikrådets arbejde skrider frem. Der er derfor tillagt komiteen beføjelse til at nedsætte særlige udvalg, når forholdene taler for det.

På visse punkter kan det imidlertid forudses, at et organiseret samarbejde er uomgængeligt, sådan at det vil være mest hensigtsmæssigt på forhånd at foreskrive nedsættelse af følgende fire fællesudvalg: fællesudvalget vedrørende vej- og byplanforhold, fællesudvalget vedrørende omnibuskørsel, fællesudvalget vedrørende færdselsregulering og fællesudvalget vedrørende forholdet til statsbanerne.

De stående fællesudvalgs opgaver.

Under forhandlingerne i fællesudvalgene må såvel trafikrådet som de andre i udvalgene repræsenterede planlægningsmyndigheder være pligtige til at give hinanden

underretning om deres planer om udførelse af anlæg af trafikal interesse indenfor trafikplanens område.

I *fællesudvalget vedrørende forholdet til statsbanerne* skal drøftes alle de spørgsmål, der opstår på grund af den intime forbindelse mellem nærtrafikken — det vil først og fremmest sige s-banetrafikken —• og statsbanernes fjerntrafik. Som eksempler kan nævnes spørgsmål vedrørende anlægsarbejder, der vil berøre både s-banerne og fjerntrafikken, samt vedrørende køreplanlægningen for s-togstrafikken. Også taksterne og de økonomiske afvejningsforhold mellem statsbanerne og trafikrådet må drøftes i fællesudvalget.

I *fællesudvalget vedrørende byplan- og vejforhold* må drøftes spørgsmål, der hænger sammen med byudviklingsmæssige forhold, d. v. s. forhold, som indgår i kommunernes dispositionsplaner, og som har videregående trafikal betydning.

I *fællesudvalget vedrørende færdselsreguleringen* drøftes alle de spørgsmål, der hænger sammen med, at den færdselsregulering, som i henhold til færdselsloven er tillagt politiet — og til en vis grad også vejbestyrelserne — på en afgørende måde kan få indflydelse på tilrettelæggelsen af driften af de kollektive gadetrafikmidler.

I *fællesudvalget vedrørende omnibushør sien* drøftes alle spørgsmål, som hænger sammen med, at der ikke kan drages en klar skillelinie mellem det område, hvor trafikrådet alene har koncessionsmyndigheden, og det område, der helt er underlagt de almindelige koncessionsmyndigheder. For alle de ruter, som passerer grænsen for trafikrådets område, kan der således melde sig spørgsmål, som det kan have interesse at drøfte inden koncessionsudstedelsen, dels spørgsmål om, hvem der bør have tilladelse til at drive en bestemt rute, dels de nærmere vilkår for tilladelsen, herunder takster, omstigningsregler og køreplaner.

Fællesudvalgenes sammensætning.

Principielt må fællesudvalgene omfatte repræsentanter for komiteen på den ene side og på den anden side de myndigheder, virksomheder eller organisationer, som et bestemt spørgsmål sorterer under. Repræsentanterne for myndighederne udenfor trafikrådet bør endvidere i almindelighed være vedkommende myndigheds repræsentant i teknikerudvalget.

I visse tilfælde må det dog forekomme naturligt, at fællesudvalgene også kommer til at omfatte repræsentanter for myndigheder, som ikke er direkte repræsenteret i teknikerudvaiget; dette gælder således i vej- og byplanspørgsmål, hvor de enkelte omegnskommuner gennem lovgivningen er sikret en myndighed, uden at hver enkelt af dem er repræsenteret i teknikerudvalget.

B. Den økonomiske ordning.

1, Balancespørgsmålet.

De senere års meget store underskud på offentligt drevne trafikmidler har betydet en væsentlig skattemæssig belastning. Der er fra flere sider i offentligheden fremsat ønske om, at disse underskud bringes til ophør, og denne form for offentlige tilskud dermed afvikles, sådan at trafikanterne selv gennem taksterne betaler alle omkostningerne ved den kollektive trafik.

Efter samfærdselskommissionens opfattelse bør man stræbe henimod en sådan udvikling, i det omfang det rent driftsmæssigt viser sig muligt og samfundsøkonomisk kan anses for forsvarligt. Man er dog på den anden side klar over, at det i de første år efter trafikrådets oprettelse, hvor der forestår store og meget kapitalkrævende investeringsopgaver, vil medføre en række alvorlige ulemper, hvis man ville kræve en fuldstændig balance mellem indtægterne og samtlige udgifter ved den kollektive persontrafik i hovedstadsområdet; enten i form af en væsentlig, generel forhøjelse af takstniveauet eller muligvis i en mærkbar forringelse af publikumsbetjeningen.

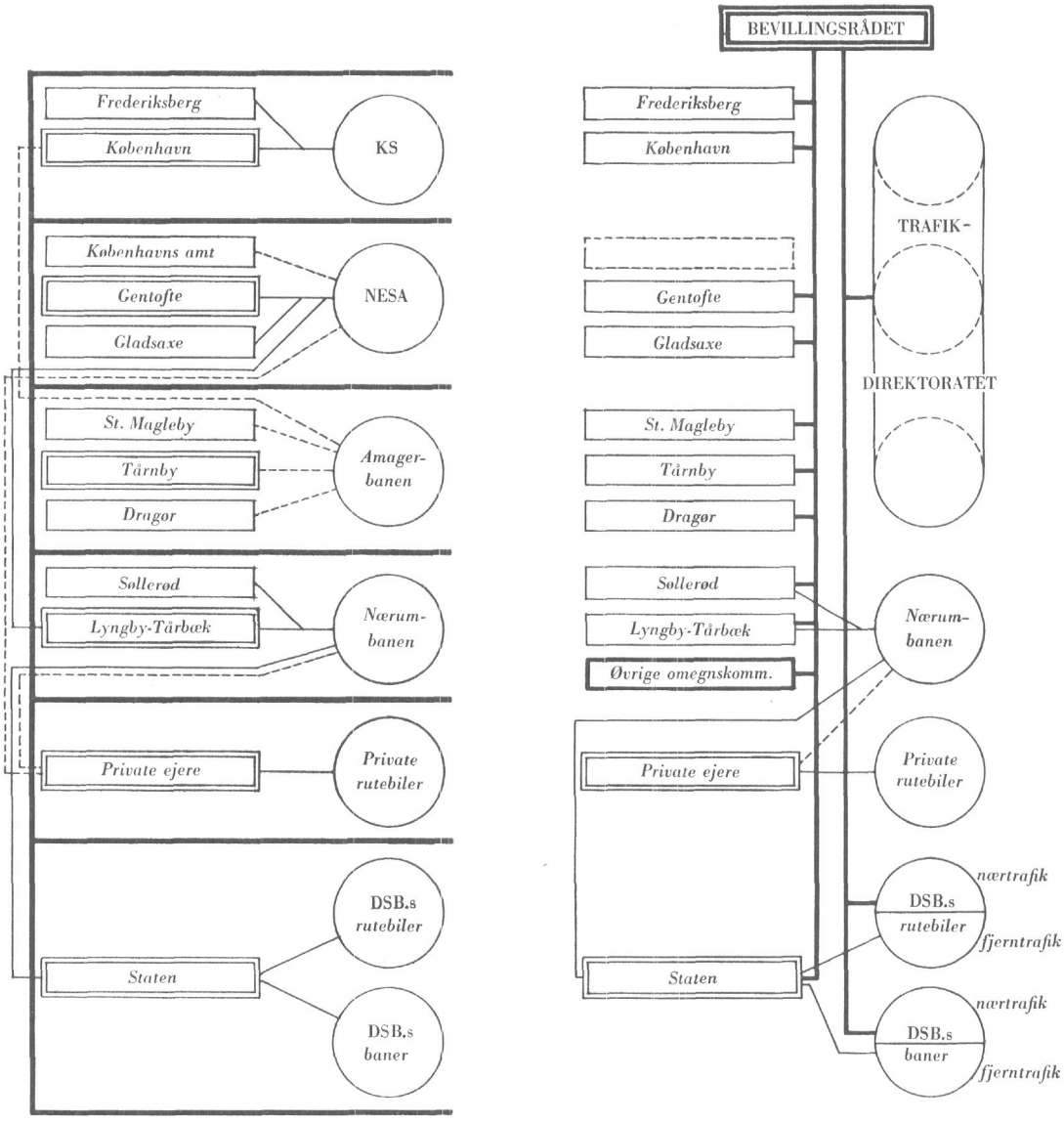
Disse hensyn har medført, at man har fundet det nødvendigt at fastslå, at der — i hvert fald en vis tid fremover — skal ydes visse *tiishud* fra det offentlige, mens der iøvrigt skal være *balance på driften* (jfr. bilag 3).

Investeringsjpuljen.

Det siger sig selv, at en ordning som den nuværende, hvorefter de bevilgende myndigheder år for år tager stilling til underskudsdækningen på trafiklinierne indenfor hver sit område, ikke er forenelig med tanken om at koordinere den fremtidige udbygning af trafiknettet. Også med hensyn til de offentlige tilskud må der lægges vægt på, at der sker en koordinering, således at de bevilges på grundlag af en fælles, langsigtet trafikplan for hele området, at de fordeles gennem trafikrådet som det centrale organ for dette område, og at de anvendes til fordel for trafikapparatet som helhed. De enkelte parters bidrag kan ikke være begrænset til trafikken i det pågældende lokale område, men må betragtes som en andel af de samlede tilskud til hele den offentligt finansierede del af områdets trafiknet. Man har fundet det mest hensigtsmæssigt at løsrive de offentlige tilskud fra de enkelte års isolerede driftsresultater og knytte dem til investeringsudgifterne. Motiveringen herfor er dels, at trafikrådet herved får mulighed for at opstille et samlet investeringsprogram, dels at de bevilgende myndigheder ved deres stillingtagen på forhånd kan afstikke grænserne for det offentliges økonomiske medvirken til den kollektive trafik.

Den gruppe driftsudgifter, der består i forrentning og afskrivning af faste anlæg og rullende materiel, skal således ikke dækkes direkte af de egentlige driftsindtægter, men over en investeringspulje. Denne puljes midler tilvejebringes af staten og de deltagende kommuner; det er dog overladt til bevillingsrådet at bestemme, at også driftsindtægter i større eller mindre omfang skal indgå i puljen til dækning af investeringsformål. Der er således sikret bevillingsrådet adgang til stadig at tilpasse kravet om større eller mindre driftsmæssig balance til de muligheder, udviklingen viser sig at indebære.

Som det senere skal omtales nærmere, forudsættes det, at trafikrådet skal arbejde med 5-års planlægningsperioder, sådan at også bevillingerne til investeringer gives for 5 år ad gangen. I løbet af så lang en periode kan der indtræffe så betydelige forandringer af de priser og lønninger, der er bestemmende for udgifterne til investeringer, at der er anledning til at foretage en automatisk regulering af bevillingernes ikke udnyttede beløb for at eliminere væsentlige pris- og lønforskydninger indenfor hver periode. Denne regulering sker gennem et særligt omkostningsindeks, udregnet af det statistiske departement som sagkyndigt og neutralt organ.



PLAN 6: FINANSIERINGEN NU OG EFTER TRAFIKRÅDETS OPRETTELSE

Under de nuværende forhold (diagrammet til venstre) finansieres de forskellige trafikvirksomheder ved underskudsdækning fra ejerne eller hovedaktionærerne (fuld streg), medens andre aktionærer ikke deltager i underskudsdækningen (punkteret streg).

Efter trafikrådets oprettelse (diagrammet til højre) vil finansieringen principielt komme til at foregå under eet for nærtrafiklinierne gennem forlods bevillinger fra bevillingsrådet, medens fjerntra,fiklinierne vil blive finansieret som hidtil.

Driftsreguleringskontoen.

Det vil naturlivis ikke være praktisk muligt at have nøjagtig overensstemmelse mellem driftsindtægter og driftsudgifter hvert år, og et større eller mindre forskelsbeløb i form af overskud eller underskud må derfor fremkomme på de årlige regnskaber. Af hensyn hertil foreslås der oprettet en driftsreguleringskonto, hvortil de årlige forskelsbeløb skal overføres.

Selvom man må forudse, at et årsregnskab kan slutte med *underskud* på driften, må det principielle krav om balance medføre, at sådanne underskud på driftsreguleringskontoen ikke opsamles gennem årene. Hvis kontoen viser underskud, bør komiteen derfor straks overveje, hvordan det skal dækkes, og hvis kontoen udviser underskud tre år i træk, er komiteen forpligtet til i løbet af det følgende regnskabsår at træffe foranstaltninger til at dække underskuddet ind ved takstforhøjelser, udgiftsbesparelser eller andre egnede forholdsregler.

Såfremt driftsreguleringskontoen ved udløbet af en 5-års periode udviser *overskud,* kan bevillingsrådet bestemme, at det således fremkomne overskud helt eller delvis skal anvendes til investeringsformål. Bevillingsrådet kan naturligvis også foretrække, at overskuddet benyttes til en nedsættelse af takstniveauet, eller til at afværge forventede takstforhøjelser.

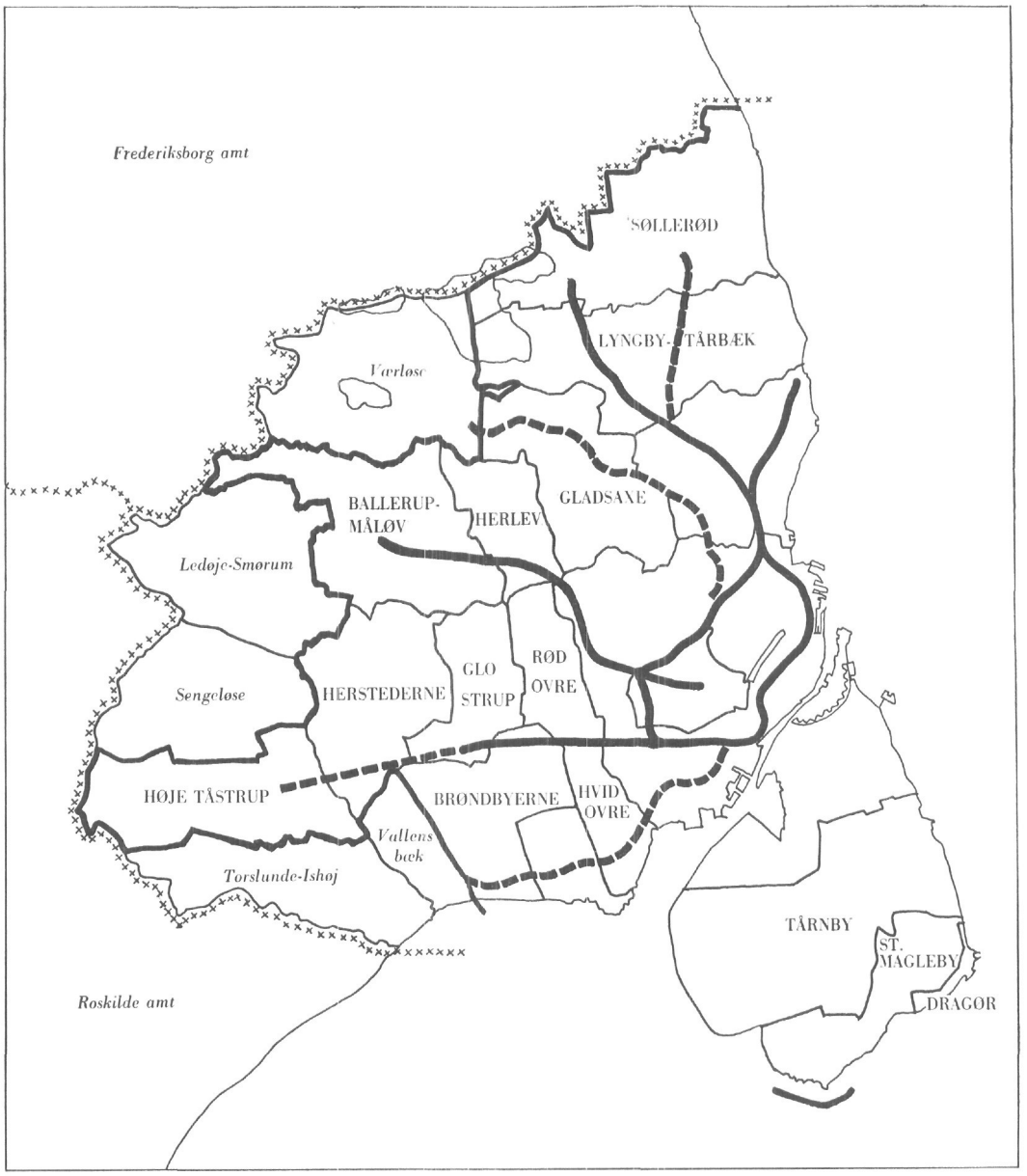
2. Parterne i den økonomiske ordning.

Grænsen for det betalende område.

Spørgsmålet om, hvilket område trafikrådet skal omfatte, må naturligvis ses ud fra to hovedsynspunkter: trafikrådets interesse i at få omegnskommunerne med og omegnskommunernes interesse i at være med i koordineringen. Disse interesser synes at falde sammen. For trafikrådet må den primære interesse ligge i at kunne gennemføre en koordinering af trafikken i de kommuner, der er betydende led i den trafikale og erhvervsøkonomiske helhed, som Storkøbenhavn danner. For omegnskommunerne, som skal deltage økonomisk i trafikrådets dispositioner, må interessen tilsvarende være størst i de kommuner, hvor der er et stort trafikbehov, og hvor trafikrådet kan sikre en tilfredsstillende trafikbetjening som et led i udbygningen af et særligt nærtrafiksystem med særlig hyppig betjening, særlige nærzonetakster o. s. v.

Samfærdselskommissionen har anstillet en undersøgelse over, hvilke skillelinier i befolkningsfordelingen, i byudviklingsplanens zonedragning, i trafikbetjeningen, i den erhvervsmæssige tilknytning til København o. s. v., som naturligt kunne danne grænse for trafikrådets geografiske område (jfr. bilag 4). Man er herigennem kommet til det resultat, at hovedvægten må lægges på kommunernes trafikbehov, som naturligvis i høj grad vil være afhængig af den fremtidige trafikbetjening. Ud fra samfundsmæssige hensyn må det i første omgang dreje sig om at skabe og udvikle en effektiv trafikbetjening i takt med den befolkningsmæssige udvikling, der tilsigtes indenfor byudviklingsplanens inderzoneområder, fremfor at sprede kræfterne ud over hele Københavns-egnen. Både trafikrådet og omegnskommunerne må derfor være interesseret i, at der som betalende parter kun medtages områder, der er beliggende indenfor det primære trafikopland, som byudviklingsplanen har karakteriseret som første klasses trafikbetjent område, nemlig *de nuværende samt de fremtidige s-baneoplande.*

Grænserne for det fremtidige s-baneopland er naturligvis ikke nøjagtigt sammenfaldende med de administrative grænser i Københavns-egnen. Når man alligevel i forslaget har fastlagt trafikrådets område efter *kommunegrænser,* skyldes det, at man må regne med, at en kommune som helhed vil have interesse i s-banen, selvom kun en del af kommunen har direkte adgang til den, ligesom vel også samtlige kommunens beboere må være med til at betale kommunens andel i trafikanlæggene.



PLAN 7: TRAFIKRÅDETS OMRÅDE 1:250 000

Trafikområdets område (tyk kontur) ligger helt indenfor Københavns amt (angivet med krydset kontur), idet det omfatter de kommuner, der betjenes af de allerede eksisterende s-baner (fed streg), eller som vil blive betjent af de s-baner, som er definitivt fastlagt (punkteret) og som kan forventes anlagt indenfor en overskuelig fremtid.

Da man næppe kan regne med, at man på forhånd med sikkerhed kan afgøre, hvilke kommuner der i en fjernere fremtid vil få s-baner eller en lignende intensiv trafikbetjening, er der mulighed for med tiden at udvide det primære område til at omfatte flere kommuner.

Byrdefordelingen mellem 'parterne.

En ordning, hvorefter de enkelte parters finansieringsbyrde skulle fastlægges efter forhandling for hvert anlæg for sig ud fra en isoleret bedømmelse af de pågældendes interesse i anlægget — således at der f. eks. pålignes en kommune særlige udgifter, fordi trafiknettet i en 5-års periode i særlig grad udbygges netop i dens område — ville være i afgjort strid med det helhedssynspunkt, der må anlægges på trafikplanlægningen. Det bør derfor være lovens *normale fordelingsordning,* at alle trafikrådets parter deltager med en forud fastlagt andel i samtlige trafikanlæg, som er led i det samlede storkøbenhavnske trafikapparat.

Man har dog givet parterne mulighed for at ændre det fastlagte fordelingsgrundlag, såfremt der er enighed herom mellem de endeligt bevilgende forsamlinger.

Med hensyn til *kommunernes andele* i puljebidragene er man gået ud fra, at byrderne bør være lige store pr. indbygger for hovedstaden og omegnen. Dette medfører, at alle kommunernes andele må baseres på folketallet. Man har nærmere overvejet, om der ved siden heraf kunne være anledning til at lade skatteevnen i de enkelte kommuner have medindflydelse på byrdefordelingen mellem kommunerne, og om der herudover burde tages et vist hensyn til de forskellige kommuners trafik som et udtryk for, i hvor høj grad kommunernes indbyggere har behov for trafikforbindelser med de øvrige dele af det storkøbenhavnske område (jfr. bilag 5).

Man er herunder kommet til, at de enkelte kommuners indbyggertal er den mest velegnede målestok for byrdefordelingen mellem dem indbyrdes, også under hensyn til, at folketallene meget hurtigt vil foreligge statistisk opgjort i modsætning til opgørelsen over skatterne og trafikbehovet.

Det må forekomme mest naturligt, at det bliver de enkelte kommuners samlede indbyggertal, der lægges til grund for fordelingen. Som nævnt forudsættes de deltagende kommuner inddraget i deres helhed under trafikrådets område, og kommunernes udgifter til trafikapparatet vil blive pålignet samtlige beboere over kommuneskatterne.

Udgiftsfordelingen fastlægges på basis af folketallet ved periodens begyndelse og gælder *uforandret for hele den pågældende periode,* således at der ikke foretages nogen korrektion i periodens løb under hensyn til indtrådte forskydninger i befolkningsfordelingen.

Spørgsmålet om, med hvilken andel *staten* bør deltage i investeringsudgifterne, lader sig ikke afgøre efter de samme synspunkter, som har været bestemmende for forslaget om fordelingen af udgifterne mellem de deltagende kommuner indbyrdes. Folketallet lader sig således ikke anvende for statens vedkommende, idet landets samlede befolkningstal — ved en afvejning af forpligtelserne overfor udbygningen af den kollektive trafik indenfor et afgrænset geografisk område — ikke kan indgå på lige fod med indbyggertallet i de enkelte kommuner indenfor området. ligesom det må erkendes, at der ikke foreligger talmæssigt materiale til fastsættelse af fordelingen mellem staten og kommunerne. Kommunerepræsentanterne indenfor kommissionen har ment, at kommunernes andel i finansieringsudgifterne bør fastsættes til 25 pct. ud fra den betragtning, at dette angiver grænser for kommunernes økonomiske bæreevne. Under hensyn hertil, og til at folketinget må træffe den endelige afgørelse, er man enedes om at anføre denne for kommunerne, og staten vil herefter i princippet komme til at deltage med 75 pct.

Som nævnt kan bevillingsrådet bestemme, at der også af driftsindtægterne skal ydes bidrag til investeringspuljen, og der vil derfor være mulighed for en forholdsmæssig nedsættelse af parternes andele i byrderne.

3. De omfattede virksomheder.

Princippet for virksomhedernes inddragelse.

Det økonomiske fællesskab, som etableres indenfor trafikrådets rammer, går ud på, at alle driftsindtægter tilfalder trafikrådet, ligesom alle driftsudgifter afholdes af rådet, for de virksomheder og linier, som økonomisk tilsluttes rådet.

For disse virksomheder og linier skal faste anlæg og rullende materiel finansieres over investeringspuljen.

For de *eksisterende aktiver,* der er anskaffet af de hidtidige ejere, og som stilles til disposition for trafikrådet, må der finde en økonomisk regulering sted mellem trafikrådet og de myndigheder eller virksomheder, der har foretaget anskaffelsen. Dette sker ved, at trafikrådet overtager de fortsatte økonomiske forpligtelser vedrørende aktiverne, idet rådet afholder udgifterne til forrentning og afskrivning af aktiver, der overgår til trafikrådet, beregnet på grundlag af aktivernes bogførte værdier og med anvendelse af de af ejerne hidtil benyttede forrentnings- og afskrivningsprocenter.

Kommissionen er imidlertid opmærksom på, at der kan være anvendt uensartet forrentnings- og afskrivningspraksis i de forskellige virksomheder, og at en refusionsordning, der baseres alene på de bogførte værdier og de af virksomhederne hidtil benyttede forrentnings- og afskrivningsprocenter, i visse tilfælde vil kunne medføre, at der opstår væsentlige forskelle i selve grundlaget for refusionen til de enkelte virksomheder. Det er under drøftelserne anført, at der i tilfælde, hvor sådanne forskelle kan påvises at spille en betydelig rolle for refusionsbeløbene, bør finde en regulering sted med henblik på at opnå en mere ligelig refusionsordning. Da en grundig undersøgelse af disse problemer ikke kunne nås inden det tidspunkt, på hvilket kommissionen har fundet det ønskeligt at afgive sin betænkning, og da det må skønnes ønskeligt for parterne at få spørgsmålet afklaret inden sagens endelige behandling i folketinget, har kommissionen overdraget det til et særligt underudvalg at foretage nærmere undersøgelse af spørgsmålene og at afgive en særlig betænkning derom i efterårets løb til brug under sagens endelige behandling.

En del af de aktiver, som trafikrådet således forudsættes at få stillet til rådighed af de hidtidige ejere, vil imidlertid ikke alene tjene den lokale persontrafik, men have karakter af *fællesanlæg* for trafikrådet og anden virksomhed. I alle sådanne tilfælde må der foretages en forholdsmæssig fordeling af udgifterne til forrentning og afskrivning af de pågældende anlæg mellem trafikrådet og den virksomhed, de iøvrigt tjener.

For de løbende driftsudgifter samt driftsindtægterne ved fællesanlæg må der finde en tilsvarende fordeling sted.

For *pensionerne* må der ved overtagelsen finde en lignende udgiftsfordeling sted mellem trafikrådet og de myndigheder og virksomheder, der hidtil har drevet de pågældende trafiklinier.

I princippet er denne deling foretaget på den måde, at de tidligere arbejdsgivere fremover skal afholde dels pensioner til det ved overtagelsen allerede pensionerede personale

eller dettes efterladte, beregnet med de beløb, incl. alle tillæg, som var gældende ved overtagelsestidspunktet, dels en andel af pensionerne til det ved overtagelsen ansatte personale og dettes efterladte, beregnet i forhold til ansættelsestiden under henholdsvis den tidligere ejer og trafikrådet og med samme beløb, incl. tillæg, som ovenfor nævnt. Resten af de faktisk udbetalte pensioner til disse to grupper af pensionister afholdes af trafikrådet, der tillige afholder samtlige pensionsudgifter til personale, der først antages efter overtagelsen.

Den tidligere arbejdsgivers andel udredes enten gennem årlige udbetalinger svarende til de nævnte andele af pensionerne, efterhånden som de bliver aktuelle, eller gennem overførsel af de kapitaliserede pensionsforpligtelser til trafikrådet.

Man har anset det for ønskeligt at åbne mulighed for ejerne af de tidligere virksomheder for en endelig afvikling af deres mellemværende med trafikrådet gennem en *engangsa fregning*. Der må i så fald finde en modregning sted, mellem på den ene side trafikrådets betaling for aktiverne og på den anden side den tidligere ejers pensionsforpligtelser for overført personale; disse forpligtelser må i så fald opgøres på aktuarmæssigt grundlag.

Ved engangsafregningen sker der en egentlig ejendomsoverdragelse af de aktiver, der alene tjener trafikformål, og spørgsmålet om, hvorvidt der skal foretages en overdragelse af ejendomsretten til faste anlæg, der både tjener trafikformål og anden virksomhed, må afgøres ved overenskomster.

Ordningen for de forskellige virksomheder.

For *statsbanernes vedkommende* omfatter den økonomiske inddragelse under trafikrådet først og fremmest s-banerne; for strækningerne udenfor s-banenettet og statsbanernes rutebillinier må spørgsmålet om, i hvilket omfang økonomien skal overgå til trafikrådet, forhandles ved det løbende samarbejde i fællesudvalget vedrørende forholdet til statsbanerne.

Som det senere skal omtales, beholder statsbanerne forvaltningen af sine trafiklinier. Det må derfor være mest hensigtsmæssigt, at statsbanerne fortsat administrerer driftsindtægterne og driftsudgifterne med ansvar overfor rådet. Det må også blive statsbanerne, der overfor publikum står med ansvar for driftens afvikling, bl. a. i erstatningsmæssig henseende. Overfor de bevilgende politiske forsamlinger er det derimod trafikrådet, der har ansvaret for driftsudgifternes dækning som led i det samlede trafiksystems driftsøkonomi.

Den økonomiske udskillelse af s-banerne m. v. fra statsbanernes økonomi forudsætter, at der hvert år af statsbanerne opstilles et særskilt regnskab over disse liniers driftsindtægter og driftsudgifter samt en status. De principielle retningslinier for dette regnskab fastsættes af en særlig regnskabskommission, som også skal opstille de retningslinier, hvorefter der fremover skal føres indseende med statsbanernes udgiftsberegninger overfor trafikrådet. Regnskabskommissionen skal endvidere tage stilling til afregningsspørgsmålene i forbindelse med overtagelse af eksisterende anlæg eller etablering af nye fællesanlæg samt pensioner.

For *Københavns Sporveje, NESA og Amagerbanen* overtages alle trafiklinier økonomisk — for Amagerbanen dog kun omnibuslinierne, da banelinien kun betjener godstrafik. Som senere omtalt overtager trafikdirektoratet forvaltningen af disse linier, og der bliver således ikke tale om en løbende afregningsordning med trafikrådet.

For disse virksomlieder, hvor problemet med fællesanlæg vil være af langt mindre omfang end for statsbanerne, er der ikke foreslået nedsat nogen særlig regnskabskommission, men fremgangsmåden for spørgsmålenes løsning er iøvrigt principielt den samme, idet de i første række henvises til overenskomstmæssig ordning, og — i tilfælde af uenighed — foreslås endeligt afgjort ved voldgift.

De *private omnibusruter* foreslås fortsat at skulle være økonomisk selvstændige. De indgår derfor kun i ordningen på den måde, at rådet i visse tilfælde kan fastsætte tilskud eller afgifter for de private rutebilejere til udjævning af de virkninger, som trafikplanen måtte medføre for dem. Dog kan der også blive tale om, at trafikrådet bortforpagter sine linier til en privat rutebilejer.

Medens der normalt må regnes med, at der vil ske en fornyelse af de private rutebilejeres løbende koncessioner, har man ment at burde forpligte komiteen til at overtage en rutebilejers materiel, såfremt kørselstilladelsen skulle overgå til komiteen eller trafikdirektoratet, og såfremt ejeren ønsker at afhamde materiellet til komiteen. Overtagelsen vil i så fald ske til brugsværdien.

For *Nærumbanen* gælder som for de private omnibusruter, at dens økonomi holdes udenfor trafikrådets; dette gælder dog kun, indtil selskabet — eventuelt gennem overenskomst — henlægges under trafikrådet.

C. Forvaltningen af den daglige drift.

Ordningen for de forskellige virksomheder.

Som nævnt har man fundet, at trafikrådet bør overtage forvaltningen af trafikvirksomhederne i det omfang, det er praktisk og politisk muligt. I de tilfælde, hvor dette finder sted, udøves forvaltningen på trafikrådets vegne af trafikdirektoratet.

I overensstemmelse hermed overtager trafikdirektoratet forvaltningen af *Københavns Sporveje,* som er den vigtigste af virksomhederne, og trafiklinierne under *NESA* og *Amagerbanen,* som i stort omfang drives i forbindelse med Københavns Sporvejes linier.

Derimod har man ment at måtte se bort fra *statsbanernes eksisterende banestrækninger* i denne forbindelse. Motiveringen herfor er, at der består en intim forbindelse mellem statsbanernes fjerntrafik og alle de af trafikplanen omfattede baner —• altså også s-banerne — der er en integrerende del af statsbanernes jernbanenet. For det første foregår nærtrafikken for flere strækningers vedkommende på samme spor som fjerntrafikken, og dernæst er mange andre anlæg, stationsanlæg, signalanlæg m. m., fælles for s-togene og fjerntrafikken. Endvidere er det personale, der er beskæftiget ved nærtrafikken, i vidt omfang tillige beskæftiget ved statsbanernes øvrige virksomhed, således at man ikke kan udskille en bestemt del af statsbanernes nuværende personale som alene tjenstgørende ved s-togstrafikken. Den del af personalet, der har tjenestemandsstatus, har hidtil kunnet forvente at opnå forflyttelse og at deltage i avancement indenfor hele statsbanernes virksomhed.

Tilsvarende synspunkter kan gøres gældende for de *fremtidige* s-baner, som må forudsættes både takstmæssigt og køreplanmæssigt at skulle korrespondere med de nuvæ-

rende jernbanestrækninger, ligesom de formentlig i større eller mindre omfang vil blive drevet som forlængelser af de nuværende s-banelinier.

Med hensyn til *statsbanernes rutebillinier* vil vanskelighederne ved at udskille dem fra statsbanernes øvrige virksomhed næppe være ligeså store som for banelinierne. Det foreslås derfor, at det efter rådets oprettelse ved forhandling mellem statsbanerne og trafikrådet undersøges, i hvilket omfang driften af statsbanernes omnibusruter vil kunne henlægges under trafikrådet.

Nærumbanen repræsenterer kun en beskeden andel af den storkøbenhavnske trafik, ligesom den også i højere grad end de andre halvoffentlige selskaber drives uafhængigt af Københavns Sporveje og s-banerne. Det kan derfor næppe betragtes som afgørende for koordineringen, om henlæggelsen af forvaltningen sker straks ved trafikrådets oprettelse, og det foreslås, at der umiddelbart efter trafikrådets oprettelse optages forhandlinger med selskabet om forvaltningens overgang.

Indtil der er opnået overenskomst om en henlæggelse af driften af selskabets banelinie under trafikrådet, eller den overtages i henhold til trafikrådets beføjelser efter eneretsbevillingen, må selskabet opretholde forvaltningen som hidtil, men under ansvar overfor trafikrådet. Tilsvarende må gælde de omnibusruter, som selskabet har ret til at drive, sålænge de koncessioner er gældende, som er udstedt inden trafikrådets oprettelse.

Den daglige drift af de *private omnibusruter,* der eksisterer ved lovens ikrafttræden, skal efter forslaget fortsat varetages af de nuværende indehavere af disse ruter, sålænge deres kørselstilladelse løber. Når kørselstilladelserne udløber, afgør koncessionsmyndighederne, om de pågældende rutebilejere fortsat skal have koncession.

Almindelige forhold vedrørende forvaltningens overgang.

Når forvaltningen af Københavns Sporveje, NESA og Amagerbanen henlægges til trafikdirektoratet, nødvendiggør dette, at der indgås *overenskomst* mellem trafikrådet på den ene side og hver af de nævnte virksomheder på den anden side om forskellige enkeltheder i forbindelse med forvaltningens overgang, bl. a. vedrørende personalets forhold.

Personalet ved de trafikvirksomheder, hvis forvaltning henlægges til trafikdirektoratet, må i almindelighed udtræde af sit ansættelsesforhold hos den hidtidige arbejdsgiver og overgå til ansættelse hos trafikdirektoratet. Reglerne for trafikdirektoratets personales lønningsmæssige placering m. v. optages i et lønningsreglement, som iøvrigt må indeholde alle bestemmelser af egentlig lønmæssig karakter, uanset om de hidtil har haft deres plads i de for Københavns Sporveje gældende arbejdsregulativer. Der vil iøvrigt også være behov for arbejdsregulativer, indeholdende nærmere forskrifter om arbejdets tilrettelæggelse for det ved trafikdirektoratet ansatte personale. Forinden det første lønningsreglement og arbejdsregulativ udfærdiges, må udkast forelægges for personaleorganisationerne. Når senere ændringer agtes foretaget, bør trafikdirektoratet ligeledes forhandle med de pågældende personaleorganisationer herom. Under hensyn til, at størstedelen af det personale, der overføres til trafikdirektoratet, vil komme fra Københavns Sporveje, må det anses for mest hensigtsmæssigt, at lønningsreglementet i det store og hele kommer til at følge de for Københavns Sporveje hidtil gældende regler om lønklasser, dyrtidsregulering, pension, ferie o. lign., og det må påses, at retsstillingen ikke forringes for nogen del af de ansatte.

Da lønningsvilkårene hos de andre trafikvirksomheder ikke er identiske med de for Københavns Sporveje gældende, må der ydes personlige tillæg til det fast ansatte personale, der overtages fra disse virksomheder, i det omfang, en overgang til trafikdirektoratets lønningssystem ellers ville betyde en forringelse af dets kår.

For de private rutebilruter vil indehaverne kunne fastsætte lønnings- og arbejdsvilkårene uafhængigt af trafikrådets bestemmelser. I de tilfælde, hvor kørselstilladelse til ruter, der hidtil har været drevet af en privat indehaver, måtte blive givet til komiteen, og hvor rutebilejeren som følge heraf ønsker at ophæve sin virksomhed, synes det imidlertid rimeligt at sikre den del af personalet, som har haft en fastere tilknytning til virksomheden, lignende vilkår som for personalet under de offentlige trafikvirksomheder. Det er derfor forudsat, at trafikrådet i sådanne tilfælde får en pligt til at overtage det personale, som har været ansat mindst 5 år ved virksomheden, forudsat at personalet selv er interesseret i at overgå til ansættelse under trafikrådet.

D. Trafikrådets planlægning.

Trafikrådets planlægning tilsigter at afstikke retningslinier, der kan sikre et effektivt samspil mellem de forskellige trafikmidler. Denne planlægning må give sig udtryk i udarbejdelsen af en *samlet trafikplan,* der omfatter hele det kollektive trafiksystem, og behandler hele det storkøbenhavnske område under eet.

Udarbejdelsen foretages af komiteen, som repræsenterer de forskellige former for sagkundskab, der må tillægges særlig betydning, når de nødvendige samfundsmæssige hensyn ved udbygningen af hovedstadens trafik skal iagttages.

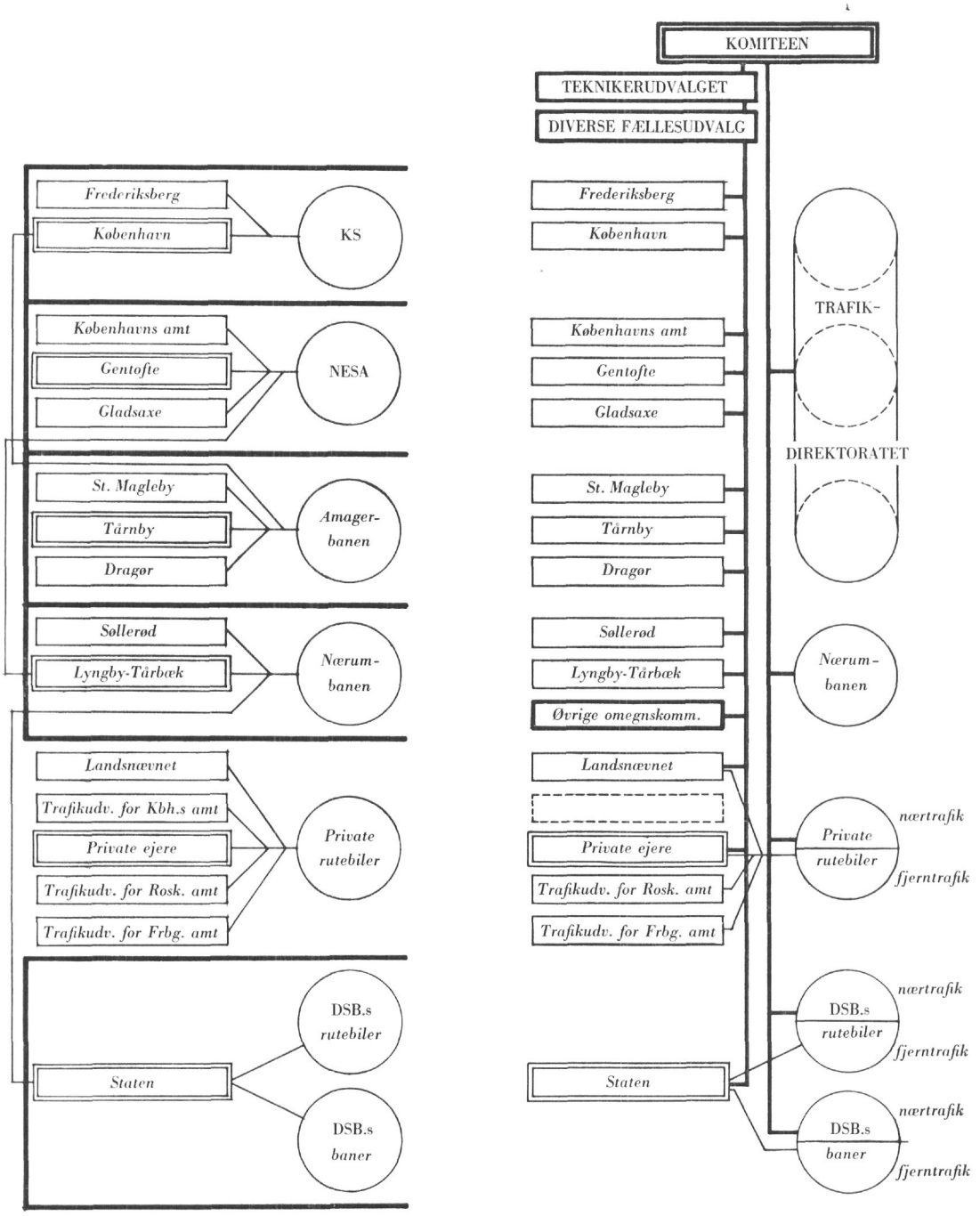
Trafikplanen skal kun angive *hovedlinierne* for trafikkens afvikling; detaljerne kan ikke fastlægges på forhånd og må overlades til komiteen i forbindelse med planens praktiske gennemførelse. Endvidere vil det være rimeligt at udnytte den erfaring og sagkundskab, som i dag er repræsenteret indenfor de enkelte store trafikvirksomheder. Medens det fremtidig vil være trafikrådet, der angiver linieføringer, materieltyper m. v., bør anlæggenes og materiellets udførelse i enkeltheder overlades de pågældende teknikere; ved en sådan arbejdsdeling vil trafikrådets tekniske administrationsapparat blive væsentligt mindre end ellers nødvendigt, ligesom dobbeltarbejde vil kunne undgås.

1. Trafikplanens omfang.

De omfattede trafiklinier.

Trafikplanen omfatter principielt alle kollektive trafiklinier indenfor trafikrådets område. Af *statsbanernes* nærtrafiklinier skal planen først og fremmest omfatte s-banerne og de omnibuslinier, som helt ligger indenfor området. Herudover omfatter planen principielt lokaltrafikken på de linier, som går ud over rådets område; men det må forhandles i fællesudvalget mellem trafikrådet og statsbanerne om og i hvilket omfang planlægningen skal høre under trafikrådet.

For *Københavns Sporveje, NESA* og for *Nærumbanen* omfatter koordineringen samtlige trafiklinier.



PLAN 8: PLANLÆGNINGSFORHOLDENE FØR OG EFTER TRAFIKRÅDETS OPRETTELSE

Afgørelserne med hensyn til planlægningen træffes i dag (diagrammet til venstre) for de enkelte virksomheder for sig, dels af de myndigheder, der står bag den pågældende virksomhed, dels af koncessionsmyndighederne

Efter oprettelsen af trafikrådet (diagrammet til højre) vil komiteen overtage den øverste planlæggende myndighed over alle nærtrafiklinierne, og de nuværende myndigheder vil komme til at øve deres indflydelse på planlægningen gennem fællesudvalgene og teknikerudvalgene. For fjerntrafiklinierne vil de nuværende myndigheder fortsat forestå planlægningen.

For *Amagerbanens* vedkommende omfatter koordineringen kun omnibuslinierne, medens selskabets godstrafik med jernbanen efter forhandlinger muligvis kan henlægges under statsbanerne.

For *de private rutebiler* gælder i princippet, at koordineringen omfatter planlægningen for alle de linier, hvis væsentligste trafik falder indenfor trafikrådets område. Dette opnås gennem koncessionsbetingelserne, som stilles i overensstemmelse med trafikrådets samlede plan, idet trafikrådet gennem det særlige koncessionsudvalg har koncessionsmyndigheden over alle de rutebillinier, hvis længste del falder indenfor trafikrådets område. For alle de ruter, hvis længste del forløber udenfor trafikrådets område, er trafikrådets planlægning derimod begrænset til at omfatte afgørelsen af beliggenhed af endestation, stoppesteder, afsætning og påsætning af passagerer samt takster og køreplaner for den strækning vedkommende, som falder indenfor trafikrådets område.

Trafikplanens geografiske område.

Trafikplanen omfatter som nævnt alle de kommuner, som kan påregne at få s-baner i en ikke alt for fjern fremtid. Dette betyder naturligvis ikke, at der ikke kan blive tale om s-baner i kommunerne udenfor trafikrådets område. Det er netop sikret, at kommuner, hvor den trafikale og befolkningsmæssige udvikling berettiger det, kan inddrages under trafikrådets område.

Af praktiske hensyn er trafikrådets område udvidet til at omfatte Københavns amt, når det drejer sig om koncessioner til omnibusruter.

Planlægningsperioderne.

Under hensyn til de store opgaver, der foreligger ved udbygningen af hovedstadens trafikapparat, og de omfattende investeringer, der kræves hertil, er det nødvendigt, at planlægningsarbejdet tilrettelægges på lajngere sigt. Samhørigheden mellem den kollektive trafik og den bymæssige udvikling gør det naturligt, at planlægningen foretages i takt med byudviklingsplanerne, der efter byreguleringsloven gælder for *perioder af 15 år,* og visse hovedtendenser i den trafikale udvikling bør derfor skitseres for en lignende årrække.

De mere konkrete udbygningsprogrammer må derimod søges fastlagt for noget kortere perioder. Ved at basere planlægningsarbejdet på *5-års perioder* har man ment at gøre det muligt for bevillingsrådet at overskue alle hovedlinierne i den udvikling, som rådet skal tage stilling til i forbindelse med dets principielle økonomiske afgørelser. Samtidig vil komiteen herved få afstukket rammerne for sin virksomhed på en måde, der giver mulighed for større overblik og smidigere dispositioner, end om dens arbejde blev fastlagt for de enkelte finansår.

2. Trafikplanens indhold.

Trafiknettets planlægning.

Planen for selve trafiknettet skal omfatte alle de eksisterende anlæg og linier med eventuelle nedlæggelser eller afkortninger, og endvidere den udbygning af trafiknettet, der skal ske indenfor planlægningsperioden, både med hensyn til faste anlæg og rullende

materiel. Den bør endvidere skitsere, i hvilken rækkefølge og til hvilke tidspunkter komiteen påtænker at gennemføre de enkelte anlæg.

Grundlaget for udbygningen af trafiknettet må være tilvejebringelsen af en effektiv trafikbetjening indenfor området som helhed. Trafikrådet kan derfor ikke undlade at trafikere et enkelt område alene under henvisning til, at en trafikbetjening af dette område ikke vil kunne forrente sig. Ordningen med offentlige tilskud til hel eller delvis betaling af investeringsudgifterne forudsætter netop, at hensynet til betjeningen af publikum skal varetages også i områder, hvor rent driftsøkonomiske synspunkter ikke vil kunne motivere opretholdelsen eller etableringen af en trafiklinie. Spørgsmålet om et bestemt områdes trafikbetjening vil iøvrigt kunne tages op af de interesserede myndigheder både i fællesudvalget vedrørende byplanspørgsmål og i teknikerudvalget; gennem godkendelsen af trafikplanens principper er der sikret bevillingsrådet indflydelse på de almindelige retningslinier for planlægningen også i denne henseende.

Planlægningen af nettets trafikering.

Planen for trafikeringen kan kun angive hovedlinier for trafikkens afvikling i den kommende planlægningsperiode. De grundlæggende principper for sådanne forhold bør dog alligevel angives i planen, idet bevillingsrådet, når det skal gå ind for investeringerne til den samlede plan, har et naturligt krav på at blive orienteret om, hvorledes trafiksystemet i store træk tænkes at skulle fungere.

Det må således tillægges afgørende betydning, at der tilvejebringes et ensartet grundlag for tariferingen på alle de forskellige trafikmidler indenfor området, gennem udarbejdelse af *en samlet takstplan* for hele området. Det er iøvrigt ikke muligt på nuværende tidspunkt at fastslå, hvorledes takstprincipperne nærmere skal udformes, idet dette må være overladt til trafikrådets organer. Takstplanen må imidlertid angive, i hvilken udstrækning der skal anvendes afstandstakster, zonetakster eller et enhedstakstsystem, ligesom afgrænsningen i store træk af forskellige takstområder og af de relative takstniveauer indenfor disse områder må fastlægges.

Planen skal endvidere angive principperne for *køreplanlægningen,* navnlig spørgsmål som driftshyppigheder og stiv køreplan med faste intervaller. Dette spørgsmål er vigtigst for banetrafikken og periferibuslinier med større driftsintervaller, medens det for tæt trafikerede sporvogns- og omnibuslinier i de indre bydele næppe vil være påkrævet at komme nærmere ind på sådanne forhold i planen.

Endelig skal planen omhandle de foranstaltninger, der tager sigte på at fremme en effektiv trafikbetjening og at sikre samspillet mellem og en hensigtsmæssig udnyttelse af de forskellige trafikmidler. Der tænkes her navnlig på rationaliseringsplaner og forskrifter for omstigningsordninger, ligesom der kan være tale om at give almindelige retningslinier for placering af stoppesteder og for af- og påsætning af passagerer på de forskellige linier.

Investeringsplanen.

Som grundlag for bevillingsrådets afgørelse af, hvilke beløb der bør stilles til rådighed for trafikplanens gennemførelse, må den indeholde et budget over de nødvendige investeringer i planlægningsperioden. Der må heri angives *et samlet 5-års investerings-*

program, og hvor store beløb heraf, der indenfor perioden skal betales i forrentning og afskrivning. Endvidere må anføres, hvor stor en del, der eventuelt kan forventes afholdt over driften, idet bevillingsrådet som omtalt kan bestemme, at der også af driftsindtægterne skal ydes bidrag til investeririgspuljen.

I budgettet må endelig også tages stilling til fremskaffelse af rådighedsbeløbene, hvilke lån der skal optages, og hvilke lånemuligheder der foreligger.

Budgettet må — ved siden af det samlede investeringsprogram — indeholde en angivelse af *investeringsbeløbenes fordeling,* dels oplysninger om hvordan komiteen tænker sig beløbene fordelt på de enkelte år, dels om dets fordeling på visse hovedgrupper af investeringer. Dette kan dog kun være af orienterende karakter, og komiteen skal ikke være bundet til bevillinger, der er lagt fast indenfor de enkelte finansår. Formålet med at arbejde med 5-års planer er netop at sikre større kontinuitet og overblik i arbejdet med udbygningen af trafikapparatet og større effektivitet i dispositionerne, end hvis der kun kunne administreres år for år.

Trafikplanen skal endelig indeholde en skønsmæssig angivelse af *driftens forventede økonomi* i perioden. Formentlig vil det for driftens vedkommende være endnu vanskeligere end for anlægsplanerne at angive nærmere enkeltheder i et program for de kommende 5 år; der kan derfor ikke opstilles noget egentligt driftsbudget for et så langt tidsrum, men der bør søges udarbejdet en prognose for afbenyttelsen af trafiknettet under hensyn til den forventede befolkningsudvikling.

3. Trafikplanens udarbejdelse.

Trafikplanen udarbejdes som nævnt af komiteen, som selv antager den fornødne sagkyndige medhjælp.

Forhandlinger med andre myndigheder.

Allerede under udarbejdelsen af trafikplanen må komiteen drage omsorg for, at der sker en koordinering med den planlægning, der foretages af andre myndigheder, og som kan få betydning for trafikrådets virksomhed, eller som trafikrådets plan kan komme til at gribe ind i. I almindelighed vil disse forhandlinger finde sted i de omtalte fællesudvalg, som netop er etableret for at sikre et løbende samarbejde på de områder, hvor et interessefællesskab må forventes at få større praktisk betydning. Herudover skal komiteen imidlertid — også udenfor fællesudvalgene — på så tidligt et tidspunkt som muligt under udarbejdelsen af trafikplanen søge kontakt med de enkelte kommuner, trafikvirksomheder og organisationer, hvis interesser vil blive berørt af planlægningen.

Forelæggelse for teknikerudvalget.

Når den samlede plan er udarbejdet, skal komiteen forelægge den for teknikerudvalget for at give bevillingsrådet sikkerhed for, at trafikplanen er tilstrækkeligt velunderbygget i teknisk henseende, og for at give de forskellige trafikvirksomheder og -myndigheder lejlighed til at udtale sig om den. Teknikerudvalgets bemærkninger til planen må i almindelighed bestå i en samlet indstilling, som følger med planen ved dens forelæggelse

for bevillingsrådet. På den anden side må ethvert af medlemmerne i teknikerudvalget kunne fremsætte særlige bemærkninger til planen.

Komiteen vil også under udarbejdelsen af planen kunne indkalde teknikerudvalget til overvejelse af opståede problemer; en sådan forhandling med teknikerudvalget skal ske, hvis komiteen indenfor en 5-års periode ønsker at foretage væsentlige ændringer i planen.

Ændringer i trafikplanen.

Det siger sig selv, at udviklingen kan gøre det ønskeligt at foretage ændringer i en vedtagen plan indenfor den 5-års periode, som planen skal gælde for. I almindelighed har komiteen adgang til på egen hånd at foretage nødvendige ændringer i planen, når blot den samlede udbygning følger de principper, der er nedlagt i trafikplanen; dog skal sagen drøftes i teknikerudvalget og i de fællesudvalg, som kan blive berørt af ændringen.

Er der derimod planer om *væsentlige ændringer,* må komiteen indhente bevillingsrådets godkendelse, ligesom sådanne ændringer også kan tænkes foranlediget af bevillingsrådet, hvis det skønner, at udviklingen siden planens vedtagelse giver grundlag herfor. Komiteen kan således ikke egenhændigt gennem ændringer af visse konkrete anlægs art eller beliggenhed ændre den samlede anlægsplans karakter, selv hvor dette ikke indebærer noget merforbrug af investeringsmidler. Det må i den forbindelse være rimeligt, at planen angiver visse udbygninger, som ubetinget skal gennemføres, og herudover angiver andre anlæg, som i givet fald skal udskydes.

På tilsvarende måde er det ikke tanken, at enhver nok så lille overskridelse af det bevilgede beløb på en enkelt post skal bevirke igangsættelse af hele trafikrådets bevillingsprocedure. Den margin indenfor hvilken et merforbrug af midler udover det bevilgede beløb kan finde sted, uden at fordre ansøgning om tillægsbevilling, men blot kan afholdes administrativt på forventet efterbevilling, findes passende at kunne sættes til 10 pct. af det bevilgede beløb. Denne margin kan dog kun gælde visse hovedposter, sådan at komiteen ikke har dispositionsfrihed indenfor en samlet 10 pct.-margin for hele anlægsbudgettet.

E. Forretningsgangen ved bevillinger.

Behandlingen af komiteens forslag til trafikplan.

Bevillingsrådets opgave bliver først og fremmest at tage stilling til størrelsesordenen af planens udgifter på grundlag af de hovedlinier og grundlæggende principper, der er indeholdt i trafikplanen, medens den nærmere udformning af planens enkeltheder bør være overladt til komiteen. Bevillingsrådets opgave bliver således ikke så meget at behandle spørgsmål om udgifterne ved de enkelte anlæg eller indenfor de enkelte år, som at *tage stilling til det samlede investeringsprogram.*

Samtidig med bevillingsrådets afgørelse af investeringsudgifternes samlede omfang for den kommende 5-års periode skal det *tage stilling til fordelingen på, tilskud og drift,* det vil sige hvor stor en del, der skal dækkes henholdsvis af offentlige tilskud — i form af parternes dækning af forrentning og afskrivning af kapitaludgifter — og over trafikkens egne driftsindtægter. Bevillingsrådet kan i dette spørgsmål enten tiltræde et forslag fra

komiteen om, at en nærmere angivet del af de samlede investeringer i perioden skal dækkes på denne måde, eller vedtage en anden fordeling mellem tilskudsfinansiering og finansiering over driften.

Ændring af komiteens forslag.

Bevillingsrådet kan naturligvis ikke være bundet til at acceptere de forslag om investeringernes omfang og art, som indeholdes i komiteens investeringsplan. Da trafikplanen imidlertid må bedømmes som en helhed, bør der imidlertid ikke kunne foretages ændringer i planen, uden at virkningerne af sådanne ændringer på planens øvrige led er gennemdrøftet med komiteen, der har ansvaret for helhedsplanens gennemførelse.

Da bevillingsrådets eventuelle ønsker om ændringer må forventes at vedrøre spørgsmål af principiel karakter, må der gives komiteen lejlighed til at fremsætte et samlet ændringsforslag til trafikplanen under hensyn til de konsekvenser, som bevillingsrådets påtænkte ændringer efter komiteens skøn må have for hele planen. I det hele taget må komiteen ved forhandlinger med bevillingsrådet have adgang til nærmere at begrunde et forslag, som bevillingsrådet måtte nære ønske om at ændre.

De forhandlinger, der i så fald skal føres med komiteen, vil formentlig naturligst kunne overdrages bevillingsrådets forretningsudvalg. Komiteen og forretningsudvalget må derefter påny forelægge sagen for det samlede bevillingsråd.

Bevillingsrådets godkendelse af trafikplanen.

Bevillingsrådets godkendelse af en trafikplan, der sker ved almindelig stemmeflerhed, indebærer en *bevilling til 5-års perioden som en helhed,* mens komiteen selv må skønne over de enkelte arbejders og udgifters fordeling indenfor periodens enkelte år. Komiteen er dog herved selvsagt ansvarlig for, at planens samlede investeringsprogram når at blive opfyldt i det omfang, som var forudsat ved planens forelæggelse for bevillingsrådet. Bevillingsrådet skal således ikke — efter een gang at have tiltrådt investeringsplanen og -budgettet — hvert år træffe ny beslutning om udgifternes afholdelse. Komiteen skal imidlertid gennem årlige beretninger holde bevillingsrådet underrettet om, hvordan investeringsvirksomheden skrider frem, og samtidig i givet fald motivere, hvorfor komiteen har fundet det formålstjenligt at ændre en oprindelig påtænkt fordeling. Såfremt det godkendte budget skulle vise sig ikke at kunne holde, idet der bliver tale om overskridelser eller besparelser, som går ud over den margin, som komiteen har, må komiteen forelægge spørgsmålet for bevillingsrådets forretningsudvalg. Ved denne forelæggelse må komiteen angive, hvilke ændringer i planen der efter komiteens skøn bliver tale om, hvis det oprindelige samlede investeringsbeløb skal holde, eller hvor stort et beløb der må søges ved tillægsbevilling, såfremt planen skal gennemføres efter sit oprindelige indhold. Forretningsudvalget må derefter tage stilling til, om de foreslåede ændringer i planen skal iværksættes, eller om man bør søge planen opretholdt i sin hidtidige skikkelse, i hvilket tilfalde komiteen må søge bevillingsrådet om en tillægsbevilling.

Bevillingsrådets godkendelse af en trafikplan indeholder umiddelbart en bemyndigelse for komiteen til at optage de *fornødne lån,* ligesom komiteen også er bemyndiget til at træffe beslutning med hensyn til lånoptagelsernes nærmere vilkår og form, dog efter forudgående forhandlinger mellem bevillingsrådets formand, komiteen og finansministeren.

Normalt vil lånet skulle ydes af statskassen, men også såfremt der er truffet anden bestemmelse, vil det være naturligt, at finansministeren får lejlighed til at udtale sig om, hvilke låneformer og nærmere tidspunkter for lånoptagelse indenfor perioden, der må anses for at stemme bedst overens med statens finans- og rentepolitik. Selve spørgsmålet om omfanget af trafikplanens investeringer skal derimod ikke forelægges finansministeren.

Endelig indebærer bevillingsrådets godkendelse af trafikplanen umiddelbart, at komiteen meddeles *koncession* til de i planen indeholdte jernbane- og sporvognslinier og beføjelser til at lade foretage de nødvendige *ekspropriationer* til disse anlæg. For omnibusruterne gælder som omtalt den regel, at koncessionerne gives af det særlige koncessionsudvalg.

Endelig tiltrædelse af bevillinger.

Bevillingsrådets godkendelse er naturligvis ikke endeligt bindende for staten og de deltagende kommuner; for statens vedkommende er det allerede af forfatningsretlige grunde udelukket, at folketinget kan blive bundet af andre myndigheders beslutninger, og de kommunale myndigheder bør principielt have en tilsvarende ret til at tage selvstændig stilling **til,** hvilke bidrag der skal ydes til trafikrådet.

Af hensyn til den bevillingsmæssige forretningsgang må det anses for praktisk udelukket at skulle indhente samtykke fra samtlige deltagende kommuner. Man har imidlertid ment, at amtsrådet kan optræde på omegnskommunernes vegne ved afgørelsen af disse spørgsmål, sådan at det iøvrigt kun er Københavns og Frederiksberg kommuner — som ikke horer under amtsrådet — der behøver at have en tilsvarende ret som folketinget til selvstændigt at tage stilling til bevillingsspørgsmålet. Bevillingsrådets afgørelse må således tiltrædes af *folketinget, Københavns kommunalbestyrelse, Frederiksberg kommunalbestyrelse og Københavns amtsråd,* sådan at bevillingen først er endeligt meddelt, når alle disse hver for sig har tiltrådt den.

Da de nævnte politiske forsamlinger alle er repræsenteret i bevillingsrådet, og repræsentanterne må formodes at orientere sig hos de myndigheder, der har valgt dem, inden de afgiver deres stemme i bevillingsrådet, vil der i praksis være ret stor sandsynlighed for, at bevillingsrådets beslutning — såfremt den er tiltrådt af et flertal af repræsentanterne for alle fire politiske forsamlinger — bliver godkendt af disse.

Såfremt der ikke kan opnås tilslutning fra såvel folketinget som fra de nævnte kommunale forsamlinger, må sagen påny forhandles i bevillingsrådet og derefter atter forelægges til endelig godkendelse.

Såfremt der efter en fornyet forhandling stadig ikke kan opnås godkendelse, skal sagen henvises til *særlig forhandling* i en forsamling, bestående af ministeren for offentlige arbejder, indenrigs- og boligministeren, finansministeren, Københavns overborgmester, borgmesteren på Frederiksberg, repræsentanten i bevillingsrådets forretningsudvalg for de øvrige kommuner og en af repræsentanterne for Københavns amtsråd, bevillingsrådets formand samt den administrerende direktør.

Det forudsættes, at indkaldelsen af denne forsamling kun bliver nødvendig i ekstraordinære tilfælde, ligesom det forudsættes, at der i denne forsamling opnås enighed om en løsning på bevillingsspørgsmålet, sådan at den her trufne beslutning på sædvanlig måde forelægges de nævnte politiske forsamlinger til endelig godkendelse.

IV. Udkast til lovforslag.

FØRSTE AFSNIT

Trafikrådets formål og området for dets virksomhed.

Kapitel I.

Stk. 1. Til samordning og udbygning af trafikken på de kollektive befordringsmidler, der betjener den lokale persontrafik inden for det storkøbenhavnske område, jfr. § 2, oprettes et trafikråd.

Stk. 2. Rådet skal virke for at sikre sådanne befordringsmuligheder med jernbaner, sporveje og omnibusser (herunder rutebiler og trolleybusser), som på den samfundsøkonomisk mest hensigtsmæssige måde yder en så effektiv betjening som muligt af området som helhed.

Stk. 3. Rådets virksomhed skal støtte sig til og sigte på at underbygge byudviklingsplanen for Københavnsegnen og skal udøves med hensyntagen til vej- og byplanmæssige dispositioner for de forskellige dele af området.

§ 2.

Stk. 1. Det område, inden for hvilket rådet udøver sin virksomhed, omfatter følgende kommuner: København, Frederiksberg, Gentofte, Lyngby-Tårbæk, Søllerød, Gladsaxe, Herlev, Ballerup-Måløv, Rødovre, Glostrup, Herstederne, Høje Tåstrup, Hvidovre, Brøndbyerne, Tårnby, Store Magleby og Dragør.

Stk. 2. Hvis den trafikale udvikling efter trafikrådets opfattelse måtte begrunde det, eller hvis kommuner uden for det i stk. 1 nævnte område måtte fremsætte begæring derom, kan trafikrådet efter indhentet erklæring fra amtsrådet inddrage andre kommuner under området. I tilfælde af uenighed mellem trafikrådet og amtsrådet eller vedkommende kommune om dennes inddragelse under området forelægges sagen for byplannævnet. Nævnets afgørelse er endelig.

ANDET AFSNIT

Trafikrådets organisation.

Kapitel II.

Det organisatoriske grundlag for planlægningen af trafiksystemet.

o o.

Stk. 1. Trafikrådet består af:

a) et bevillingsråd, der tager stilling til, hvilke midler der skal stilles til rådighed for gennemførelsen af den i afsnit III omhandlede trafikplan, og

b) en sagkyndig komité, der har den planlæggende myndighed og den udøvende myndighed med hensyn til planens gennemførelse.

Stk. 2. Som sagkyndigt rådgivende organ for komiteen vælges et teknikerudvalg, og medlemmer af dette udvalg danner sammen med komiteen stående fællesudvalg, som behandler spørgsmål af fælles interesse for trafikrådet og andre myndiglieder og virksomlieder.

Stk. 1. Bevillingsrådet består af 37 medlemmer. Formanden udpeges for et tidsrum af 7 år ad gangen af bevillingsrådet efter forhandling med ministeren for offentlige arbeider og indenrigs- og boligministeren. 12 medlemmer vælges af folketinget blandt dets medlemmer, 10 medlemmer udpeges af Københavns kommunalbestyrelse, 2 af Frederiksberg kommunalbestyrelse, 12 af Københavns amtsråd og de øvrige kommunalbestyrelser i det i § 2 omhandlede område i overensstemmelse med reglerne i stk. 3.*)

Stk. 2. Såvel for formanden som hvert af de øvrige medlemmer udpeges en stedfortræder. Den i stk. 3 nævnte valgforsamling, eller samtlige de i denne repræsenterede kommuner i fællesskab, kan endvidere i særlige tilfælde indsætte et eller flere medlemmer i stedet for et tilsvarende antal af de af valgforsamlingen tidligere valgte medlemmer af bevillingsrådet.

Stk. 3. Af og blandt amtsrådets medlemmer vælges 5 medlemmer med bopæl i hver sin kommune indenfor området. Derefter vælges 7 medlemmer blandt valgmændene i en valgforsamling, der består af medlemmerne af Københavns amtsråd og valgmænd, som udpeges af de enkelte kommuner, således at hver kommune udpeger en valgmand for hver påbegyndt antal af 5 000 indbyggere i kommunen. Af disse 7 medlemmer skal mindst 6 have sæde i områdets kommunalbestyrelser, ligesom det bør iagttages, at samtlige dele af trafikrådets område udenfor København og Frederiksberg så vidt muligt bliver repræsenteret. Valgforsamlingens valg foretages efter forholdstal, idet de nærmere regler herfor fastsættes af indenrigs- og boligministeren, jfr. § 45, stk. I, 2. punktum. Valgforsamlingen fastsætter iøvrigt selv sin forretningsorden.

Stk. 4. Bevillingsrådet nedsætter et forretningsudvalg på 10 medlemmer, bestående af formanden og 3 af repræsentanterne for folketinget, 2 for Københavns kommune, 1 for Frederiksberg kommune og 3 for omegnskommunerne, hvoraf mindst 2 skal have sæde i Københavns amtsråd.

Stk. 5. Bevillingsrådet fastsætter selv sin forretningsorden og forretningsordenen for det i stk. 4 nævnte forretningsudvalg.

Stk. 6. Bevillingsrådet fastsætter vederlaget til formanden og til dennes stedfortræder.

§ 5.

Stk. 1. Komiteen består af en administrerende direktør og fire andre medlemmer. Komiteen udnævnes af bevillingsrådet. Udnævnelsen sker for et tidsrum af 7 år ad gangen.

Stk. 2. Den besluttende myndighed tilkommer den administrerende direktør, der overfor bevillingsrådet er ansvarlig for komiteens virksomhed.

Stk. 3. Alle afgørelser af videregående betydning træffes på grundlag af møder i den samlede komité. Ethvert medlem af komiteen er berettiget til at forlange sager, som han tillægger større betydning, optaget til behandling i sådanne møder, ligesom han kan forlange sine afvigende meninger vedrørende spørgsmål, som forelægges for bevillingsrådet, fremlagt for dette sammen med den administrerende direktørs indstilling.

Stk. 4. Komiteens medlemmer må under deres ansættelse i trafikrådet kun have sådan beskæftigelse uden for dette, som er forbundet med vederlag, for så vidt ¾ af bevillingsrådets medlemmer skønner, at dette er foreneligt med varetagelsen af den pågældendes pligter overfor trafikrådet.

Stk. 5. Komiteens medlemmer kan inden for deres funktionsperiode kun afskediges efter tilsvarende regler som de for statens tjenestemænd gældende. Ret til pension og ventepenge fastsættes dog af bevillingsrådet.

Stk. 6. Komiteen fastsætter selv sin forretningsorden.

Stk. 7. Komiteen ansætter det fornødne

*) Det bemærkes, at Nordsjællands Elektricitets- og Sporvejs Aktieselskabs repræsentant i kommissionen ikke har ønsket at tage stilling til spørgsmålet om bevillingsrådets sammensætning.

personale til at bistå sig ved varetagelsen af de den i henhold til loven påhvilende opgaver. Bestemmelserne om aflønning og andre ansættelsesvilkår, herunder pensionsvilkår, for personalet optages i det i § 11 omhandlede lønningsreglement.

Stk. 1. Teknikerudvalget består af den administrerende direktør, der er udvalgets formand og følgende andre medlemmer:

Tre medlemmer udpeget af ministeren for offentlige arbejder, repræsenterende henholdsvis ministeriets departement, generaldirektoratet for statsbanerne og vejdirektoratet,

to af indenrigs- og boligministeren, repræsenterende henholdsvis boligdepartementet og byplan- og byudviklingsmyndighederne,

et af justitsministeren, repræsenterende politimyndighederne inden for det i § 2 nævnte område,

et af Københavns amtsråd, repræsenterende Københavns amtsvej inspektorat,

et af Københavns kommunalbestyrelse, repræsenterende de tekniske forvaltninger under Københavns kommune,

et af Frederiksberg kommunalbestyrelse, repræsenterende Frederiksberg kommunes tekniske forvaltning,

et af Gentofte kommunalbestyrelse, repræsenterende Gentofte kommunes tekniske forvaltning,

tre af den i § 4 nævnte valgforsamling, repræsenterende de tekniske forvaltninger i de under Københavns amtsråd hørende kommuner,

et af landsnævnet vedrørende omnibus- og fragtmandskørsel,

et af Landsforeningen Danmarks Bilruter og

et af komiteen for det i § 11 omhandlede trafikdirektorat.

Stk. 2. For hvert af udvalgets medlemmer udpeges en stedfortræder. Foruden den administrerende direktør deltager også de øvrige medlemmer af komiteen i udvalgets forhandlinger. Medlemmerne og disses stedfortrædere kan i møderne bistås af sagkyndige medarbejdere fra de pågældende myndigheder, virksomheder og organisationer.

Stk. 3. Formanden kan til enhver tid indkalde udvalget. Det skal endvidere indkaldes, såfremt en i udvalget repræsenteret myndighed, virksomhed eller organisation, hvis interesse berøres af et foreliggende spørgsmål, fremsætter begæring derom. Udvalget fastsætter selv sin forretningsorden.

Stk. 4. En myndighed eller trafikvirksomhed, som ikke er direkte repræsenteret i teknikerudvalget, men hvis interesser berøres af en udvalget forelagt sag, har ret til ved fremmøde af en repræsentant at gøre sine synspunkter gældende overfor dette.

§ 7.

Stk. 1. Til behandling af spørgsmål af fælles interesse for trafikrådet og henholdsvis statsbanerne, byplan- og vejplanlægningen, færdselsreguleringen samt omnibuskørsel ud over det i § 19, stk. 1, nævnte område nedsættes stående fællesudvalg, jfr. § 14. I det omfang, det måtte være nødvendigt, kan komiteen til drøftelse af andre spørgsmål end de nævnte nedsætte særlige udvalg.

Stk. 2. De enkelte fællesudvalg omfatter komiteen og repræsentanterne i teknikerudvalget for de myndigheder, virksomheder eller organisationer, hvorunder en foreliggende sag henhører. I særlige tilfælde kan fællesudvalgene også omfatte repræsentanter for sådanne myndigheder, som ikke er direkte repræsenteret i teknikerudvalget.

Kapitel III.

Forvaltningen af den daglige drift.

o.

Den daglige drift af de af trafikplanen omfattede trafikmidler varetages på følgende måde:

a) Driften af jernbanelinierne varetages af generaldirektoratet for statsbanerne. A/S Lyngby-Nærum Banen varetager dog fortsat driften af den af samme hidtil drevne jernbane, indtil banens forvaltning i henhold til § 10 eller § 45 måtte blive henlagt direkte under trafikrådet, hvorefter banen drives af det i § 11 omhandlede trafikdirektorat, medmindre

komiteen måtte træffe anden bestemmelse.

b) Driften af sporvejslinierne varetages af trafikdirektoratet.

c) De ved trafikrådets oprettelse bestående omnibusruter drives af trafikdirektoratet, for så vidt de pågældende ruter hidtil har henhørt under en trafikvirksomhed, hvis forvaltning er blevet direkte henlagt under trafikrådet, jfr. §§ 10 og 45. De øvrige omnibusruter, for hvilke en før denne lovs ikrafttræden meddelt kørselstilladelse fortsat er gældende, drives for resten af tilladelsens gyldighedsperiode af den hidtidige indehaver af tilladelsen.

d) Omnibusruter, der oprettes efter denne lovs ikrafttræden, eller for hvilke der efter at en tidligere meddelt kørselstilladelse er udløbet, meddeles ny kørselstilladelse, drives af tilladelsens indehaver. De ruter, for hvilke kørselstilladelse meddeles komiteen, bliver efter dennes bestemmelse at drive af trafikdirektoratet eller den virksomhed eller person, som komiteen, eventuelt ved bortforpagtning, måtte overdrage at forvalte ruten.

§ 9.

De i § 8 nævnte direktorater og virksomheder har hver indenfor sit område og med de i denne lov angivne begrænsninger den udøvende myndighed med hensyn til den daglige drift.

§ 10.

Stk. 1. Komiteen skal umiddelbart efter trafikrådets oprettelse optage de nødvendige forhandlinger om de nærmere vilkår for henlæggelsen direkte under trafikrådet af forvaltningen af Københavns Sporveje, af de af Nordsjællands Elektricitets og Sporvejs Aktieselskab drevne trafiklinier og af A/S Amagerbanens omnibusruter. Overenskomster om vilkårene skal være afsluttet inden 1 år efter trafikrådets oprettelse. Eventuelle tvistigheder forelægges til endelig afgørelse for en voldgiftsret, jfr. § 30, stk. 3 og 5.

Stk. 2. Der vil endvidere være at optage forhandling om en henlæggelse under trafikrådet af forvaltningen af A/S Lyngby-Nærum Banen og af sådanne af generaldirektoratet for statsbanerne drevne omnibusruter, som omfattes af trafikplanen.

Stk. 3. Overenskomster i henhold til stk. 1 og 2 skal godkendes af bevillingsrådet.

§ 11.

Stk. 1. Der oprettes et trafikdirektorat til varetagelse af de i denne lov nærmere angivne opgaver. Direktoratet ledes af en direktør, der udnævnes af komiteen.

Stk. 2. Trafikdirektoratets personale ansættes af komiteen og direktøren i forening for de højere lønklassers vedkommende og iøvrigt af trafikdirektøren; afsked meddeles endeligt af samme myndighed, som foretager ansættelsen. De nærmere bestemmelser herom samt om aflønning, pensionsvilkår og andre ansættelsesvilkår optages i et af komiteen udfærdiget og af bevillingsrådet godkendt lønningsreglement. Generelle arbejdsregulativer o. lign. udfærdiges af trafikdirektoratet og godkendes af komiteen.

Stk. 3. Lønningsreglement og regulativer udfærdiges efter forhandling med de pågældende forhandlingsberettigede faglige organisationer.

§ 12.

Stk. 1. Personalet ved de af statsbanerne drevne jernbanelinier, der omfattes af trafikplanen, forbliver ansat under generaldirektoratet for statsbanerne efter de for statsbanerne til enhver tid gældende regler.

Stk. 2. Fra og med den 1. april .... udreder trafikdirektoratet for det indtil dette tidspunkt ansatte personale ved de i § 10, stk. 1, omhandlede virksomheder lønninger i overensstemmelse med bestemmelserne i det i § 11 omhandlede lønningsreglement.

Stk. 3. Efter samme regler udreder trafikdirektoratet endvidere fra og med det tidspunkt, hvor forvaltningen af en af de i § 10, stk. 2, omhandlede trafikvirksomheder er blevet henlagt direkte under trafikrådet, lønninger for det ved den pågældende virksomhed hidtil ansatte personale. Indtil det foran angivne tidspunkt forbliver personalet ved de nævnte virksomheder fortsat ansat under disse. For det ved A/S Lyngby-Nærum Banen ansatte personale forelægges lønningsreglement til godkendelse for komiteen og bevillingsrådet og generelle arbejdsregulativer for komiteen.

Stk. 4. Ved overtagelse af privat drevne omnibusruter er trankdirektoratet pligtigt at overtage den del af det ved de pågældende ruter ansatte personale, som i mere end 5 år har gjort tjeneste ved disse, og som ønsker at overgå til tjeneste under trafikdirektoratet.

Stk. 5. For de i stk. 2—4 omhandlede personer, der overgår til ansættelse under trafikdirektoratet, udfærdiges nyt ansættelsesbrev i overensstemmelse med reglerne i § 11. Ingen af de pågældende personer må ved at overgå til trafikdirektoratet lide nogen nedgang i sin faste indtægt eller miste noget af den på dette tidspunkt erhvervede lønnings- eller pensionsanciennitet.

TREDIE AFSNIT

Trafikrådets planlægning og dets beføjelser på grundlag af planen.

Kapitel IV.

Planlægningen.

§ 13.

Stk. 1. Til fremme af de i § 1 omhandlede formål udarbejder komiteen en samlet plan for den kollektive trafik med de i samme paragraf nævnte befordringsmidler.

Stk. 2. Planen skal indeholde anvisning på de foranstaltninger, som påtænkes gennemført indenfor den nærmeste 5-års periode, og skal bygge på et skitseret program for trafiknettets udbygning på længere sigt.

Stk. 3. Trafikplanen skal indeholde forslag om oprettelse af nye eller ændringer af bestående trafiklinier med angivelse af trafikform, linieføring, materielbehov og anslåede terminer for arbejdernes gennemførelse, ligesom den skal indeholde forslag om sådanne erstatningsanskaffelser af rullende materiel, ændringer ved bestående anlæg o. lign., hvortil udgifterne må anses for investeringsudgifter. Planen skal endvidere angive de grundlæggende principper for takstfastsættelsen og for køreplanlægningen på områdets trafiklinier samt for sådanne andre foranstaltninger, som måtte findes formålstjenlige til at fremme en effektiv trafikbetjening og til at sikre samspillet mellem og den mest hensigtsmæssige udnyttelse af de forskellige trafikmidler.

Stk. 4. Såfremt trafikplanen indeholder bestemmelser, der medfører varige og væsentlige ændringer med hensyn til linieføring eller driftshyppighed på enkelte ved trafikrådets oprettelse bestående linier, skal komiteen gøre vedkommende kommunalbestyrelse bekendt med forslaget. Såfremt kommunalbestyrelsen inden 1 måned derefter tilkendegiver, at ændringen skønnes at ville medføre en væsentlig ringere trafikbetjening for befolkningen i et lokalt område, kan $^2/_3$ af repræsentanterne i bevillingsrådet henholdsvis for København og Frederiksberg og for omegnskommunerne hindre dens vedtagelse i bevillingsrådet.

Stk. 5. Trafikplanen skal indeholde et budget for de påtænkte anlæg med oplysning om de forventede omkostninger indenfor 5-års perioden ved investeringernes gennemførelse og om rådighedsbeløbenes forventede fordeling på de enkelte regnskabsår samt med forslag til tilvejebringelse af de fornødne midler, jfr. § 25. Trafikplanen skal endelig indeholde en skønsmæssig angivelse af driftens forventede økonomi i perioden.

Stk. 6. Under udarbejdelsen af trafikplanen og iøvrigt, når der måtte findes anledning dertil, rådfører komiteen sig med vedkommende stående fællesudvalg, ligesom den kan optage forhandling med de kommuner, trafikvirksomheder og organisationer, hvis interesser berøres af planen.

Stk. 7. Komiteen forelægger hvert 5. år og senest 6 måneder før begyndelsen af vedkommende 5-års periode planen til erklæring for teknikerudvalget og forelægger den derefter senest 4 måneder før det nævnte tidspunkt for bevillingsrådet med henblik på spørgsmålet om fremskaffelse af de fornødne investeringsmidler, jfr. § 25.

Stk. 8. Komiteen kan indenfor 5-års perioden — eventuelt på foranledning af bevillingsrådet — efter forhandling med tekni-

kerudvalget og vedkommende stående fællesudvalg foretage ændringer i en vedtagen plan. Væsentlige ændringer skal dog tiltrædes af bevillingsrådet.

§ 14.

Stk. 1. I det stående fællesudvalg vedrørende forholdet til statsbanerne behandles spørgsmål af fælles interesse for trafikrådet og statsbanerne, såsom udførelsen af anlægsarbejder, fastsættelsen af køreplaner og takster samt, på grundlag af retningslinier fastsat af den i § 41 omhandlede regnskabskommission, fordelingen af udgifter og indtægter mellem trafikrådet og statsbanerne.

Stk. 2. I det stående fællesudvalg vedrørende byplan- og vej spørgsmål behandles spørgsmål om trafikplanens forhold til byudviklingsplanen, byplanlægningen og vejplanlægningen, herunder spørgsmål om beliggenheden, retningen og bredden af veje, der har betydning for den af trafikplanen omfattede kollektive trafik, anbringelse af sporvejslinier i bestående eller fremtidige veje samt beliggenheden af de i trafikplanen angivne faste anlæg.

Stk. 3. I det stående fællesudvalg vedrørende færdselsreguleringen behandles spørgsmål om indførelse af bestemmelser, der varigt kan indvirke på udnyttelsen af veje, der benyttes af den af trafikplanen omfattede kollektive trafik, såsom bestemmelser om forbud mod parkering eller standsning, anvisning af parkeringsplads, ensrettet færdsel, forbud mod visse færdselsarter og om særlig begrænsning for kørehastigheden.

Stk. 4. I det stående fællesudvalg vedrørende omnibuskørslen behandles spørgsmål om omnibuskørsel med motorkøretøj på ruter, der forløber delvis indenfor det i § 19, stk. 1, nævnte område og delvis udenfor dette, samt andragender om tilladelse til at drive sådan kørsel udenfor området, men indenfor de i § 19, stk. 7, nævnte kommuner.

§ 15.

Stk. 1. Bestemmelserne i nærværende lov medfører ingen ændring i de beføjelser, der ved byudviklings-, byplan-, bygnings- og vejlovgivningen er tillagt de enkelte deri omhandlede myndigheder.

Stk. 2. I tilfælde, hvor komiteens afgørelse af køreplanspørgsmål for de af trafikplanen omfattede jernbanestrækninger måtte medføre vanskeligheder for statsbanernes køreplanlægning for strækninger, der befares såvel af tog, der alene betjener trafikplanens område, som af andre tog, og hvor der ikke opnås enighed mellem komiteen og statsbanerne, træffes den endelige afgørelse af ministeren for offentlige arbejder.

Stk. 3. Såfremt der ikke kan opnås enighed mellem komiteen og de i henhold til færdselslovgivningen kompetente myndigheder om gennemførelsen af de i § 14, stk. 3, omhandlede færdselsregulerende foranstaltninger, træffes den endelige afgørelse af justitsministeren i samråd med ministeren for offentlige arbejder og indenrigs- og boligministeren.

Kapitel V.

Anlægs- og koncessionsbestemmelser.

§ 16.

Stk. 1. På grundlag af trafikplanen foreskriver komiteen de nærmere regler for de i § 13, stk. 3, omhandlede forhold og fastsætter herunder takster og omstigningsregler samt godkender køreplaner for de enkelte af planen omfattede trafiklinier, jfr. dog § 15, stk. 2.

Stk. 2. Trafikvirksomhederne er pligtige at medvirke til gennemførelsen af de foranstaltninger, som omhandles i trafikplanen, eller som bestemmes af komiteen i henhold til stk. 1.

§ 17.

Komiteen bemyndiges til at anlægge og drive de jernbaner, der er angivet i trafikplanen, for så vidt de til planens gennemførelse fornødne midler stilles til rådighed i medfør af § 25.

§ 18.

Komiteen bemyndiges til med samtykke af vedkommende vejbestyrelse (for private vejes vedkommende kommunalbestyrelsen) at anlægge og drive sporvejsstrækninger, der er angivet i trafikplanen, for så vidt de til planens gennemførelse fornødne midler stilles til rådighed i medfør af § 25.

§ 19.

Stk. 1. Uanset bestemmelserne i § 3, stk. 2, i lov nr. 257 af 27. maj 1950 gælder de i nærværende paragraf angivne regler for tilladelser til omnibuskørsel med motorkøretøjer, der foregår helt eller delvis indenfor Københavns og Frederiksberg kommuner samt Københavns amtsrådskreds.

Stk. 2. Tilladelse gives,

a) hvor kørslen udelukkende foregår indenfor det i stk. 1 angivne område: af et udvalg på 11 medlemmer (koncessionsudvalget), bestående af bevillingsrådets forretningsudvalg og den administrerende direktør. Formanden for forretningsudvalget er koncessionsudvalgets formand,

b) hvor kørslen foregår såvel indenfor det i stk. 1 nævnte område som udenfor dette, men med den længste del af ruten indenfor området: af koncessionsud valget. Forinden tilladelse meddeles, forelægges sagen til erklæring hos trafikudvalget i den eller de pågældende amtsrådskredse udenfor området. Trafikudvalget trøfler bestemmelse om den nærmere linieføring, den nærmere beliggenhed af endepunkt samt om af- og påsætning af passagerer for den del af ruten, der forløber indenfor trafikudvalgets område. For så vidt der udføres lokaltrafik: på denne del af ruten, træffer trafikudvalget for denne strækings vedkommende tillige bestemmelse om de forhold, som udvalget iøvrigt fastsætter i forbindelse med meddelelse af kørselstilladelser,

c) hvor kørslen foregår såvel indenfor det i stk. 1 nævnte område som udenfor dette, men med den længste del af ruten udenfor området: af trafikudvalget i den pågældende amtsrådskreds eller — såfremt ruten udenfor området forløber gennem mere end een amtsrådskreds — af landsnævnet vedrørende omnibus- og fragtmandskørsel. Forinden tilladelse meddeles, forelægges sagen til erklæring for koncessionsudvalget. Komiteen træffer bestemmelse om den nærmere linieføring, den nærmere beliggenhed af endepunkt samt om af- og påsætning af passagerer for den indenfor trafikrådets område forløbende del af ruten. For så vidt der udføres lokaltrafik på denne del af ruten, træffer komiteen for denne strækings vedkommende tillige bestemmelse om de forhold, som komiteen iøvrigt fastsætter i forbindelse med meddelelse af kørselstilladelser, jfr. § 16, stk. 1.

Stk. 3. Ved udfærdigelsen af kørselstilladelser i medfør af stk. 2 bliver det at påse, at tilladelse alene gives til ruter, som er indeholdt i den vedtagne trafikplan eller efter komiteens skøn er i overensstemmelse med denne plan.

Stk. 4. Koncessionsudvalget kan i særlige tilfælde bestemme, at der skal ydes indehaveren af en privat dreven omnibusrute indenfor trafikplanens område et af udvalget fastsat tilskud fra trafikrådet, eller at han skal svare en nærmere angiven afgift til rådet.

Stk. 5. Forinden tilladelse til omnibuskørsel med motorkøretøjer gives i medfør af stk. 2, vil der være at indhente erklæring fra vedkommende vejbestyrelse. Der bliver så vidt muligt at tage hensyn til vejbestyrelsens ønsker om, hvilke veje der kan benyttes til kørslen.

Stk. 6. Koncessionsudvalget kan overdrage sine beføjelser i henhold til stk. 2 til komiteen i tilfælde, hvor der er enighed om tilladelsen mellem komiteen og vejbestyrelsen. samt i de i stk. 2, b) og c) nævnte tilfælde, når der er enighed mellem komiteen og vedkommende trafikudvalg eller landsnævnet vedrørende omnibus- og fragtmandskørsel.

Stk. 7. Forinden tilladelse meddeles til omnibuskørsel med motorkøretøjer udenfor det i stk. 1 nævnte område, men indenfor kommunerne Hørsholm, Birkerød, Farum, Greve-Kildebrønde, Karlslunde-Karlstrup, Havdrup-Solrød eller Jersie-Skensved samt kommuner, som senere måtte blive inddraget under byudviklingsområdet for Københavns-egnen, vil sagen være at forelægge for koncessionsudvalget til erklæring.

Stk. 8. De i henhold til lov nr. 257 af 27. maj 1950 udfærdigede tilladelser til kørsel indenfor det i stk. 1 nævnte område forbliver i kraft indtil udløbet af den for dem fastsatte gyldighedsperiode.

Stk. 9. På kørsel, som af ministeren for offentlige arbejder anses omfattet af lov nr. 131 af 23. marts 1948 om international omnibuskørsel m. v., finder foranstående regler ingen anvendelse.

Kapitel VI.

Trafikrådets ekspropriationsmyndighed.

§ 20.

I det omfang, det er nødvendigt til gennemførelsen af trafikplanen, er komiteen bemyndiget til — om fornødent ved ekspropriation efter reglerne i forordning af 5. marts 1845, jfr. lov nr. 6 af 10. januar 1928 — at erhverve de arealer m. v., der udkræves til anlæg af nye jernbaner og ændring af bestående jernbaner, anlæg af sporsløjfer og remiser for sporveje samt af vendepladser eller til opførelse af garager for omnibusser, alt under forudsætning af, at de til planens gennemførelse fornødne midler stilles til rådighed i medfør af § 25.

FJERDE AFSNIT

Det finansielle grundlag.

Kapitel VIL

Forholdet mellem trafikrådets driftsudgifter og driftsindtægter.

§21.

Stk. 1. Trafikrådets driftsudgifter skal afholdes af driftsindtægterne.

Stk. 2. De i § 23 nævnte driftsudgifter dækkes dog over en investeringspulje, hvis midler tilvejebringes af staten og kommunerne indenfor planens område. Bevillingsrådet kan bestemme, at der også af driftsindtægterne skal ydes bidrag til denne pulje, jfr. § 27, stk. 1.

Stk. 3. Udgifterne til pension afholdes efter bestemmelserne i §§ 29 og 30.

§22.

Stk. 1. Trafikrådets driftsindtægter omfatter:

1. Samtlige driftsindtægter på de af trafikplanen omfattede jernbanelinier, sporvej slinier og omnibusruter, bortset fra private omnibusruter, fra A/S Lyngby-Nærum Banen samt fra trafiklinier, som er bortforpagtet af trafikrådet.
2. Forpagtningsafgifter for bortforpagtede trafiklinier.
3. Eventuelle afgifter af private omnibusruter, jfr. § 19, stk. 4.
4. Renter af driftsoverskud, som i henhold til § 24 indestår på driftsreguleringskontoen.
5. Beløb, der i henhold til §§ 29 og 30 overføres til trafikrådet fra tidligere ejere af trafikvirksomheder i anledning af trafikrådets overtagelse af pensionsudbetalinger, samt renter af sådanne beløb.

Stk. 2. Trafikrådets driftsudgifter omfatter:

1. Samtlige driftsudgifter — herunder udgifter til forrentning og afskrivning samt alle pensionsudgifter for trafikrådet — på de af stk. 1, punkt 1, omfattede trafiklinier.
2. Udgifter til forrentning og afskrivning af faste anlæg og rullende materiel for af trafikrådet bortforpagtede linier, for så vidt anlæg og materiel stilles til rådighed af dette.
3. Tilskud, som måtte blive ydet private rutebilejere i henhold til § 19, stk. 4.
4. Renter af driftsunderskud, som i henhold til § 24 indestår på driftsreguleringskontoen.
5. Trafikrådets administrationsudgifter.

§ 23.

Af trafikrådets driftsudgifter, jfr. § 22, stk. 2, dækkes følgende over investeringspuljen:

a) Forrentning samt afskrivning af faste anlæg og rullende materiel på de af trafikplanen omfattede jernbanelinier, sporvej slinier og omnibusruter bortset fra private omnibusruter og fra A/S Lyngby-Nærum Banen.
b) Forrentning af nødvendige faste lagre for de i punkt a nævnte trafiklmier, d. v. s. dels lagre, der overtages ved

trafikrådets oprettelse, dels sådanne lagerudvidelser, som er en nødvendig følge af foretagne nyinvesteringer.

c) Tilskud, som måtte blive ydet private rutebilejere i henhold til § 19, stk. 4.

§24.

Stk. 1. Det i et regnskabsår opståede forskelsbeløb mellem trafikrådets driftsindtægter og de driftsudgifter, der i medfør af § 21 sammenholdt med § 23 skal dækkes af driftsindtægterne, opføres på en særlig driftsreguleringskonto.

Stk. 2. Såfremt driftsreguleringskontoen ved udgangen af et regnskabsår udviser underskud, bør komiteen overveje, hvorledes dette underskud kan dækkes. udviser kontoen i tre på hinanden følgende regnskabsår underskud, er komiteen pligtig i løbet af det følgende regnskabsår at træffe foranstaltninger til at dække underskuddet ved regulering af takster, formindskelse af driftsudgifter eller andre egnede forholdsregler, medmindre bevillingsrådet måtte tillade undtagelse herfra.

Stk. 3. Såfremt driftsreguleringskontoen viser overskud ved udløbet af den for trafikplanen fastsatte 5-års periode, kan bevillingsrådet kræve, at overskuddet helt eller delvis skal anvendes til investeringsformål.

Kapitel VIII.

Tilvejebringelsen af investeringspuljens midler.

§25.

Stk. 1. I forbindelse med godkendelsen af den udarbejdede trafikplan tager bevillingsrådet stilling til, hvilke beløb der skal stilles til rådighed for den i § 23 omhandlede investeringspulje til gennemførelse af den samlede plan og — efter forhandling mellem rådets formand, komiteen og finansministeren — til spørgsmål om optagelse af lån (jfr. § 13, stk. 5).

Stk. 2. Ønsker bevillingsrådet, at den forelagte trafikplan skal ændres, skal der optages forhandling mellem bevillingsrådets forretningsudvalg og komiteen, forinden rådet træffer sin beslutning herom.

Stk. 3. Bevillingsrådets beslutning er først bindende for staten og de kommuner, som yder bidrag til trafikplanens finansiering. når beslutningen tiltrædes af folketinget, Københavns kommunalbestyrelse, Frederiksberg kommunalbestyrelse og Københavns amtsråd. Tiltrædes beslutningen ikke af alle disse, henvises sagen til forhandling mellem ministeren for offentlige arbejder, indenrigs- og boligministeren, finansministeren, Københavns overborgmester, borgmesteren på Frederiksberg, repræsentanten i bevillingsrådets forretningsudvalg for de øvrige kommuner og en af repræsentanterne i bevillingsrådet for Københavns amtsråd, bevillingsrådets formand samt den administrerende direktør. Efter at disse har afgivet en fælles indstilling, træffes den endelige afgørelse af de i 1. punktum nævnte 4 forsamlinger.

Stk. 4. For hver gang et af det statistiske departement årligt beregnet omkostningsindeks for trafikanlæg stiger eller falder med 5 points i forhold til dette indeks' højde ved den pågældende 5-års periodes begyndelse, finder en tilsvarende forhøjelse eller nedsættelse sted af det ved udgangen af det foregående regnskabsår endnu ikke anvendte beløb, som er stillet til rådighed for investeringspuljen.

§26.

Stk. 1. Når afgørelse er truffet i henhold til § 25, yder statskassen de til planens gennemførelse fornødne lån, medmindre bevillingsrådet måtte bestemme, at midlerne skal tilvejebringes på anden måde.

Stk. 2. Komiteen formidler betalingen af renter og afdrag på lånene.

Kapitel IX.

Den finansielle byrdefordeling mellem trafikrådets farter.

§ 27.

Stk. 1. Af udgifterne til investeringspuljen udreder kommunerne indenfor trafikrådets område 25 pct. Beløbet pålignes de enkelte kommuner i forhold til indbyggertallet. Resten af udgifterne udredes af stats-

kassen, dog at bevillingsrådet kan bestemme, at også driftsindtægterne skal medvirke til dækning af puljens udgifter, mod en forholdsmæssig nedsættelse af statskassens og kommunernes andele.

Stk. 2. Beregningen af den andel af udgifterne, som påhviler de enkelte kommuner, foretages af komiteen forud for hver af de for trafikplanerne fastsatte 5-års perioder på grundlag af de senest foreliggende, af kommunerne til statistisk departement indberettede, registerfolketal og gælder for hele den efterfølgende 5-års periode.

Stk. 3. De beløb, som det påhviler staten og de enkelte kommuner at udrede efter den i henhold til stk. 1 foretagne fordeling, udredes kvartalsvis forud med en forholdsmæssig del af de beregnede beløb for hele perioden. Om den i henhold til § 25, stk. 4, stedfindende regulering af beløbet giver komiteen underretning inden hvert års 31. august. Indbetalingen af heraf følgende forhøjelser af beløbene for de allerede indbetalte andele vedrørende det pågældende regnskabsår skal foretages inden udløbet af den følgende april måned. Om den endelige opgørelse af beløbene for hele 5-års perioden giver komiteen underretning inden den efter periodens udløb følgende 31. december. Berigtigelsen skal være foretaget inden udlobet af den følgende april måned.

§28.

En ændring af det i § 27 angivne grundlag for fordelingen af udgifterne mellem staten og de nævnte kommuner eller mellem disse indbyrdes kan foretages ved overgang til en ny 5-års periode, såfremt der er enighed herom mellem de i § 25, stk. 3, nævnte forsamlinger.

Kapitel X.

Trafikrådets finansielle forhold til trafikvirksomhederne og disses hidtidige ejere.

§ 29.

Stk. 1. Trafikrådet godtgør statsbanerne forrentning og afskrivning af faste anlæg og rullende materiel, der ved rådets oprettelse tilhører statsbanerne, og som helt eller delvis betjener de af trafikplanen omfattede jernbanelinier og omnibusruter. For anlæg, der betjener såvel lokal trafik indenfor trafikplanens område som trafik herudover, beregnes beløbet dog i forhold til udnyttelsen indenfor området. Beløbet fastsættes iøvrigt af den i § 41 omhandlede regnskabskommission.

Stk. 2. Trafikrådet afholder endvidere forrentning og afskrivning af faste anlæg og rullende materiel, som efter rådets oprettelse stilles til rådighed for de i stk. 1 nævnte linier.

Stk. 3. Trafikrådets andel i udgifter ved bygning og ændring af statsbaneanlæg, der betjener såvel lokal trafik indenfor trafikplanens område som trafik herudover, fastsættes ved forhandling i det stående fællesudvalg vedrørende forholdet til statsbanerne, jfr. § 14, stk. 1. Andelen opgøres på grundlag af de af regnskabskommissionen fastsatte retningslinier, jfr. § 41, stk. 2. Tvistigheder herom forelægges til endelig afgørelse for en voldgiftsret, der udmeldes i hver enkelt sag og består af 3 medlemmer, hvoraf hver af parterne vælger eet, medens formanden udpeges af højesterets præsident.

Stk. 4. På samme måde som angivet i stk. 3 fastsættes trafikrådets andel i andre udgifter end de i stk. 1—3 nævnte ved driften af de af statsbanerne drevne jernbanelinier og omnibusruter, der omfattes af trafikplanen, samt i indtægterne ved disse. Den første ansættelse foretages dog af den i § 41 omhandlede regnskabskommission.

Stk. 5. Trafikrådet afholder en andel af statens udgifter til pensionering af statsbanepersonale, der helt eller delvis er eller har været beskæftiget ved de af trafikplanen omfattede jernbanelinier og omnibusruter. Andelen fastsættes efter bestemmelserne i stk. 3—4 og efter tilsvarende retningslinier som angivet i § 30, stk. 4 og 5. Såfremt der måtte blive gennemført ændringer i reglerne for beregning af pensionsbidrag fra eller pensionsudbetalinger til det heromhandlede personale, og disse findes at burde indvirke på beregningen af den andel, trafikrådet skal refundere staten af disse pensionsudgifter, optages spørgsmålet til forhandling, evt. voldgift. Forhandlingerne føres mellem trafikrådet, statsbanerne og finansministeriet.

Stk. 6. I det omfang, forvaltningen af de af generaldirektoratet for statsbanerne

drevne omnibusruter i henhold til § 10, stk. 2, henlægges under trafikrådet, finder bestemmelserne i § 30, stk. 6, tilsvarende anvendelse.

§30.

Stk. 1. Trafikrådet godtgør Københavns og Frederiksberg kommuner samt Nordsjællands Elektricitets og Sporvejs Aktieselskab og A/S Amagerbanen forrentning og afskrivning af ved rådets oprettelse bestående faste anlæg og rullende materiel, som alene betjener den kollektive persontrafik, og en forholdsmæssig andel af forrentning og afskrivning af øvrige anlæg, jfr. stk. 3. Beløbet beregnes på grundlag af de værdier, hvortil aktiverne er bogført i de pågældende trafikvirksomheders status pr. 31. marts 19.. og med anvendelse af de af virksomhederne i regnskabsåret 19../.. benyttede forrentnings- og afskrivningsprocenter.

Stk. 2. Trafikrådet afholder endvidere udgifterne til forrentning og afskrivning af faste anlæg og rullende materiel, som af rådet efter dets oprettelse stilles til rådighed for trafikdirektoratet.

Stk. 3. Trafikrådets andel i indtægter og udgifter ved bygning, ændring og drift af anlæg, der foruden den kollektive persontrafik tillige betjener anden virksomhed, fastsættes ved overenskomst mellem rådet og ejeren af de pågældende anlæg. I tilfælde af uenighed afgøres spørgsmålet endeligt af en af Dansk Ingeniørforening i sagens anledning nedsat voldgiftsret.

Stk. 4. Af udgifterne til pensionering af det pr. 1. april 19. . pensionerede personale under Københavns Sporveje samt under Nordsjællands Elektricitets og Sporvejs Aktieselskab og A/S Amagerbanen, eller dette personales efterladte, afholder henholdsvis Københavns og Frederiksberg kommuner og de nævnte selskaber en andel, beregnet efter de pensionsbeløb (incl. reguleringstillæg), som var gældende ved overtagelsen. Differencen mellem det således beregnede beløb og de faktiske udbetalte pensioner til dette personale afholdes af, henholdsvis tilfalder trafikrådet, idet dog eventuelle af de tidligere ejere besluttede forhøjelser af dagældende grundpensioner, som ikke blot repræsenterer en afløsning af dagældende tillæg, er trafikrådet uvedkommende. Såfremt der iøvrigt måtte blive gennemført ændringer i reglerne for pensionsudbetalinger til det heromhandlede personale, optages spørgsmålet om en ændret fordeling mellem trafikrådet og de nævnte kommuner og selskaber til forhandling mellem de berørte parter. Tvistigheder vedrørende de i nærværende stykke omhandlede spørgsmål forelægges til endelig afgørelse for en voldgiftsret, sammensat på den i § 29, stk. 3, omhandlede måde.

Stk. 5. Trafikrådet overtager pensioneringen af det ved overtagelsen ansatte personale ved de i stk. 4 nævnte virksomheder. Af udgifterne til pensionering (incl. reguleringstillæg) af dette personale refunderer Københavns og Frederiksberg kommuner samt Nordsjællands Elektricitets og Sporvejs Aktieselskab og A/S Amagerbanen trafikrådet en andel, beregnet efter de ved lovens ikrafttræden gældende pensionsregler på grundlag af de da gældende lønninger og reguleringstillæg til pensioner samt i forhold til det tidsrum, hvori de pågældende har været fast ansat under henholdsvis Københavns kommune og selskaberne inden den 1. april 19 . Såfremt der måtte blive gennemført ændringer i reglerne for beregning af pensionsbidrag fra det heromhandlede personale, og disse findes at burde medføre en begrænsning i den tidligere arbejdsgivers pligt til at refundere trafikrådet reguleringstillæg for tiden indtil den 1. april 19 , optages spørgsmålet til forhandling mellem trafikrådet og henholdsvis Københavns og Frederiksberg kommuner og selskaberne. Tvistigheder vedrørende de i nærværende stykke omhandlede spørgsmål forelægges til ende Lig afgørelse for en voldgiftsret, sammensat på den i § 29, stk. 3, omhandlede måde.

Stk. 6. Københavns og Frederiksberg kommuner samt Nordsjællands Elektricitets og Sporvejs Aktieselskab og A/S Amagerbanen er hver for sig berettiget til at afvikle deres økonomiske mellemværende med trafikrådet i henhold til stk. 1 og 5 ved en endelig opgørelse på overtagelsesdagen. I så fald overtager trafikrådet fra trafikvirksomheden ejendomsretten til de i stk. 1 omhandlede aktiver, som udelukkende tjener trafikformål, mod at udrede de for disse bogførte værdier. På den anden side udbetaler trafikvirksomheden til trafikrådet et på

aktuarmæssigt grundlag beregnet beløb til dækning af de trafikvirksomheden påhvilende pensionsforpligtelser i henhold til stk. 5. Betalingen af differencen mellem de to beløb kan ydes over en periode på indtil 30 år og forrentes med samme forrentningsprocent som anvendt i stk. 1.

Stk. 7. I de tilfælde, hvor Københavns og Frederiksberg kommuner efter reglerne i denne paragraf skal yde refusion til trafikrådet, eller trafikrådet skal yde refusion til de to kommuner, fastsættes hver kommunes andel i beløbet i tilfælde af uenighed ved voldgift i overensstemmelse med bestemmelserne i overenskomst af december 1938 mellem Københavns og Frederiksberg kommunalbestyrelser angående spor vej s- og omnibusdrift i de to kommuner.

§ 31.

Stk. 1. Ved bortforpagtede omnibusruter tilfalder driftsindtægterne forpagteren, ligesom denne afholder alle udgifter, bortset fra udgifterne til forrentning og afskrivning af det materiel, som af trafikrådet stilles til rådighed. Komiteen fastsætter iøvrigt for hvert enkelt tilfælde vilkårene for forpagtningen og træffer herunder bestemmelse om ydelse af en forpagtningsafgift.

Stk. 2. Ved private omnibusruter tilfalder driftsindtægterne indehaveren af den pågældende kørselstilladelse, ligesom alle udgifter afholdes af denne, jfr. dog § 19, stk. 4. Nyanskaffelse af materiel kan foretages gennem trafikrådet på grundlag af de af dette trufne aftaler med leverandørerne med hensyn til materiellets indretning og betalingsvilkår. Mod transport til rådet af købekontrakt for sådant materiel kan rådet udlægge købesummen helt eller delvis.

Kapitel XI.

Trafikrådets regnskabsforhold m. v.

§ 32.

Trafikrådet afgiver hvert år beretning om sin virksomhed til folketinget, Københavns kommunalbestyrelse, Frederiksberg kommunalbestyrelse, Københavns amtsråd samt til ministeren for offentlige arbejder og indenrigs- og boligministeren.

§ 33.

Stk. 1. Inden hvert års 1. februar forelægger komiteen til underretning for bevillingsrådet et skønsmæssigt overslag over forventede driftsindtægter og -udgifter i det kommende regnskabsår.

Stk. 2. Inden hvert års 1. november aflægger komiteen regnskab overfor bevillingsrådet for det forløbne regnskabsår.

Stk. 3. Inden hvert års 1. november forelægger komiteen til underretning for bevillingsrådet en beretning om virksomheden i det forløbne regnskabsår og inden et år efter udløbet af den i § 13 omhandlede periode af 5 år en mere udførlig redegørelse for virksomheden i perioden.

§ 34.

Stk. 1. Trafikrådets regnskabsår er finansåret.

Stk. 2. Trafikrådets regnskab omfatter et driftsregnskab, en oversigt over bevægelserne i den regnskabsmæssige kassebeholdning samt et statusregnskab.

Stk. 3. Udgifter til forrentning og afskrivning af faste anlæg og rullende materiel samt til forrentning af nødvendige faste lagre, jfr. § 23, opføres ikke på driftsregnskabet, hvorpå ej heller opføres eventuelle tilskud, ydet i henhold til § 19, stk. 4. Over disse driftsudgifter foretages for hvert regnskabsår en særlig opgørelse, der tillige omfatter de pensionsudgifter, som efter §§ 29 og 30 ikke skal afholdes endeligt af trafikrådet. Opgørelsen forelægges bevillingsrådet sammen med regnskabet.

§ 35.

Trafikrådets regnskaber, herunder også investeringspuljens, undergives efter regnskabernes aflæggelse overfor bevillingsrådet en efterfølgende talmæssig og kritisk revision, der foretages af revisorer valgt af bevillingsrådet, der angiver de nærmere regler for revisionen. En af revisorerne skal være statsautoriseret. Revisorernes honorarer, der afholdes over trafikrådets driftsudgifter, fastsættes af bevillingsrådet.

§ 36.

Stk. 1. Inden hvert års 1. oktober indsender trafikvirksomhederne indenfor trafik-

planens område med undtagelse af private rutebilvirksomheder til komiteens godkendelse et overslag, affattet efter et af komiteen foreskrevet skema, over virksomhedernes forventede indtægter og udgifter for det kommende regnskabsår. Komiteens godkendelse kan gøres betinget af, at der i overslaget foretages sådanne ændringer, som komiteen finder hensigtsmæssige. Afvigelse fra det godkendte overslag kan kun finde sted med komiteens samtykke.

Stk. 2. Inden hvert års 1. august aflægger de i stk. 1 nævnte trafikvirksomheder regnskab overfor komiteen for det forløbne regnskabsår i overensstemmelse med det for overslaget foreskrevne skema. Regnskabet gennemgås og påkendes af komiteen.

Stk. 3. Inden hvert års 1. oktober indsender de private rutebilvirksomheder indenfor trafikplanens område til komiteens underretning et overslag, affattet i overensstemmelse med et af komiteen foreskrevet skema.

Stk. 4. Inden hvert års 1. august indsender de i stk. 3 nævnte virksomheder til komiteens godkendelse et regnskab, affattet i overensstemmelse med det i nævnte stk. omhandlede skema.

FEMTE AFSNIT

Trafikrådets retsstilling.

Kapitel XII.

Rettigheder og forpligtelser overfor trediemand.

§ 97

Stk. 1. Komiteen handler på trafikrådets vegne, således at rådet bliver umiddelbart berettiget og forpligtet overfor trediemand ved de af komiteen for rådet foretagne dispositioner.

Stk. 2. Staten og de kommuner, som i henhold til § 27 deltager i trafikplanens finansiering, hæfter een for alle og alle for een for de forpligtelser, som påhviler trafikrådet.

Stk. 3. Har staten eller en af de nævnte kommuner i henhold til bestemmelsen i stk. 2 opfyldt en trafikrådet påhvilende forpligtelse, kan staten eller vedkommende kommune enten afkræve hver enkelt af de øvrige medskyldnere den andel, hvormed den pågældende efter § 27 skal bidrage til udgiftens afholdelse, eller kræve beløbet modregnet i bidraget til investeringspuljen.

Ved overtagelse af privat drevne omnibusruter er komiteen pligtig at overtage det til virksomheden hørende rullende materiel til brugsværdien, for så vidt virksomheden ønsker dette, og materiellet er anskaffet og vedligeholdt i overensstemmelse med de af komiteen fastsatte retningslinier. I tilfælde af uenighed om afståelsessummen fastsættes denne af en af præsidenten for sø- og handelsretten i København udmeldt opmand.

§ 39.

Stk. 1. Overdragelse til trediemand af sådanne anlæg på de i § 23, pkt. a, omhandlede trafiklinier, som foruden at betjene den lokale, kollektive persontrafik indenfor trafikplanens område tillige tjener anden virksomhed, kan kun finde sted efter overenskomst mellem rådet og ejeren af den pågældende virksomhed. I tilfælde af uenighed afgøres spørgsmålet efter bestemmelserne i § 29, stk. 3, eller § 30, stk. 3.

Stk. 2. Overdragelse af faste anlæg og rullende materiel iøvrigt på de i § 23, pkt. a, omhandlede trafiklinier kan kun foretages af trafikrådet eller efter bemyndigelse fra rådet.

Stk. 3. Overdragelse af ved trafikrådets oprettelse bestående faste anlæg af den i stk. 2 nævnte art kan først finde sted, efter at rådet har tilbudt den hidtidige ejer at overtage det pågældende aktiv mod sam-

tidig at påtage sig forpligtelser, der svarer til den bogførte værdi efter fradrag af foretagne afskrivninger.

§40.

Stk.]. Trafikrådet skal ikke svare skat af indkomst eller formue, det være sig til staten eller kommunen.

Stk. 2. Ejendomme, der tilhører trafikrådet eller de trafikvirksomheder, hvis indtægter og udgifter henhører under trafikrådet, og som udelukkende eller i alt væsentligt anvendes til trafikrådets trafikale eller administrative formål, er — i den udstrækning de ikke i henhold til gældende lov er undtaget fra vurdering til ejendomsskyld og grundskyld — fritaget for ejendomsskyld og grundskyld til staten, den fælleskommunale udligningsfond og kommunen — herunder amtskommunen — samt for grundstigningsskyld.

Stic. 3. De dokumenter, udskrifter og attester m. v., der oprettes i forbindelse med trafikrådets overtagelse af bestående trafikvirksomheders aktiver eller indtrædelse i de overtagne virksomheders kontraktsforhold, er fritaget for stempel- og tinglysningsafgifter og alle andre afgifter til det offentlige. Det samme gælder dokumenter, udskrifter og attester m. v., der udfærdiges i forbindelse med trafikrådets erhvervelse af arealer m. v. i medfør af § 20, uanset om erhvervelsen sker ved ekspropriation eller ved frivillig overenskomst med de pågældende ejere. Endelig er også trafikrådets ansættelsesbreve fritaget for stempelafgift. Spørgsmålet om rækkevidden af den her omhandlede stempel- og gebyrbegunstigelse afgøres endeligt af finansministeren efter forhandling med ministeren for offentlige arbejder og indenrigs- og boligministeren.

SJETTE AFSNIT

Overgangs- og ikrafttrædelsesbestemmelser.

Kapitel **XIII.**

§41.

Stk. 1. Ministeren for offentlige arbejder nedsætter en regnskabskommission til varetagelse af de i stk. 2—5 angivne opgaver. Kommissionen sammensættes således:

Hvert af de i folketingets finansudvalg repræsenterede partier vælger et medlem.

De i § 25, stk. 3, omhandlede kommunale forsamlinger vælger i forening et tilsvarende antal medlemmer.

To medlemmer udpeges efter indstilling af generaldirektoratet for statsbanerne,

et medlem af finansministeren,

tre af komiteen og

et medlem af Københavns og Aarhus universiteter samt Handelshøjskolen i København i forening.

Stk. 2. Regnskabskommissionen fastsætter størrelsen af de beløb, som trafikrådet i medfør af § 29 skal udrede til statskassen til forrentning og afskrivning af faste anlæg og rullende materiel, der ved trafikrådets oprettelse tilhører statsbanerne, og som helt eller delvis betjener de af trafikplanen omfattede jernbanelinier og omnibusruter, samt fastsætter retningslinier for den fremtidige fordeling af sådanne udgifter.

Stk. 3. Regnskabskommissionen fastsætter trafikrådets andel i regnskabsåret . . . . i de øvrige udgifter samt i indtægterne ved driften af de af statsbanerne drevne jernbanelinier og omnibusruter, der omfattes af trafikplanen, samt fastsætter retningslinier for den fremtidige fordeling af sådanne indtægter og udgifter mellem statsbanerne og trafikrådet.

Stk. 4. Regnskabskommissionen fastsætter endvidere trafikrådets andel af statens udgifter til pensionering i henhold til § 29, stk. 5, samt angiver retningslinier for den fremtidige fordeling af pensionsudgifter for statsbanernes personale.

Stk. 5. Regnskabskommissionen fastlægger retningslinierne for de overslag og regnskaber, som ifølge § 36 skal forelægges komiteen vedrørende de af statsbanerne drevne

jernbanelinier og omnibusruter, der omfattes af trafikplanen, ligesom kommissionen giver retningslinier for den i § 35 omhandlede revision vedrørende disse linier.

Stk. 6. Regnskabskommissionen vælger selv sin formand og fastsætter selv sin forretningsorden.

Stk. 7. Regnskabskommissionens udgifter afholdes med halvdelen af statskassen og halvdelen over trafikrådets driftsudgifter.

§ 42.

Stk. 1. Valg til bevillingsrådet, teknikerudvalget, de stående fællesudvalg og den i § 41 omhandlede regnskabskommission samt udnævnelse af komiteens medlemmer finder sted snarest efter lovens ikrafttræden.

Stk. 2. Inden den . . . . . forelægger komiteen for bevillingsrådet den i § 13 omhandlede trafikplan for den første 5 års periode efter lovens ikrafttræden.

§ 43.

Stk. 1. Der oprettes overenskomster mellem trafikrådet og de i § 30 omhandlede virksomheder og kommuner til fastlæggelse af, hvilke af de virksomhederne og kommunerne tilkommende rettigheder og påhvilende forpligtelser, der skal overføres til trafikrådet, samt vilkårene for en sådan overførsel.

Stk. 2. Endvidere træffes bestemmelse om de ydelser, der vil være at erlægge til Københavns kommune til dækning af dennes merudgifter ved tilstedeværelsen, placeringen og nedlæggelsen af sporvejs- og trolleylinier i kommunens veje. Trafikrådet indtræder efter nærmere forhandling i Københavns kommunes og Nordsjællands Elektricitets- og Sporvejs Aktieselskabs retsstilling i henhold til de gældende overenskomster med Københavns amtsråd, Frederiksberg, Gentofte, Gladsaxe og Lyngby-Tårbæk kommuner om de tilsvarende forhold.

Stk. 3. De i stk. 1 og 2 omhandlede overenskomster indgås på trafikrådets vegne af komiteen og godkendes af bevillingsrådet. Overenskomsterne skal være afsluttet inden 1 år efter trafikrådets oprettelse.

Stk. 4. For faste anlæg, der foruden den kollektive persontrafik indenfor trafikplanens område også tjener anden virksomhed, træffes i de i stk. 1 omhandlede overenskomster bestemmelse om ejerforhold og medbenyttelsesret. Såfremt denne ret er til væsentlig ulempe for ejerens udnyttelse af anlægget, er ejeren berettiget til med 3 års varsel at opsige medbenyttelsesretten. Opsigelsen kan tidligst gennemføres til den 1. april 19. . (10 år efter trafikrådets oprettelse). Opsigelsen kan dog med det nævnte varsel gennemføres inden dette tidspunkt, mod at ejeren godtgør den anden part de merudgifter, der er forbundet med at tilvejebringe et tilsvarende anlæg inden den 1. april 19. .. Tvistigheder vedrørende de i nærværende stykke omhandlede spørgsmål forelægges til endelig afgørelse for en voldgiftsret, sammensat på den i § 29, stk. 3, omhandlede måde.

§ 44.

I tiden indtil den første trafikplan træder i kraft, er komiteen bemyndiget til for de trafikvirksomheder, som henlægges under trafikdirektoratet, at afholde sådanne investeringsudgifter, som svarer til gennemsnittet af de af vedkommende virksomhed i regnskabsårene 1950/51—1953/54 afholdte investeringsudgifter. Midlerne hertil stilles foreløbigt til rådighed af statskassen og afholdes endeligt efter reglerne i § 27 som et tillæg til investeringsudgifterne ved den første trafikplan.

§ 45.

Stk. 1. Denne lov træder i kraft den . . . . . Bestemmelserne i kapitel 9 og 10 finder dog først anvendelse fra det tidspunkt, hvor trafikplanen for den første 5-års periode træder i kraft. Indenrigs- og boligministeren giver i samråd med ministeren for offentlige arbejder de nærmere regler vedrørende lovens gennemførelse.

Stk. 2. Samtidig med denne lovs ikrafttræden ophæves lov nr. 96 af 10. april 1895 om eneret til anlæg og drift af sporveje i offentlige gader og veje, for så vidt angår det i § 2 nævnte område. Trafikrådet overtager de beføjelser, der ved lov nr. 88 af 8. maj 1894, jfr. lov nr. 195 af 10. maj 1922, og eneretsbevilling af 15. august 1898 samt eneretsbevilling af 10. juli 1905, jfr. bekendtgørelse nr. 126 af 11. juli 1905, er tillagt staten i forhold til A/S Lyngby-Nærum Banen og i forhold til A/S Amagerbanen.

V. Bemærkninger til lovforslaget.

Bemærkninger til kapitel I:

Trafikrådets formål og området for dets virksomhed.

Bemærkninger til § 1:

Trafikrådets formål.

Forudsætningen for, at en storbys trafik kan afvikles på tilfredsstillende måde er, at trafiknettet udvikles og drives ud fra et helhedssynspunkt og i nøje overensstemmelse med udviklingen i befolknings- og erhvervsforholdene. Det må være opgaven **at** sikre de rigtige trafiklinier på de rigtige steder og **til** de rigtige tidspunkter, sådan at den for byen nødvendige trafik kommer til at foregå så effektivt og gnidningsløst og så økonomisk som muligt for publikum og for samfundet. I den offentlige debat er det et almindeligt synspunkt, at den **storkøbenhavnske** trafik i dag ikke tilfredsstiller alle de krav, der med rimelighed kan stilles i så henseende; dels fremsættes der ofte krav om forbedringer og ændringer med hensyn til publikumsbetjening, omstigningsforhold, takster o. s. v., dels rettes der kritik mod tempoet i udbygningen —• specielt i retning af anlæg af tunnelbaner — endelig mod, at det offentlige har måttet bidrage til trafikken gennem stigende underskudsdækninger.

Det må forventes, at kritikken på disse punkter vil **forstærkes,** efterhånden som byen vokser, både fordi befolkningstilvæksten vil kræve, at store områder, som i dag er sparsomt trafikbetjent, må inddrages til bebyggelse, og fordi vanskelighederne bliver større og større for gadetrafikken i de indre bydele. Samfærdselskommissionen har derfor set det som sin opgave at foretage en undersøgelse af det **nuværende** trafiksystem for at få et billede af, **i** hvilket omfang en kritik er berettiget, og **i** hvilket omfang ulemperne hænger sammen med den nuværende administration og opbygning af byens kollektive trafik. Man er herunder kommet til den opfattelse, at de nuværende ulemper i væsentlig grad skyldes det forhold, at ansvaret for trafikken er fordelt på en række forskellige hænder, uden at der samtidig foregår et fast, organiseret samarbejde mellem de forskellige trafikmidler og trafikvirksomheder, som byens kollektive trafiknet er bygget op af. For at motivere dette synspunkt skal i det følgende gives et groft rids af det nuværende trafiknets opbygning og administration og de væsentligste af de svagheder, som det må være koordineringens opgave at afhjælpe.

Den nuværende kollektive trafik.

De kollektive trafikmidler sorterer i dag under en række forskellige, og af hinanden uafhængige trafikvirksomheder, offentlige såvel som private (jfr. bilag 2).

KS driver, næsten udelukkende i København og Frederiksberg, som den største af trafikvirksomhederne alle 17 sporvejslinier og herudover endvidere 20 buslinier, hvoraf 4 drives i fællesskab med Amagerbanen, medens 2 er trolleylinier, som drives i fællesskab med NESA.

Statsbanerne driver som ren nærtrafik først og fremmest s-banerne og herudover lokalbanen Nørrebro-Farum. Endvidere betjener statsbanernes fjernbaner også en vis lokaltrafik indenfor det storkøbenhavnske område, og endelig driver statsbanerne 10 rutebillinier, som betjener såvel nærtrafik som fjerntrafik fortrinsvis i den vestlige og sydvestlige del af Københavns-egnen.

NESA driver, overvejende i Gentofte kommune, 4 trolleylinier, hvoraf som nævnt 2 drives i fællesskab med KS.

Amagerbanen driver på Amager 8 buslinier, hvoraf som nævnt 4 drives i fællesskab med KS. End-

videre driver selskabet jernbanen, som dog kun betjener godstrafik.

Nærumbanen driver jernbanen Jægersborg-Egevang og desuden en rutebillinie i samme egn.

Endelig driver *private rutebilejere* 50 rutebillinier i omegnen. Af disse betjener de 30 linier ren lokaltrafik indenfor det storkøbenhavnske område, medens de 20 tillige betjener trafik ud over dette område. De private rutebillinier fordeler sig på ialt 16 virksomheder eller rutebilejere; heraf driver de største 23 linier fordelt på 4 virksomheder, og størrelsen af virksomhederne er iøvrigt karakteriseret ved, at de største driver 6—9 linier, medens 3 rutebilejere kun driver en enkelt rute hver.

Den nuværende planlægning af trafiknettet.

Den kollektive trafiks opdeling på de nævnte virksomheder giver en tilsvarende spredning af planlægningsmyndigheden med hensyn til den fremtidige udbygning af trafiknettet.

S-banenettet planlægges af statsbanerne, der optager de fornødne bevillinger til de enkelte anlæg på forslag til de årlige finanslovsbevillinger. Denne stykvise bevillingsmåde kan vanskeliggøre gennemførelsen indenfor bestemte terminer af en egentlig samlet fremtidsplan.

Nærumbanens forhold planlægges af selskabet, idet dog dispositionerne skal godkendes **af** ministeriet for offentlige arbejder.

Sporvejsnettet planlægges først og fremmest i KS — i visse tilfælde i samarbejde med andre trafikvirksomheder og -myndigheder. Koncessionerne på sporvognsdrift meddeles imidlertid af ministeriet for offentlige arbejder for hver enkelt ny strækning for sig. De enkelte anlæg godkendes af Københavns kommunalbestyrelse og af eventuelt implicerede myndigheder under andre kommuner, hvilket normalt først sker, når anlægget bliver aktuelt. Denne stillingtagen år for år vanskeliggør — selv for de linier, som holder sig indenfor Københavns og Frederiksberg kommuners grænser — planlægningen af et effektivt linienet; for linier, som berører andre kommuner, vil der i **almindelighed** være endnu større vanskeligheder ved at tilvejebringe en plan, som er fastlagt i detaljer og tiltrådt af de berørte kommuner.

For *KS.s trolley- og omnibuslinier* sker planlægningen på lignende måde. Dog er koncessionsmyndigheden ordnet på tilsvarende måde som **for** rutebilerne, idet koncessionerne meddeles enten af Københavns kommunalbestyrelse — eventuelt i forbindelse med Frederiksberg kommunalbestyrelse — eller af trafikudvalget for Københavns amtsrådskreds eller af landsnævnet for omnibus- og fragtmandskørsel.

For *NESA* og *Amagerbanen* sker planlægningen efter tilsvarende principper som for KS, således at Gentofte har en særlig indflydelse på NESA.s trafiklinier, medens København og Amagerkommunerne har en lignende indflydelse på Amagerbanens omnibusruter.

For *de private rutebilliniers* vedkommende er det eksisterende net opbygget af linier, der er etableret, efterhånden som der er forretningsmæssig interesse i dem, medens der ikke finder nogen egentlig planlægning sted af det samlede net. Den spredning af koncessionsbeføjelserne, som har fundet udtryk i loven om omnibus- og fragtmandskørsel, letter heller ikke et samlet planlægningsarbejde, idet ruterne godkendes enkeltvis af vedkommende amts trafikudvalg, af landsnævnet eller i visse tilfælde af de kommunale myndigheder, alt efter hvor mange og hvilke kommuner de berører, og efter om de løber på landeveje eller biveje.

Denne opdeling af planlægningens forskellige faser på en række forskellige myndigheder giver ingen sikkerhed for, at det fremtidige trafikapparat udvikles på tilfredsstillende måde. Navnlig vil det være vanskeligt uden samordning af den stykvise planlægning at opnå den arbejdsdeling mellem trafikmidlerne, som er en forudsætning for, at det samlede trafikapparat kan blive effektivt og økonomisk, idet de forskellige trafikvirksomheder i almindelighed vil bestæbe sig for hver især at få så mange rejsende som muligt — et forhold, der ikke i sig selv medfører, at trafikopgaverne fordeles på hensigtsmæssig måde, men snarere kan medføre, at konkurrencen mellem dem træder så stærkt i forgrunden, at der bliver tale om dobbelttrafikering.

Takstfastsættelsen på det nuværende trafiknet.

Også med hensyn til fastsættelsen af takster er der i dag tale om en tilsvarende spredning af myndigheden.

Statsbanernes takster på s-banerne — såvel som taksterne for lokalrejser på fjernbanerne — bygger på det i statsbaneloven fastsatte takstniveau og fastsættes således af folketinget efter forslag fra statsbanerne.

KS.s sporvognstakster fastsættes af Københavns borgerrepræsentation efter indstilling fra magistraten.

Nærumbanens takster på jernbanestrækningen fastsættes af ministeriet for offentlige arbejder efter indstilling fra banens bestyrelse.

Rutebil- og omnibustaksterne — såvel for de private som for de offentligt drevne busser — fastsættes som et led i koncessionsbetingelserne og godkendes af de forskellige koncessionsgivende myndigheder.

Denne spredning betyder for det første, at det ofte vil være konkurrencehensynet, som er bestemmende for taksterne på de enkelte linier, i stedet for hensynet til arbejdsdelingen mellem de forskellige trafikmidler. De hovedlinier der præger takstsystemerne, er derfor ofte uensartede, og de mere eller mindre fremtrædende samfundsmæssige hensyn, som har spillet ind ved tariferingen, varierer og udspringer ikke af et fælles overblik for storbyen som helhed. Endvidere betyder spredningen af takstfastsættelse, at der ofte savnes muligheder for at etablere de ønskelige omstigningsordninger **mellem** trafikvirksomhederne indbyrdes.

Etapedelingen i udbygningen af det nuværende trafiknet.

Også etapedelingen — det vil sige beslutningerne om rækkefølgen og tidspunktet for etableringen af nye trafiklinier — er fordelt på flere hænder, idet den i sidste ende ligger hos de enkelte bevilgende myndigheder.

For *statsbanernes trafiklinier* bevilges den fornødne anlægskapital på finansloven, og folketingets stilling er således afgørende for, hvor meget der år for år kan iværksættes af et bestemt anlæg.

For *KS.s trafiklinier* gives bevillingerne på tilsvarende måde af Københavns kommune, idet kommunalbestyrelsen ved de årlige budgetbehandlinger tager stilling til finansieringen af de enkelte planlagte anlæg.

For *NESA* og de andre halvoffentlige selskaber træffes beslutninger om nyanlæg gennem aktionærernes vedtagelse, hvilket i første række vil sige de kommunalbestyrelser, som har aktiemajoriteten i dem. For Nærumbanen skal der endvidere — i det omfang der søges offentlig støtte til modernisering af banen — foreligge bevilling fra ministeriet for offentlige arbejder.

For de *private rutebilers* vedkommende skaffes **anlægskapitalen** af de enkelte rutebilejere.

Denne praksis med hensyn til linienettets etablering indebærer, at de forskellige bevillingsmyndigheder træffer deres dispositioner ud fra deres specielle økonomiske interesser, et forhold, som gør det umuligt at fastlægge et udbygnings- og investeringsprogram for det samlede storkøbenhavnske trafiknet ud fra et helhedssynspunkt, og som desuden ofte kan medvirke til at forflygtige ansvaret for varetagelsen af trafikopgaverne.

En anden hovedvanskelighed ved den nuværende bevillingspraksis ligger i, at investeringerne i trafikmidlerne ikke kan foregå ud fra rene trafikhensyn, idet udgifterne til trafikanlæggene enten indgår i et samlet offentligt budget, der omfatter en række helt andre — og for størstedelen trafikken ganske uvedkommende — forhold, eller de fastlægges ud fra private, forretningsmæssige motiver og er afhængige af den enkelte ejers økonomiske evne.

Endelig må der også i denne sammenhæng peges på det forhold, at det offentliges tilskud til trafikmidlerne — der som regel har karakter af underskudsdækning — er historisk betinget og derfor set i forhold til det samlede trafiknet tilfældigt placeret på staten og de forskellige kommuner. Dette forhold kan ikke undgå at medføre store forskelligheder i trafiknettets udbygning indenfor forskellige dele af egnen.

Alle de her omtalte forhold betyder, at den storkøbenhavnske trafik i dag ikke tilrettelægges ud fra et helhedssynspunkt; spredningen af administration og beføjelser på de nævnte forskellige trafikvirksomheder og -myndigheder indebærer endda på visse områder så store hindringer, at en tilfredsstillende koordinering ikke kan finde sted.

Samfærdselskommissionen har derfor ment, at hvis de fremtidige trafikale opgaver skal løses på en for samfundet tilfredsstillende måde, må der nødvendigvis ske en permanent udbygning i organisationen af den storkøbenhavnske trafik i form af *et koordineringsorgan med myndighed* på de nævnte områder. Efter kommissionens opfattelse ville man derimod ikke kunne magte de meget store opgaver, der følger med storbyens vækst, ved en fortsættelse af den hidtidige praksis med nedsættelse af særlige kommissioner til løsning af de opgaver, der efterhånden trænger sig på.

Til stk. 1.

Om den foreslåede koordinerings form og omfang.

Der kan tænkes forskellige muligheder for at afhjælpe ulemperne og vanskelighederne ved den nuværende ordning af den kollektive trafik. Visse af de vanskeligheder, som er nævnt i de indledende bemærkninger, ville lettest kunne imødegås ved en egentlig sammenslutning af alle trafikmidlerne til et *trafikselskab.* Dette gælder først og fremmest sådanne forhold som takster og omstigningsordninger, hvor en organisation med fælles indtægter og udgifter naturligvis ville give den bedst mulige bag-

grund for en tilfredsstillende ordning. På samme måde ville man antagelig kunne opnå de bedste driftsøkonomiske resultater ved en sammenslutning med fælles drift af alle trafikmidlerne, idet man herigennem kunne opnå den bedste kapacitetsudnyttelse af trafikmidlerne og helt undgå en konkurrence, der i visse tilfælde kan medføre dobbelttrafikering og dermed følgende dårlig økonomi og udnyttelse.

Andre af de nuværende ulemper og vanskeligheder vil formentlig ligeså effektivt kunne imødegås ved en *samling af den myndighed,* der i dag er spredt på forskellige felter. Dette gælder både planlægningen og etapedelingen i trafiknettets udbygning, hvor navnlig en samlet stillingtagen til trafiknettets udformning og trafikering og til investeringernes omfang og rækkefølge er afgørende, medens det i denne forbindelse er mindre afgørende, om alle de forskellige trafikvirksomheder har fælles økonomi.

Det er iøvrigt kommissionens opfattelse, at det også i væsentligt omfang vil muliggøre en rationalisering og koordinering af selve driften og publikumsbetjeningen, at planlægningen af trafikanlæggene sker samlet og ud fra en samfundsøkonomisk vurdering, og at investeringerne foretages på basis af en helhedsplan — i stedet for som nu spredt på staten og på nogle af de berørte kommuner, der hver for sig må varetage deres egne interesser og holde sig indenfor egne økonomiske evner.

Ud fra den betragtning, at en sammenslutning af samtlige trafikvirksomheder i et egentligt trafikselskab både ville volde praktiske og politiske vanskeligheder, har kommissionen ment, at man på det bestående grundlag burde skabe rammerne for et organiseret samarbejde mellem de eksisterende trafikvirksomheder. Man foreslår derfor oprettelsen af et særligt organ, *trafikrådet,* som i hovedtrækkene kan karakteriseres sådan:

Som *planlægningsorgan* omfatter trafikrådet samtlige kollektive trafikmidler og har en myndighed, som ikke alene udstrækker sig over de enkelte trafikforetagenders myndighed, men som også indbefatter de nuværende koncessionsgiveres. Trafikrådets planlægningsmyndighed er desuden overordnet de implicerede trafikvirksomheder samtidig med, at det koordinerer kommunale interesser.

Som *bevillingsmyndighed* er trafikrådet tilsvarende uafhængigt af de enkelte nuværende bevillingsmyndigheders særlige interesser. Dets opgave i den henseende bliver at gennemføre den etapedeling i trafikplanen, som ud fra et helhedssynspunkt synes mest hensigtsmæssig, ved at formidle de tilskud, som såvel staten som alle de kommuner, der omfattes af koordineringen — både hovedstadskommunerne og omegnskommunerne — må yde til den kollektive trafik.

Med hensyn til *omfanget af koordineringen* måtte det principielt foretrækkes, at den fremtidige trafikplan i sin endelige form kom til at omfatte al den trafik, der har tilknytning til storbyen, uanset om det drejer sig om intern bytrafik, oplands- eller nærtrafik fra omegnen eller trafik, der har mere præg af fjerntrafik. Den burde endvidere omfatte alle former for trafik, ikke alene persontrafik, men også vare- og godstransport. Endelig burde den omfatte samtlige trafikmidler, ikke alene de kollektive trafikmidler — baner, sporvogne, busser og rutebiler — men også den individuelle trafik med biler, cykler o. s. v.

En række praktiske forhold taler imidlertid for at indskrænke omfanget af trafikrådets virksomhed noget i forhold til et sådant teoretisk mål. Som det allerede er nævnt, er det forudsat, at der også efter oprettelsen af trafikrådet i et vist omfang skal ydes tilskud til den kollektive trafik fra det offentlige. Som der senere skal redegøres nøjere for, skal disse tilskud udredes af staten og de kommuner, som omfattes af koordineringen, efter en på forhånd fastlagt plan (jfr. bem. til § 27). En væsentlig del af anlæggene for den individuelle trafik — det vil først og fremmest sige de vigtigste *vej- og gadeanlæg* — finansieres imidlertid efter en ordning, som gælder for hele landet, og som vanskeligt vil kunne tilpasses den i geografisk henseende snævrere afgrænsede finansiering af de kollektive trafikmidler. Selv om planlægningen afvej- og gadenettet således hører med i billedet af storbyens trafikforhold og danner et naturligt led i en samlet trafikplan, har man fundet det rigtigst principielt at holde vejspørgsmålene udenfor denne koordinering. Problemerne i forbindelse med vejplanlægningen er derfor kun behandlet i det omfang, de har umiddelbar tilknytning til de kollektive trafikmidler.

Som følge heraf vil trafikrådets koordinering heller ikke omfatte afgørelse af det vigtige principielle spørgsmål om en hensigtsmæssig *arbejdsdeling mellem den individuelle og den kollektive trafik;* trafikrådet må imidlertid af hensyn til de omfattende økonomiske konsekvenser af en dominerende gadetrafik i sin planlægning gå ud fra som en hovedforudsætning, at det fremtidige kollektive trafikapparat må være så effektivt som overhovedet muligt.

For *fjerntrafikken* kan der gøres lignende synspunkter gældende som for vejtrafikken, idet også

her takster og tilskud er baseret på regler, som gælder for landet som helhed. Fjerntrafiklinierne omfattes derfor kun af koordineringen i det omfang, de foruden fjerntrafikken betjener lokaltrafik indenfor det storkøbenhavnske område.

Vare- og godstrafikken er for største delen enten fjerntrafik eller vej- og gadetrafik organiseret på privat basis og må derfor af ovennævnte grunde falde udenfor koordineringen. Den lokale, kollektive vare- og godstrafik indenfor det storkøbenhavnske område betjenes først og fremmest af de såkaldte fragtmandsruter, af visse gods- og havnespor i forbindelse med statsbanernes jernbanenet samt af den af Amagerbanen drevne godsbane. I sammenligning med den kollektive persontrafik indenfor området betyder fragtmandstrafikken og Amagerbanens godstrafik næppe noget videre. Statsbanernes lokale godstrafik er naturligvis betydelig mere omfattende; til gengæld er der her tale om en integrerende del af statsbanernes virksomhed, som man af praktiske grunde må se væk fra i koordineringen. Det samme gælder postvæsenets omfattende transportvirksomhed.

Til stk. 2.

Om de af trafikplanen omfattede trafiklinier og koordineringen af dem.

Som omtalt foran omfatter trafikrådets koordinering principielt samtlige kollektive persontrafikmidler indenfor det storkøbenhavnske område, sådan at trafikplanen skal omfatte alle de jernbanelinier, sporvejs- og omnibuslinier — herunder rutebil- og trolleybuslinier — som udfører trafikopgaver indenfor området.

For *statsbanernes jernbaneliniers* vedkommende omfatter koordineringen således først og fremmest - både økonomisk og planlægningsmæssigt — hele s-banenettet; det vil for det første sige alle de eksisterende s-baner, men herudover også alle de fremtidige s-baner, herunder tunnelbanerne. Efter kommissionens opfattelse må det betragtes som særlig vigtigt, at netop s-banerne inddrages under koordineringen; de vil få afgørende betydning for udviklingen af bysamfundet fremover, og de vil endvidere kræve hovedposten af de kommende trafikinvesteringer.

På visse af strækningerne udenfor s-banerne — dels parallelstrækningerne til s-banerne, dels de strækninger af disse, der falder indenfor de af koordineringen omfattede kommuner — afvikles der foruden fjerntrafik, hvorved her forstås videregående trafik delvis udenfor trafikplanens område, også i et vist omfang ren lokal trafik, hvorved forstås trafik, som i sin helhed falder indenfor trafikplanens område. For denne lokaltrafik må vel principielt gælde, at den såvel med hensyn til økonomien som planlægningen hører under trafikrådet. Indtil der eventuelt bliver tale om en inddragelse under s-banenettet af disse strækninger, må de imidlertid normalt betragtes som led i statsbanernes almindelige fjerntrafik, og spørgsmålet om, i hvilket omfang økonomien og planlægningen i de enkelte tilfælde bør overgå til trafikrådet, må derfor afgøres ud fra rent praktiske hensyn ved det løbende samarbejde i fællesudvalget vedrørende forholdet til statsbanerne sammen med spørgsmålet om koordineringen iøvrigt mellem trafikrådets og statsbanernes planlægning af henholdsvis nærtrafikken og fjerntrafikken (jfr. bem. til § 7).

Ved fastlæggelsen af den nærmere grænse mellem de banestrækninger, hvis planlægning og økonomi skal henlægges under trafikrådet, og de strækninger, der skal forblive under statsbanerne, må der formentlig navnlig lægges vægt på, hvor stor en andel lokaltrafikken udgør af den samlede trafik. Som et tilfælde, hvor det vil kunne vise sig hensigtsmæssigt at forskyde denne grænse i forhold til den for trafikrådets område i almindelighed gældende, kan særligt nævnes banen til Farum. Den længste del af banen forløber indenfor trafikrådets almindelige planlægningsområde og udfører her lokaltrafik på tilsvarende måde som s-banerne. Den del af banen, der forløber udenfor området, har heller ikke i samme grad karakter af fjernbane som de øvrige baner, der udgår fra København; dels er strækningen kun kort — 9 km — dels er trafikken her ikke, som for de øvrige baner, led i et videregående trafiksystem. Alt i alt kan banen i sin helhed kun karakteriseres som en lokalbane; en kommende elektrificering af den har til forudsætning, at den kan føres ind til byens centrale dele, og den vil derfor naturligt kunne behandles på linie med de allerede eksisterende s-baner til bymidten. Det kan således tænkes at være mest praktisk, at både planlægningen og økonomien for denne bane i dens helhed henlægges under trafikrådet.

For *statsbanernes rutebiler* gælder i princippet det samme som for jernbanelinierne. Også her må ruter, som udelukkende forløber indenfor trafikrådets område, høre under trafikrådets økonomi og planlægning ganske på samme måde som for s-banerne. For de ruter, som både betjener trafik indenfor trafikrådets område og udenfor dette, må den rent lokale trafik på de strækninger, som falder indenfor området, principielt høre under trafik-

rådet. Som for banernes vedkommende må der — og efter tilsvarende retningslinier — træffes de nødvendige aftaler om, i hvilket omfang økonomien og planlægningen af sådanne strækninger af praktiske grunde bør overgå til trafikrådet, ligesom der skal etableres det fornødne samarbejde vedrørende køreplaner og takster; som det senere skal omtales, skal der efter trafikrådets oprettelse optages forhandlinger med statsbanerne om, i hvilket omfang disse ruter forvaltningsmæssigt skal henlægges under trafikrådet, eller i hvilket omfang man kan klare sig med økonomiske; overenskomster.

For *KS, NESA* og for *Nærumbanen* omfatter koordineringen samtlige trafiklinier — for Nær umbanen dog i første omgang kun planlægningen.

For *Amagerbanens* vedkommende omfatter koordineringen kun omnibuslinierne, medens selskabets godstrafik med jernbanen efter forhandlinger muligvis kan henlægges under statsbanerne.

For *de private rutebiler* gælder principielt, at koordineringen omfatter planlægningen — men derimod ikke økonomien — for alle de linier, hvis væsentligste trafik falder indenfor trafikrådets område. Dette opnås gennem koncessionsbetingelserne, som stilles i overensstemmelse med trafikrådets samlede plan, idet trafikrådet er koncessionsmyndighed for alle de rutebillinier, hvis længste del falder indenfor trafikrådets område — af praktiske grunde dog her udvidet til Københavns amt. For alle de ruter, hvis længste del forløber udenfor trafikrådets område, er trafikrådets planlægning derimod begrænset til at omfatte afgørelsen af beliggenhed af endestation, stoppesteder, afsætning og påsætning af passagerer samt takster og køreplaner for den stræknings vedkommende, som falder indenfor trafikrådets område (jfr. bem. til § 19, stk. 2).

Rådets opgave er først og fremmest at skabe en *bedre publikumsbetjening* for dette samlede net ved at udvikle dets elementer til en helhed og tilrettelægge driften af det sådan, at samspillet mellem dets enkelte led bliver så effektivt som muligt. Det er en forudsætning, at denne koordinering sker ud fra *samfundsøkonomiske synspunkter* og ikke blot ud fra snævrere driftsøkonomiske synspunkter. Der ligger heri, at bedømmelsen af de enkelte trafiklinier eller det enkelte trafikmiddels økonomi må træde i baggrunden for en vurdering af økonomien af det samlede trafiknet. Hovedopgaven bliver derfor at stræbe efter en hensigtsmæssig arbejdsdeling, sådan at valg af trafikmiddel og driftsform overalt udelukkende bestemmes af de trafikbehov, der konstateres eller forventes på det pågældende sted. På samme måde er det en forudsætning, at lokale ønsker i givet fald må træde i baggrunden for en vurdering af betjeningen set ud fra et *helhedssynspunkt.*

Til stk. 3.

Om trafikrådets virksomhed set i forhold til andre former for planlægning.

Det siger sig selv, at planlægningen af den kollektive trafik indenfor det storkøbenhavnske område vil gribe ind på planlægningen af en lang række andre forhold, ligesom omvendt også dispositionerne på disse felter vil påvirke planlægningen af trafikken. Dette gælder først og fremmest den placering af den fremtidige befolkningstilvækst, som vil blive resultat af byudviklingslovgivningen; men herudover gælder det også forhold, som der kan træffes bestemmelse om i henhold til byplanloven og vejlovgivningen m. m.

Loven af 23. april 1949 om regulering af bymæssige bebyggelser, *byudviklingsloven,* tilsigter groft sagt — ved fastlæggelse af byudviklingsplaner — at hindre den hidtidige i samfundsmæssig henseende uøkonomiske spredning af vore største byer, i første række København, Aarhus, Aalborg og Odense. 1 byudviklingsplanen foretages således en opdeling af arealerne indenfor vedkommende byudviklingsområde i tre kategorier: 1) inderzonearealer, hvorved forstås arealer, som stort set allerede i dag er byggemodne, og hvorpå der kan iværksættes byggeri, uden at dette kræver tilladelse fra byudviklingsmyndighedernes side, 2) mellemzonearealer, hvorved forstås arealer, som indtil videre ikke kan udnyttes til bymæssig bebyggelse, men hvor det pågældende byudviklingsudvalg kan tillade, at visse forberedelser til bebyggelse finder sted, eller at der sker overførelse til inderzone indenfor planens gyldighedsperiode, og endelig 3) yderzonearealer, hvor der — foruden at byggeri til landbrug og gartneri umiddelbart er tilladt — kan gives tilladelse til byggeri af mere landligt — eller i hvert fald lokalt — tilsnit samt sommerhus- og kolonihaveområder.

Det byudviklingsudvalg for Københavns-egnen, som den 6. oktober 1949 nedsattes af boligministeriet, har den 2. maj 1951 afgivet sin hovedbetænkning med tilhørende *byudviklingsplan,* som efter at have været forelagt et særligt rigsdagsudvalg den 18. december 1951 er godkendt af byplannævnet. Den således godkendte plan gælder i 15 år, og spørgsmålet om, hvor en bymæssig udvikling kan finde sted, og hvor der ikke kan finde en sådan udvikling

sted, er der således nu i hovedtrækkene taget stilling til.

By udviklingsplanen kan således betragtes som det første officielle skridt hen imod en helhedsplanlægning af Kobenhavns-egnen. Det må derfor være naturligt, at man på andre felter, hvor der foregår en samlet planlægning, må søge at støtte byudviklingsplanen. Dette gælder ganske særligt for trafikplanlægningen. Under arbejdet med byudviklingsplanen har det da også fra flere sider været fremhævet, at det måtte betragtes som en forudsætning for by udviklingsarbejdets heldige gennemførelse, at der skete en ændring af tilrettelægningen af den kollektive trafik. I den skrivelse af 9. oktober 1951, hvorved byplannævnet forelagde byudviklingsplanen for indenrigs- og boligministeren, har nævnet således også lagt den største vægt på, at s-banerne kom til at danne grundstammen i det fremtidige trafiknet, og at samfærdselskommissionen fremkommer med indstilling om retningslinierne for udbygningen af trafiksystemet. Den stærke vekselvirkning mellem trafik og bebyggelse understreges også af, at *by udviklingsplanens hovedlinier* er fastlagt ud fra trafikale hensyn. Man har således anset det for at være af ganske afgørende betydning, at alle byens og omegnens kvarterer har gode direkte trafikforbindelser, først og fremmest til bymidten, men i nogen grad også til de andre dele af byen og omegnen. Byudviklingsudvalget opstiller endvidere fire krav til en fuldt tilfredsstillende trafikbetjening af et forstadsområde: 1) det pågældende trafikmiddel skal føres direkte til bymidten, 2) det skal have stor kapacitet og kunne udbygges til stor driftshyppighed, 3) de pågældende arealer skal ligge indenfor en vis — ikke for stor — gangafstand fra trafikmidlet og 4) den samlede rejsetid bør holdes indenfor en vis grænse, for Københavns vedkommende helst indenfor den tidsgrænse, der i dag er fra bymidten ud til de yderste udløbere af spor vejsnettet.

Byudviklingsplanens fordeling af byggeområder ne er stærkt præget af det hovedsynspunkt, at det er ønskeligt, at i det mindste de større tætbebyggelser, industrikvarterer og lignende, som der bliver tale om i den første 15-års periode, så vidt muligt placeres indenfor det således definerede *første klasses trafikområde.* Dette synspunkt er ikke alene motiveret i, at beboerne herved får den bedste trafikbetjening, men også i den opfattelse, at der vil være samfundsøkonomiske fordele forbundet med en koncentration af de tekniske anlæg i forbindelse med en hensigtsmæssig placering af den fremtidige bebyggelse. I byudviklingsudvalgets betænkning peges der således på, at den moderne kollektive trafik er forbundet med meget store anlægsudgifter for samfundet, og at man derfor — når de bedst egnede trafikmidler er tilvejebragt — må sørge for, at de bliver bedst muligt udnyttet.

Samfærdselskommissionen finder det vigtigt at understrege, at koordineringen af den kollektive trafik skal gå hånd i hånd med den byudviklingsmæssige planlægning, der allerede har fundet sted, og som vil fortsætte frem over. I lovforslaget har dette fundet udtryk i, at man direkte i formålsparagraffen har angivet i lovteksten, at trafikplanlægningen skal *understøtte byudviklingsplanen,* sådan at bestræbelserne først og fremmest må gå ud på at sikre en tidssvarende udvikling af trafikapparatet indenfor det første klasses trafikbetjente område. Herudover har det givet sig udtryk i, at byudviklingsmæssig sagkundskab er forudsat repræsenteret i komiteen, samt at byudviklingsmyndighederne er foreslået repræsenteret i teknikerudvalget, ligesom det er en forudsætning, at de er repræsenteret i fællesudvalget vedrørende vej- og byplanforhold (jfr. bem. til §§ 6 og 7).

Det er tidligere nævnt, at byudviklingsplanen kun fastlægger, hvor der skal bygges, og hvor der ikke skal bygges, eller med andre ord byens kontur. Planlægningen af „indmaden", det vil sige udformningen af den fremtidige bebyggelse indenfor zone grænserne, foretages i henhold til *byplanloven* af de enkelte kommuner med boligministeriet som godkendende myndighed. For en lang række af de forhold, der skal tages stilling til i byplanerne, vil planlægningen af den kollektive trafik spille en afgørende rolle.

Af andre forhold, som har betydning for de fremtidige bydannelser og deres trafikforhold, kan nævnes vejforholdene, der i henhold til *vejlovgivningen* planlægges og bestyres af Københavns amt eller de enkelte kommunalbestyrelser, eftersom det drejer sig om landeveje eller kommunens egne veje, og i begge tilfælde med ministeriet for offentlige arbejder som øverste myndighed, og i et vist omfang også som direkte planlæggende myndighed.

For at understrege betydningen af et samarbejde på disse punkter er det angivet i formålsparagraffen, at trafikrådet skal udøve sin virksomhed med hensyntagen til de vej- og byplanmæssige dispositioner for de forskellige dele af området. Desuden er det forudsat, at særligt kendskab til byplanlægning skal være repræsenteret i komiteen, ligesom det er foreskrevet, at de centrale vej- og byplanmyndigheder

og amtsvejvæsenet såvel som kommunernes tekniske forvaltninger skal være repræsenteret i teknikerudvalget (jfr. § 6). Endelig er der gennem fællesudvalget vedrørende vej- og by planforhold skabt en fast ramme om det løbende samarbejde mellem trafikrådet og de pågældende andre myndigheder (jfr. bem. til § 7).

Bemærkninger til § 2:

Trafikrådets område.

Grænsen for det betalende område.

Spørgsmålet om, hvilket område trafikrådet skal omfatte, må naturligvis ses ud fra to hovedsynspunkter: trafikrådets interesse i at få omegnskommunerne med og omegnskommunernes interesse i at være med i koordineringen. Disse interesser synes at falde sammen. For trafikrådet må den primære interesse ligge i at kunne gennemføre en koordinering af trafikken i de kommuner, der er betydende led i den trafikale og erhvervsøkonomiske helhed, som Storkøbenhavn danner. For omegnskommunerne, som skal deltage økonomisk i trafikrådets dispositioner, må interessen tilsvarende vajre størst i de kommuner, hvor der er et stort trafikbehov, og hvor trafikrådet kan sikre en tilfredsstillende trafikbetjening som et led i udbygningen af et særligt nærtrafiksystem med særlig hyppig betjening, særlige nærzonetakster o. s. v.

Samfærdselskommissionen har anstillet en undersøgelse over, hvilke skillelinier i befolkningsfordelingen, i byudviklingsplanens zonedragning, i trafikbetjeningen, i den erhvervsmæssige tilknytning til København o. s. v., som naturligt kunne danne grænse for trafikrådets geografiske område. Man er herigennem kommet til det resultat, at ingen af disse kriterier i sig selv giver nogen fast geografisk grænse, men at de på den anden side allesammen synes at tale for, at trafikrådets område ikke gøres for stort.

Ser man på kommunernes *befolkningstal* — eller bedre endnu på de enkelte kommuners indbyggertal i de bymæssige bebyggelser — viser det sig, at der ude i egnen ligger en række kommuner med så ringe befolkningstal eller med et så landligt præg, at der kan være tvivl om, hvorvidt disse kommuner bør tages med under trafikrådet.

Tilsvarende viser undersøgelser af de enkelte kommuners *erhvervsmæssige forhold,* at en række af de fjernere kommuner erhvervsmæssigt er så selvstændige, — eller i hvert fald har så ringe tilknytning til hovedstaden — at der næppe kan være nogen særlig interesse i, at de tages med.

Man har været mest tilbøjelig til at lægge hovedvægten på kommunernes *trafikbehov,* der jo i og for sig er et udtryk for, i hvor høj grad kommunerne erhvervsmæssigt er orienteret udadtil. Groft taget synes trafikbehovet først og fremmest at variere med trafikbetjeningen, sådan at kommuner med gode trafikforbindelser — alt andet lige — viser større erhvervsmæssig tilknytning til København end kommuner med ringere trafikforbindelser. Naturligvis vil en god trafikbetjening i mange tilfælde være motiveret med et allerede bestående trafikbehov; men der er næppe tvivl om, at der sker en vekselvirkning, sådan at en udvikling af trafikbetjeningen altid stimulerer den efterfølgende udvikling af trafikbehovet.

Man må derfor gå ud fra, at den *fremtidige trafikbetjening* vil blive temmelig afgørende for kommunernes erhvervsmæssige struktur, for deres trafikbehov og dermed også for deres interesse i at betale til et storkøbenhavnsk trafikråd. Det vil med andre ord sige, at trafikrådets planlægning i høj grad vil komme til at dirigere den erhvervsmæssige udvikling i Københavns-egnen, og at trafikrådet på den måde får en stærk indflydelse på byudviklingen. Det er nævnt foran, at det har været et af byudviklingsudvalgets hovedsynspunkter ved udarbejdelsen af by udviklingsplanen at muliggøre en koncentration af investeringerne til de tekniske anlæg, der er nødvendige af hensyn til den kommende befolkningstilvækst. Ud fra samfundsmæssige hensyn må det derfor i første omgang dreje sig om at skabe og udvikle en effektiv trafikbetjening i takt med den befolkningsmæssige udvikling, der tilsigtes indenfor byudviklingsplanens inderzoneområder, fremfor at sprede kræfterne ud over hele Københavns-egnen. Både trafikrådet og omegnskommunerne må derfor være interesseret i, at der som betalende parter kun medtages områder, der er beliggende indenfor det primære trafikopland, som byudviklingsplanen har karakteriseret som første klasses trafikbetjent område, nemlig de nuværende + de fremtidige s-baneoplande.

Trafikrådets planlægningsområde.

Principielt må trafikrådets planlægningsområde falde sammen med det område, som betaler trafikrådets virksomhed, og som er medbestemmende ved bevillingerne til nyinvesteringerne. På den anden side ville det være uheldigt, om planlægningen af trafikforholdene udenfor trafikrådets om-

råde foregik, uden at trafikrådet er sikret en vis indflydelse.

Man anfægter således ikke de eksisterende kompetente myndigheders beføjelser for de trafiklinier, som overvejende ligger udenfor trafikrådets primære område, men har i stedet fundet det rimeligt, at der etableres et *fast organiseret samarbejde* mellem **trafikrådet** og de pågældende myndigheder i de senere omtalte fællesudvalg vedrørende forholdet til statsbanerne samt vedrørende omnibuskørsel, hvor sager angående trafiklinier, som forløber såvel indenfor som udenfor trafikrådets område, skal tages op til behandling (jfr. bem. til § 7).

Med hensyn til *kompetence fordelingen* mellem på den ene side trafikrådet og på den anden side statsbanerne eller den nuværende koncessionsmyndighed er forholdet det, at hver af parterne principielt har den endelige afgørelse indenfor sit eget område. Det er således foreslået, at trafikrådet har afgørelsen med hensyn til stoppesteder, afsætning og påsætning af passagerer, takster o. s. v. for de strækninger, som forløber indenfor trafikrådets område, selv om planlægningen af den pågældende trafiklime iøvrigt og koncessionsgivningen ligger andet steds **(jfr.** bem. til § 19, stk. 2).

Det skal iøvrigt bemærkes, at man for *omnibuskoncessionernes* vedkommende af rent praktiske grunde har foreslået grænsen for trafikrådets myndighedsområde sammenfaldende med Københavns amts grænse, sådan at koncessionsgivningen indenfor København, Frederiksberg og Københavns amt i princippet overdrages til trafikrådet som eneste koncessionsmyndighed.

Til stk. 1.

Om de deltagende kommuner.

Grænserne for det fremtidige s-baneopland er naturligvis ikke sammenfaldende med de administrative grænser i Københavns-egnen, men bestemt af en vis, ikke for stor, afstand fra de fremtidige s-banestationer. Når man alligevel i forslaget har fastlagt trafikrådets område som de *kommuner,* der har eller som efter allerede tiltrådte planer kan påregne at få s-banebetjening, skyldes det, at man må regne med, at en kommune som helhed vil have interesse i s-banen, selv om kun en del af kommunen har direkte adgang til den, ligesom vel også samtlige kommunens beboere må være med til at betale til trafikanlæggene.

Kommunerne udenfor dette fremtidige s-baneopland — altså de mindre bymæssigt prægede kommuner Ledøje-Smørum, Sengeløse og Køgebugtkommunerne fra Vallensbæk og udefter samt de fjernere beliggende, mere selvstændige kommuner Hørsholm, Birkerød, Farum og Værløse — ville næppe føle det rimeligt at betale til noget, de kun har begrænset interesse i. Trafikrådet kan på sin side heller ikke være interesseret i at have dem med fra starten, da man på den måde ville blive udsat for krav, som man ikke ville kunne honorere.

Dette synspunkt gælder i endnu højere grad de nærmeste købstæder. Af en undersøgelse, som samfærdselskommissionen har foretaget af den erhvervsmæssige tilknytning mellem København og Helsingør, Hillerød, Roskilde og Køge, fremgår det således, at disse byer i langt højere grad end de nævnte omegnskommuner erhvervsmæssigt hviler i sig selv (jfr. bilag 4).

Til stk. 2.

Om fremtidige udvidelser af trafikrådets område.

Da man næppe kan regne med, at man på forhånd med sikkerhed kan afgøre, hvilke kommuner der i en fjernere fremtid vil få s-baner eller en lignende intensiv trafikbetjening, er der i loven sikret en mulighed for med tiden at udvide det primære område til at omfatte flere kommuner, end man har fundet hensigtsmæssigt at inddrage fra starten. Spørgsmålet om en sådan udvidelse må naturligvis kunne rejses såvel af trafikrådet som af en kommune, der ønsker at blive inddraget. Såfremt der er enighed mellem disse to parter, må inddragelsen være afgjort hermed, idet amtets erklæring lam er vejledende.

Det må betragtes som en *forudsætning for en inddragelse,* at den sker ved en 5-års periodes begyndelse, idet trafikplanen forudsætter en bestemt økonomisk byrdefordeling mellem de deltagende kommuner, og denne fordeling foretages for 5 år ad gangen samtidig med trafikplanens vedtagelse. Endvidere må det naturligvis være en forudsætning, at man kun kan inddrage en kommune som helhed (jfr. bem. til stk. 1).

Motiveringen for eventuelle udvidelser af trafikrådets område må naturligvis ligge i, at den trafikale og befolkningsmæssige udvikling tilsiger en udvikling også af det særlige nærtrafikområde. Afgørelsen af, hvorvidt udviklingen har medført, at en kommune skal inddrages under området eller ej, må derfor i udpræget grad blive byplan- eller byudviklingsmæssigt motiveret. Man har derfor foreslået, at en sådan inddragelse — i tilfælde hvor der ikke på forhånd var enighed mellem trafikrådet og den pågældende kommune — skulle kunne indankes til endelig afgørelse for det i hen-

hold til byplanloven nedsatte *byplannævn,* der også er godkendende myndighed for by udviklingsplanen. Begrundelsen herfor ligger endvidere i, at byplan**nævnet** er den eneste instans indenfor Københavnsegnen, som tager sig af byplanopgaver over en bred front, og som rummer repræsentanter for hele egnen.

Forslaget er i flere henseender bygget op på Københavns amtsrådskreds; grænserne for trafikrådets koncessionsområde falder sammen med amtsgrænsen (jfr. bem. til stk. 1), omegnskommunernes repræsentanter i bevillingsrådet er for knapt halvdelens vedkommende valgt af amtsrådet, og tillige er amtsrådet på omegnskommunernes vegne endelig afgørende instans med hensyn til bevillinger til investeringer. Medens man uden vanskelighed kan holde visse kommuner indenfor amtet **udenfor** koordineringen — som det efter forslaget er tilfældet med Værløse, Vallensbæk, Thorslunde-Ishøj, Sengeløse og Ledøje-Smørum — vil det omvendt næppe kunne lade sig gøre uden ændringer i trafikrådets organisatoriske opbygning at medtage kommuner udenfor Københavns amt. Hvad der ovenfor er sagt om inddragelse af nye kommuner, gælder derfor kun kommuner indenfor Københavns amtsrådskreds. Skulle udviklingen medføre nødvendigheden af inddragelse af kommuner herudenfor, må der formentlig enten søges opnået en overenskomst med den pågældende kommune, eller der må muligvis en lovændring til.

Bemærkninger til kapitel II:

Det organisatoriske grundlag for planlægningen.

Bemærkninger til § 3:

Trafikrådets forskellige organer m. v.

Hovedopgaven for trafikrådet bliver at træffe alle mere betydende afgørelser med hensyn til selve planlægningen af trafiknettet, fastlæggelsen af hovedprincipperne for nettets trafikering samt at formidle de fornødne bevillinger. Endvidere må der sikres et effektivt samarbejde med andre myndigheder, hvis interesseområder berøres af trafikrådets koordineringsarbejde, eller hvis beføjelser kan få indflydelse på planlægningen og forvaltningen af de a kollektive trafik.

Selve trafikrådets opbygning.

De beføjelser, der må samles hos selve den fælles overledelse for hovedstadens trafik, er så væsensforskellige, at det synes mest hensigtsmæssigt al, opbygge trafikrådet af to led, et planlæggende og administrerende og et bevilgende organ.

Afgørelsen af, hvilke midler der af det offentlige skal stilles til rådighed for den kollektive trafik, bør således *tilkomme en politisk forsamling,* repræsenterende staten og de deltagende kommuner, som skal fremskaffe de fornødne økonomiske midler. Denne folkevalgte forsamling vil endvidere i forbindelse med den finansielle afgørelse få lejlighed til at tage stilling til de tekniske og økonomiske hovedprincipper for planen som helhed.

Selve den planlæggende virksomhed og arbejdet med at føre planen ud i livet må derimod ifølge sagens natur overdrages til et snævrere administrativt organ af *særligt sagkyndige personer,* udstyret med sådan myndighed og ansvar, at det kan disponere med den forretningsmæssige hurtighed, smidighed og uafhængighed, som hensynet til en effektiv indsats kræver.

Trafikrådet tænkes herefter sammensat af to led: *et bevillingsråd,* der består af politiske repræsentanter for staten og kommunerne, og som tager stilling til de grundlæggende økonomiske spørgsmål og andre af trafikplanens hovedprincipper, og *en komité,* der repræsenterer den nødvendige sagkundskab, og som har den planlæggende og udøvende myndighed.

Sikring af samarbejdet udadtil.

Bestemmelserne i dette lovforslag medfører i almindelighed ingen ændring i de beføjelser, der ved den øvrige lovgivning er tillagt myndigheder på en række områder, der tangerer trafikrådets virksomhed (jfr. § 15, stk. 1).

Et snævert samarbejde med disse myndigheder må derfor tilstræbes for at sikre, at trafikrådets planlægning ikke griber ensidigt ind på disse områder samtidig med, at det naturligvis er ønskeligt, at de pågældende myndigheder får mulighed for under deres planlæggende arbejde at blive gjort bekendt med og tage hensyn til trafikrådets dispositioner. For at lægge samarbejdet med disse myndigheder m. v. ind i faste rammer og således sikre en

lobende kontakt med dem, foreslås oprettet en **række** *stående fællesudvalg* med repræsentanter for såvel trafikrådet som vedkommende myndighed.

Det omtalte samarbejde mellem trafikrådet og myndighederne udenfor rådet har også et andet formål. Såvel disse myndigheder som de berørte trafikvirksomheder vil således sidde inde med en erfaring og sagkundskab, som trafikrådet bør have adgang til at drage videst mulig nytte af. Man foreslår derfor institueret et sagkyndigt, rådgivende organ, *tekniker udvalget,* som rummer repræsentanter for de interesserede myndigheder og trafikvirksomheder, og hvis hovedopgave er at udtale sig om den trafikplan, som komiteen udarbejder hvert 5. år (jfr. § 13, stk. 7). Der skulle herigennem skabes sikkerhed overfor bevillingsrådet for, at planen i teknisk henseende er bedst muligt underbygget.

Til stk. 1.

Om bevillingsrådets og komiteens opgaver og beføjelser.

Den foran omtalte opdeling af trafikrådet i to led tilsiger følgende hovedlinier for fordelingen af opgaverne mellem det bevilgende og det planlæggende organ.

Bevillingsrådet får efter forslaget tillagt beføjelse til at tage stilling til, hvilke beløb der skal stilles til rådighed til trafikplanens gennemførelse, samt spørgsmål vedrørende optagelse af fornødne lån (jfr. § 25) og spørgsmål om foranstaltninger til dækning af eventuelt opstået driftsunderskud og anvendelse af eventuelle driftsoverskud (jfr. § 24). Bevillingsrådet skal endvidere godkende lønningsreglementer for trafikpersonalet (jfr. §§ 11 og 12) og overenskomster om overtagelse af forvaltningen af nuværende trafikvirksomheder samt vilkår for en henlæggelse og overtagelse af rettigheder og forpligtelser (jfr. §§ 10 og 43). Endelig skal bevillingsrådet påkende komiteens regnskaber, ligesom komiteen skal holde bevillingsrådet underrettet om virksomheden gennem forelæggelse af årlige budgetter og årlige beretninger (jfr. § 33). Såfremt komiteen ønsker gennemført væsentlige ændringer i planen, skal de tiltrædes af bevillingsrådet (jfr. § 13).

Bevillingsrådet nedsætter et forretningsudvalg til opretholdelse af nærmere kontakt med komiteen i tilfælde af, at bevillingsrådet ønsker ændringer i den forelagte plan. Forretningsudvalget danner endvidere sammen med den administrerende direktør et koncessionsudvalg, der afgør spørgsmål om, til hvem tilladelse til omnibuskørsel indenfor hovedstadsområdet skal gives (jfr. § 19), og spørgsmål om eventuel afgift af eller tilskud til privat drevne omnibusruter (jfr. § 19, stk. 4).

Komiteen udarbejder trafikplanen og tilvejebringer under dette planlægningsarbejde den omtalte kontakt med andre myndigheder og virksomheder samt forelægger planen for bevillingsrådet (jfr. § 13). Komiteen giver de nærmere forskrifter for de enkelte trafikvirksomheder med hensyn til planens gennemførelse (jfr. § 16), og fastsætter i forbindelse hermed bl. a. de nærmere vilkår for jernbane- og sporvejsdrift og omnibuskørsel, ligesom den bemyndiges til at anlægge planlagte jernbane- og sporvejslinier (jfr. §§ 17, 18 og 19) og lade foretage fornødne ekspropriationer (jfr. § 20). Komiteen træffer endvidere beslutninger om, hvorvidt driften af omnibuslinier, som komiteen har fået koncession på, skal henlægges til andre virksomheder eller eventuelt bortforpagtes (jfr. § 8). Komiteen fastsætter iøvrigt de nærmere vilkår for forpagtningsforhold samt for eventuelle lån til private rutebilejeres materielanskaffelser (jfr. § 31). Desuden godkender komiteen budgetter og regnskaber for de enkelte trafikvirksomheder under trafikrådets område (jfr. § 36). Komiteen skal endelig optage forhandlinger om overtagelse af forvaltningen af trafikvirksomheder, som henlægges økonomisk under trafikrådet (jfr. § 10). Det tilkommer iøvrigt komiteen som administrativ myndighed at handle på trafikrådets vegne med retsstiftende virkning for dette (jfr. § 37).

Til stk. 2.

Om tekniker udvalgets og fællesudvalgenes opgaver og beføjelser.

Tekniker udvalg et, der repræsenterer eksisterende trafikvirksomheder og trafikmyndigheder udenfor trafikrådet, har ingen egentlige beføjelser. Dets virksomhed er rent rådgivende, idet det skal have komiteens trafikplan til udtalelse, inden den forelægges for bevillingsrådet, og den sagkundskab, som er repræsenteret i teknikerudvalget, kommer herved til at stå som garant overfor bevillingsrådet for, at planen er forsvarlig i teknisk henseende.

Formentlig vil teknikerudvalgets udtalelse i almindelighed have karakter af en samlet indstilling. Der må imidlertid være lejlighed for de enkelte medlemmer af teknikerudvalget til at afgive en særlig udtalelse om forhold, som det efter deres opfattelse skønnes af betydning for bevillingsrådet at være bekendt med før den endelige stillingtagen til den samlede plan.

Fællesudvalgene, som repræsenterer trafikrådet og forskellige myndigheder udenfor rådet, har heller

ingen egentlige beføjelser. Deres opgave er at samordne den planlægning, som foretages af en række myndigheder, som hver for sig har afgørelsen indenfor sit felt. De beslutninger, der træffes ved forhandlinger i fællesudvalgene, kan derfor ikke være bindende på anden måde end derved, at enighed i et fællesudvalg må forpligte vedkommende parter til at gå ind for fællesudvalgets synspunkter overfor deres endeligt afgørende myndigheder. Der kan derimod ikke blive tale om, at et flertal i et fællesudvalg skal kunne nedstemme andre synspunkter eller på anden måde anfægte deres kompetence.

Bemærkninger til **§ 4:**

Bevillingsrådet.

Ved sammensætningen af bevillingsrådet, der består af repræsentanter for staten og de kommuner, der økonomisk skal bidrage til ordningen, må det anses for at være af afgørende betydning, at ingen enkelt deltager eller gruppe af deltagere med samme særinteresser får en sådan overvægt, at den kan dominere trafikrådet. Man har derfor først **og** fremmest tilstræbt en *ligevægt mellem de tre store interessegrupper:* staten, København og Frederiksberg samt Gentofte og omegnen.

Med dette udgangspunkt vil mandatfordelingen ganske vist ikke svare til befolkningsfordelingen; dels ville det imidlertid være udelukket for statens vedkommende at tilgodese et hensyn til befolkningsfordelingen, dels måtte en konsekvent repræsentation efter folketal medføre, at der skulle foretages en successiv regulering af **mandatfordelingen** i takt med befolkningsudviklingen, hvad man af praktiske grunde må vige tilbage for.

Den befolkningsmæssige overvægt, Københavns kommune har i forhold til de andre kommuner i det storkøbenhavnske område, får således ikke udtryk ved den foreslåede mandatfordeling. Forskellen i denne henseende mellem Københavns kommunes stilling og omegnskommunernes vil imidlertid til en vis grad udlignes, efterhånden som omegnens andel af hovedstadens indbyggertal stiger ved tilflytning. Den omstændighed, at omegnen omfatter en række selvstændige kommuner, der er af meget varierende størrelse og til en vis grad hver har sine interesser at gøre gældende, vil også i sig selv kunne motivere en noget større repræsentation, end om samme befolkningsmængde var samlet i een kommune.

Det skal iøvrigt bemærkes, at en mandatfordeling, der sikrede en i alle henseender helt ligelig behandling, og gav alle de deltagende kommuner selvstændig repræsentation samt tog hensyn til omfanget **af** de forskellige parters økonomiske bidrag, ikke ville kunne opnås, uden at det forannævnte vigtigere hensyn til ligevægtig repræsentation for de tre store interessegrupper måtte opgives.

Til stk. 1.

Om bevillingsrådets størrelse og udvælgelse.

Ved fastsættelsen af *bevillingsrådets størrelse* har man **på** den ene side søgt at sikre de deltagende parter en så fuldgyldig repræsentation som muligt og på den anden side af praktiske grunde bestræbt sig på at begrænse medlemmernes antal. Afvejningen af disse hensyn har ført til, at man foreslår tillagt hver af de tre grupper 12 repræsentanter. Sammen med formanden tæller bevillingsrådet herefter 37 medlemmer.

De 12 **repræsentanter** for *København og Frederiksberg* er fordelt med 10 til København og 2 til Frederiksberg. Man har herved lagt vægt på, at Frederiksberg får en repræsentation, som både tilgodeser kommunens størrelse, og som samtidig kan anses for et fuldgyldigt udtryk for den politiske stilling i kommunen, hvilket **må** anses for vigtigt, eftersom Frederiksberg kommunalbestyrelse er en af de fire politiske forsamlinger, som skal godkende bevillingerne til investeringer efter vedtagelsen i bevillingsrådet (jfr. § 25, stk. 3). Udvælgelsen foretages af de respektive kommunalbestyrelser ved forholdstalsvalg mellem de i kommunalbestyrelsen repræsenterede politiske partier.

Efter den afgrænsning, der er foreslået for trafikrådets område (jfr. § 2), omfatter dette — foruden København og Frederiksberg — *Gentofte samt 14 egentlige omegnskommuner,* der har et indbyggertal varierende fra ca. 1 500 til ca. 50 000 **indbyggere.** Når Gentofte i forholdet til bevillingsrådet er henregnet til samme gruppe som omegnskommunerne, skyldes det, at trafikproblemerne i denne kommune i mange retninger svarer mere til forholdene i de øvrige omegnskommuner langs s-banerne end i København og Frederiksberg. Der må her navnlig peges på den geografiske afstand fra centrum, den udbredte lave bebyggelse og den omstændighed, at Gentofte, i modsætning til København og Frederiksberg, men i lighed med omegnskommunerne, administrativt og økonomisk henhører under Københavns amtsråd. Da Gentofte og de 14 omegnskommuner tilsammen får 12 repræsentanter i bevillingsrådet, vil en direkte repræsentation af alle kommunerne være udelukket. Udpegningen af repræsentan-

ter, der dækker flere kommuner, ville i og for sig naturligt kunne foretages af Københavns amtsråd, dels handler amtsrådet i andre henseender — således f. eks. i en række vejspørgsmål og sygehusspørgsmål — for hele området, dels er det også amtsrådet, der på omegnskommunernes vegne tager stilling til spørgsmålet om offentlige bevillinger til trafikplanen (jfr. § 25, stk. 3). Man har dog fundet det naturligt, at kommunerne får adgang til mere direkte at øve indflydelse på valget af repræsentanterne til bevillingsrådet. Det er herved taget i betragtning, at offentlige tilskud til trafiksystemet ikke skal afholdes af amtsskatterne, men skal tilvejebringes ved de enkelte kommunernes foranstaltning, ligesom der er lagt vægt på, at nogle af de spørgsmål, som bevillingsrådet kan komme til at tage principiel stilling til, vil kunne være af byplanmæssig art og således kunne berøre problemer, hvor ikke amtsrådet, men de enkelte kommuner er de kompetente myndigheder. For at sikre disse forskellige hensyn ved valget af medlemmer til bevillingsrådet er der institueret en særlig valgforsamling, der repræsenterer såvel amtsrådet som primærkommunerne indenfor området. Amtsrådet vælger først 5 repræsentanter, og derefter vælger valgforsamlingen 7 for de øvrige kommuner (jfr. nærmere bemærkningerne til stk. 3). Denne udvælgelsesform sikrer ikke på forhånd Gentofte kommune en direkte repræsentation i bevillingsrådet, selv om der set i forhold til de øvrige omegnskommuner gør sig særlige forhold gældende for Gentoftes vedkommende — både på grund af kommunens størrelse og karakteren af det særlige trafikapparat, der igennem årene er bygget op ved kommunens støtte, og som i det væsentlige dækker kommunens område. Der må dog i den sammenhæng peges på, at Gentofte i kraft af sin størrelse vil få en betydelig indflydelse i valgforsamlingen; det må derfor betragtes som givet, at Gentofte vil få en repræsentant i bevillingsrådet, ligesom der også må pegos på, at valgordningen ikke udelukker, at der vælges to repræsentanter for en enkelt kommune, f. eks. Gentofte.

Bevillingsrådets formand udpeges af bevillingsrådet; dette må anses for at være mest stemmende med den ligestilling af kommunale og statslige interesser, der iøvrigt tilstræbes i organisationens opbygning. Da det vil være ønskeligt at få en formand, hvis uvildighed anerkendes fra både statslig og kommunal side, foreslås det, at der gives ministeren for offentlige arbejder lejlighed til i samråd med indenrigs- og boligministeren at pege på et emne til formandsposten, og det er derfor bestemt, at bevillingsrådet skal forhandle med ministrene, inden udnævnelsen foretages. Formanden vælges første gang af de 36 medlemmer, som i forvejen er udpeget af de forskellige politiske forsamlinger. Det må således forudsættes, at bevillingsrådet første gang udpeger en person udenfor dets egen kreds; der vil eksempelvis til denne post kunne vælges en person, som ikke repræsenterer nogen politisk interesse, men har særlig administrativ erfaring. Formanden vælges for en periode af 7 år, idet man af hensyn til kontinuiteten i bevillingsrådets arbejde har ment i videst muligt omfang at burde søge undgået, at der skal ske formandsskifte samtidig med overgangen til nye 5-års planlægningsperioder. Ved formandsskifte deltager den afgående formand i udvælgelsen af den nye; formanden vil iøvrigt kunne genvælges.

For de *øvrige medlemmers* vedkommende har man fundet, at udskiftning normalt kun bør finde sted efter hvert valg til de forsamlinger, de pågældende medlemmer repræsenterer. På den anden side skal en sådan udskiftning ske efter hvert valg (jfr. indenrigsministeriets bekendtgørelse nr. 269 af 29. maj 1943), idet medlemmerne skal repræsentere staten og kommunerne, navnlig i økonomiske spørgsmål. Genvalg vil kunne finde sted. De af folketinget valgte medlemmer må iøvrigt efter sædvanligt fulgte regler ny- eller genvælges ved begyndelsen af hvert folketingsår. Overgangen til nye 5-års perioder bør derimod ikke i sig selv være motivering for nybesættelser.

Til stk. 2.

Om stedfortrædere for bevillingsrådets medlemmer.

Lovforslaget hjemler for det første valg af egentlige *suppleanter,* som skal træde til i tilfælde af et medlems forfald. Valget foretages af den myndighed, som udvælger vedkommende medlem, og suppleanterne bør principielt repræsentere samme interesser som de medlemmer, de eventuelt skal træde i stedet for.

Herudover har man fra omegnskommunernes side udtalt ønske om i særlige tilfælde at kunne erstatte et eller flere af de af valgforsamlingen valgte medlemmer med andre, der dækker interesseområder, som ikke har opnået nogen repræsentation ved det oprindelige valg, men som det senere viser sig ønskeligt at have talsmænd for ved bevillingsrådets afgørelser af forelagte spørgsmål. En sådan udskiftning af medlemmer vil enten kunne foretages af selve valgforsamlingen, hvis der er almindeligt flertal for den, eller — såfremt der er enighed herom mellem alle de i valgforsamlingen repræsenterede kommuner — af disse i fællesskab, uden at det er nødven-

digt at indkalde den egentlige valg forsamling. Valg af disse *særlige stedfortrædere* bør være undergivet lignende begrænsninger, som iøvrigt gælder for valget af omegnskommunernes medlemmer af bevillingsrådet. Det må således betragtes som en forudsætning, at den foreskrevne fordeling med 5 repræsentanter for amtsrådet og 7 for de øvrige kommuner bibeholdes ved en udskiftning (jfr. bem. til stk. 3). Normalt vil et medlem, der er indsat som særlig stedfortræder, fungere indtil almindeligt nyvalg til de politiske forsamlinger finder sted.

Til stk. 3.

Om udpegning af valgmænd i omegnskommunerne.

Den valgforsamling, der skal vælge omegnskommunernes medlemmer i bevillingsrådet, og som foruden amtsrådet består af valgmænd udpeget af de enkelte kommuner, bør ikke være for stor. På den anden side bør der tilstræbes en repræsentation, der er rimelig i forhold til befolkningstallet i de enkelte kommuner, både sådan, at de store kommuner får et antal valgmænd, svarende til kommunens størrelse, og samtidig sådan, at der sikres mindst een valgmand, også for de kommuner, som er for små til at blive repræsenteret ved almindelig forholdstalsfordeling.

Ud fra en afvejning af disse hensyn er det foreslået, at hver kommune iidpeger en valgmand for hvert påbegyndt antal af 5 000 indbyggere. Ved at lægge det påbegyndte antal til grund sikres der også de små kommuner en valgmand. Valgforsamlingen vil herefter komme til at bestå af ea. 50 valgmænd. Rent praktisk må fremgangsmåden være den, at amtmanden indkalder valgforsamlingen, og at amtsrådet først foretager valget af sine 5 medlemmer, hvorefter den samlede valgforsamling vælger de resterende 7 omegnsrepræsentanter. Af disse sidstnævnte skal mindst de 6 have sæde i primærkommunernes kommunalbestyrelser, d. v. s. at hver enkelt af dem direkte skal repræsentere en af de i valgforsamlingen repræsenterede kommuner. Udvælgelsen sker i begge tilfælde ved forholdstalsvalg mellem de i amtsrådet og den samlede valgforsamling repræsenterede politiske partier.

For at det område, der betaler til koordineringen, kan betragte sig som fuldgyldigt repræsenteret i bevillingsrådet, må det tilstræbes, at omegnskommunernes mandater bliver fordelt over hele området, sådan at ingen enkelt sektor eller en enkelt kommune får overvægt, samtidig med at andre dele af egnen ikke bliver repræsenteret. Det er derfor fastsat, at samtlige dele af trafikrådets område så vidt muligt skal repræsenteres, ligesom der ved amtsrådets valg af repræsentanter ikke må vælges mere end eet medlem med bopæl i samme kommune; denne valgform udelukker dog ikke, at samme kommune får mere end een af de ialt 12 repræsentanter.

Til stk. 4.

On. bevillingsrådetsforretningsudvalg.

Under hensyn til, at bevillingsrådet er en forholdsvis stor forsamling, er det fundet praktisk at nedsætte et forretningsudvalg som et underudvalg af bevillingsrådet. Forretningsudvalgets opgaver bliver bl. a. at føre de nødvendige forhandlinger mellem rådet og komiteen i tilfælde af, at bevillingsrådet ønsker ændringer i en forelagt plan (jfr. § 25, stk. 2).

Ved forretningsudvalgets sammensætning er man — ligesom ved sammensætningen af bevillingsrådet — gået ud fra princippet om en tre-deling af repræsentationen mellem de tre hovedgrupper af deltagere, idet der er givet staten, København og Frederiksberg og omegnen 3 medlemmer hver. Man har fundet det nødvendigt, at der i loven sikres Frederiksberg et sasrligt medlem, idet Frederiksberg kommune selvstændigt skal tiltræde bevillingsplanen. Udvælgelsen sker ved forholdstalsvalg mellem de i de forskellige grupper repræsenterede politiske partier; for Frederiksbergs vedkommende udpeges repræsentanten af flertalsgruppen. Sammen med formanden ta?ller udvalget således 10 medlemmer. Der påregnes ikke valgt stedfortrædere til forretningsudvalget.

Foruden at være et kontaktorgan mellem bevillingsrådet og komiteen danner forretningsudvalget sammen med den administrerende direktør *koncessionsvdvalget,* der indenfor området giver tilladelse til omnibuskørsel (jfr. § 19, stk. 2) og endvidere træffer bestemmelse om eventuelle tilskud til eller afgifter fra. indehavere af private omnibusruter (jfr. § 19, stk. 4).

Til stk. 5.

Om bevillingsrådets forretningsorden.

Det må være mest praktisk, at bevillingsrådet selv fastsætter sin forretningsorden. Det skal dog bemærkes, at medens det normalt er formanden, som indkalder rådet, vil det første gang ske på foranledning af indenrigs- og boligministeren som et led i lovens gennemførelse. For at den stedfortræder, der må være for formanden under dennes eventuelle forfald, i påkommende tilfælde effektivt

kan substituere formanden, må han nødvendigvis — enten ved deltagelse i bevillingsrådets og forretningsudvalgets møder eller gennem referater af disse — have lejlighed til til stadighed at følge rådets arbejde.

Til stk. 6.

Om medlemmernes vederlag m. v.

Det vil være naturligt, at vederlaget til formanden og hans stedfortræder fastsættes af samme myndighed, som udnævner formanden, nemlig bevillingsrådet. løvrigt bør medlemmerne af bevillingsrådet og deres stedfortrædere have tillagt diæter i overensstemmelse med tjenestemandslovens regler om vederlag til medlemmer af kommissioner, nævn

Bemærkninger **til** § 5:

Komiteen.

Af hensyn til de omfattende opgaver, trafikrådet vil blive stillet overfor, må der lægges stor vægt på, at den daglige ledelse kan udøves så effektivt og smidigt og samtidig sagligt velunderbygget som muligt. Ledelsen bør derfor ligge hos et organ, bestående af nogle få, særligt sagkyndige, som både planlægger og som har den udøvende myndighed med hensyn til planens gennemførelse.

Hensynet til komiteens handlekraft og effektivitet må imidlertid tillige påbyde, at der tillægges denne ledelse en selvstændig stilling overfor bevillingsrådet. Medens bevillingsrådet efter forslaget skal godkende den samlede trafikplan og i forbindelse hermed tage stilling til de grundlæggende principper, som planen bygger på, og til spørgsmålet om omfanget af investeringer og af offentlige tilskud hertil, bor komiteen derfor have fuld myndighed til at afgore alle spørgsmål, der opstår i forbindelse med gennemførelsen af den godkendte plan, således at tilslutning fra bevillingsrådet alene skal indhentes ved spørgsmål, der griber ind i selve planens principper eller ligger udenfor de givne bevillingsmæssige rammer.

Til stk. 1.

Om komiteens udnævnelse, kvalifikationer m. v.

Man har fundet det naturligst, at komiteens medlemmer *lidnævnes af bevillingsrådet;* dels afstikker bevillingsrådet ved sin godkendelse af trafikplanen rammerne for komiteens arbejde, ligesom det også herigennem skaffer midler til komiteens aflønning, dels er den administrerende direktør ansvarlig overfor bevillingsrådet for komiteens virksomhed.

Med hensyn til medlemmernes *kvalifikationer* må der først og fremmest lægges vægt på, at komiteen som helhed bliver i stand til at varetage befolkningens interesser ved udøvelsen af den myndighed, der gennem loven tillægges den. Da der således i første række må lægges vægt på de enkelte medlemmers personlige egenskaber, har man ikke ment på forhånd at burde begrænse kredsen af emner til personer, som har bestået bestemte eksaminer. På den anden side må der naturligvis forudsættes en vis administrativ og juridisk indsigt i ledelsen af en virksomhed af denne karakter, ligesom også de byplanmæssige og byudviklingsmæssige synspunkter, der skal være retningsgivende for trafikrådets virksomhed, må repræsenteres i ledelsen. Hensynet til de i formålsparagraffen angivne retningslinier for rådets arbejde må endvidere kræve, at økonomisk sagkundskab — omfattende trafikøkonomi og finansielle spørgsmål samt spørgsmål om trafikkens samfundsøkonomiske konsekvenser — er med i ledelsen. Endelig bør der selvsagt være sikret repræsentation for den særlige tekniske indsigt og erfaring.

Der kunne rejses det spørgsmål, om man kunne nøjes med færre medlemmer i komiteen. Det kan imidlertid heroverfor anføres, at et antal på 5 giver mulighed for en spredning af den nævnte sagkundskab samtidig med, at der gives plads for et medlem, som ikke repræsenterer nogen speciel sagkundskab.

Da det må være en forudsætning, at ingen af komitémedlemmerne må kunne opfattes som talsmand for en enkelt af de interessegrupper, der vælger medlemmerne til bevillingsrådet, må ingen af komiteens medlemmer tillige være medlem af bevillingsrådet. Medlemmerne bør iøvrigt af hensyn til deres uafhængige stilling ikke have tilknytning til nogen af de trafikvirksomheder, der henhører under trafikrådets myndighed.

Medlemmernes *funktionsperiode* er, ligesom det er tilfældet for formanden for bevillingsrådet, begrænset til 7 år ad gangen. Når denne periode er sat til 7 år, skyldes det også her hensynet til kontinuiteten i arbejdet, idet det så vidt muligt bør undgås, at ledelsen skulle skifte samtidig med, at en ny 5-års planlægningsperiode påbegyndes. Man har imidlertid anset det for rigtigst, at bevillingsrådet efter forløbet af et sådant — ikke for langt — tidsrum kan stå frit med hensyn **til,** om man ønsker, at de hidtidige ledere skal fortsætte, eller foretrækker at søge nye emner til posterne. Indenfor funktions-

perioden vil medlemmerne derimod — af hensyn til en sikring af deres uafhængighed — kun kunne afskediges efter regler, svarende til dem, der gælder for statens tjenestemænd (jfr. stk. 5).

Det er ikke hensigten, at der skal vælges stedfortrædere for komiteens medlemmer.

Til stk. 2.

Om direktørens kompetence.

Af hensyn til ledelseiis effektivitet — såvel som af praktiske hensyn — har man foreslået, at et af komiteens medlemmer udnævnes til administrerende direktør, som kan forestå *ledelsen af det daglige, løbende arbejde;* det er muligt, at de øvrige medlemmer af komiteen kun vil behøve at vie en del af deres arbejdskraft til deres virksomhed for trafikrådet.

Med denne sammensætning af komiteen bliver det den administrerende direktør, som har den *endelige, besluttende myndighed* indenfor komiteen og ansvaret for komiteens virksomhed overfor bevillingsrådet. Man bør da sikre sig, at direktørens beslutninger og indstillinger til bevillingsrådet i alle tilfælde afgives på et så alsidigt grundlag som muligt. Direktøren bør derfor først træffe afgørelser af videregående betydning på grundlag af møder i den samlede komité, ligesom han må være pligtig at fremlægge eventuelle afvigende meninger fra eet eller flere komitémedlemmer for bevillingsrådet sammen med forelaeggelsen af en sag (jfr. nærmere bem. til stk. 3).

Til stk. 3.

Om komiteens forhandlingsprocedure.

For at sikre, at de forskellige former for sagkundskab, der er repræsenteret i komiteen, får lejlighed til at blive gjort tilstrækkeligt og uafhængigt gældende, er det udtrykkeligt krævet, at alle afgørelser af videreækkende betydning skal træffes på grundlag af møder i den samlede komité. Man har anset denne form for mere værdifuld, end om den administrerende direktør blot rådførte sig med de øvrige medlemmer et for et; gennem en fælles drøftelse mellem medlemmerne kan hvert af dem tage de andres synspunkter med i sine overvejelser, og der sikres herigennem det bedste grundlag for en alsidig bedømmelse af foreliggende spørgs mål og det stærkeste incitament til et stadigt løbende samarbejde mellem repræsentanterne for de forskellige saglige synspunkter. Samtidig får hvert medlem lejlighed til at udtale sig om ethvert spørgsmål af mere principiel betydning og ikke blot om problemer, der skønnes særligt at henhøre under hans fagområde. Det enkelte medlem af komiteen bør nemlig ikke blot opfatte sig som talsmand for en speciel sagkundskab, men bør tage stilling til problemerne ud fra en samlet vurdering af alle de forskellige synspunkter. Det må understreges, at hensigten med komiteens sammensætning ikke er at oprette flere forskellige, af hinanden tildels uafhængige, administra bionsafdelinger, men at sikre at alle vigtigere spørgsmål, der opstår for trafikrådet, bliver behandlet i et organ, der har forudsætninger for at foretage en helhedsbedømmelse ud fra de forskellige synspunkter, der skal være ledende for trafikrådets virksomhed.

Det vil selvsagt altid være et skøn, hvilke afgørelser der er af en sådan betydning, at de fortjener drøftelse i den samlede komité. Da formålet med bestemmelsen — at forebygge, at komiteen ensidigt følger en enkelt linie, betinget af direktørens særlige uddannelsesretning — imidlertid ville kunne forflygtiges, hvis direktøren alene kunne afgøre, hvilke emner han ønskede debatteret i den samlede komité, har man ment, at der bør tillægges hvert medlem en selvstændig ret til at forlange en sag drøftet i komiteen. Samtidig har man fastslået en ret for hvert komitémedlem til at forlange sine afvige ude meninger i en sag fremlagt for bevillings· rådet sammen med direktørens indstilling, således at bevillingsrådet bliver bedst muligt orienteret om eventuelle afvigende synspunkter blandt de sagkyndige ledere, inden det træffer sine principielle afgørelser. Forøvrigt tør man vel forvente, at komitémedlemmerne, og navnlig direktøren, vil tilstræbe så vidt muligt at fremkomme med en enstemmig indstilling overfor bevillingsrådet og derfor vil søge de forskellige synspunkter bøjet mod hinanden.

Til stk. 4.

Om komitémedlemmernes uafhængighed af andre myndigheder m. v.

Det har været betragtet som en forudsætning for hele den foreslåede ordning, at trafikrådets organer fik en så uafhængig stilling som muligt. Dette gælder også komiteens medlemmer, som må være uafhængige af f. eks. andre trafikvirksomheder eller -myndigheder, medens de er tilknyttet trafikrådet. I bestræbelserne for at undgå, at komitémedlemmerne skulle få skær af inhabilitet, har man ikke anset det for praktisk at opregne særlige stillinger, hvor en interessekonflikt især kan befrygtes, idet det skønnes mere smidigt og lige så betryggende,

at en kvalificeret majoritet af bevillingsrådet skal sanktionere enhver beskæftigelse udenfor trafikrådet. Inhabilitetshensynet bør imidlertid ikke udelukke, at der til komiteen vælges peroner, der iovrigt har føling med trafikale spørgsmål og netop herigennem besidder sagkundskab.

Til stk. 5.

Om komité medlemmernes retsstilling.

Der må som nævnt foran lægges stor vægt på, at komiteen får en så uafhængig stilling, at dens handlekraft ikke bliver bundet af manglende kompetence til at tage stilling til de foreliggende sager (jfr. bem. til stk. 3). For yderligere at udbygge denne selvstændighed er det foreskrevet, at komitémedlemmerne indenfor deres funktionsperiode ikke kan afskediges vilkårligt, men kun efter tilsvarende regler, som gælder for statens tjenestemænd.

Med hensyn til adgangen til pension og ventepenge efter eventuel afsked må der dog forholdes i overensstemmelse med, hvad der måtte være aftalt med bevillingsrådet ved ansættelsen.

***Til** stk. 7.*

Om komiteens personale.

For at kunne bestride de opgaver, der påhviler komiteen, må denne nødvendigvis have et vist personale. Udvælgelsen og ansættelsen af dette personale foretages af komiteen.

De nærmere bestemmelser om lønklasser og andre ansættelsesvilkår for personalet foreslås som et særligt afsnit i trafikrådets lønningsreglement for trafikdirektoratet (jfr. § 11). Lønningsreglementet skal udfærdiges af komiteen og godkendes af bevillingsrådet.

Bemærkninger til § 6:

Teknikerudvalget.

Teknikerudvalget er som nævnt et rent rådgivende organ (jfr. bem. til § 3), hvis vigtigste opgave bliver at gennemgå komiteens trafikplan, før der i bevillingsrådet skal tages stilling til investeringsplanen for den kommende 5-års periode. Hensigten med gennemgangen i teknikerudvalget er dels at sikre overfor bevillingsrådet, at planen er realistisk, dels at give ikke alene de af trafikrådets arbejde berørte myndigheder, men også trafikvirksomheder og andre, der omfattes af planen, lejlighed til at fremsætte deres synspunkter til komiteens forslag.

Det vil naturligvis være af stor betydning, at teknikerudvalget får en så alsidig sammensætning som muligt. På den anden side vil det ikke være formålstjenligt i et enkelt organ at få alle de berørte interesser repræsenteret. Man har således ment, at personaleorganisationernes interesser bedre og mere naturligt vil kunne varetages gennem lovforslagets bestemmelse om, at lønningsreglement og regulativer for trafikdirektoratet udfærdiges efter forhandling med de pågældende forhandlingsberettigede faglige organisationer (jfr. § 11, stk. 3), ligesom der på sædvanlig måde forudsættes oprettet samarbejdsudvalg med repræsentanter for ledelsen og personalet.

Til stk. 1.

Om teknikerudvalgets sammensætning.

Teknikerudvalget må for det første rumme repræsentanter for de *centrale myndigheder*, hvis dispositioner direkte kan få indflydelse på trafikrådets planlægning, eller som omvendt kan berøres direkte af trafikplanens bestemmelser.

Dette gælder *byplan- og byudviklingsmyndiglie-derne* og endvidere *boligdepartementet* som øverste byplan- og byudviklingsmyndighed, som begge bør have en repræsentant, valgt af indenrigs- og boligministeren.

Endvidere gælder det *vejdirektoratet*, der som øverste vejmyndighed bør have en repræsentant, valgt af ministeren for offentlige arbejder.

Desuden bør *ministeriet for offentlige arbejders departement*, under hvis forretningsområde omnibusdriften henhører, og som er ressortministerium for privatbanerne, have en repræsentant, valgt af ministeren.

Af hensyn til den indflydelse, som de færdsels - regulerende foranstaltninger vil få på trafikplanen, bør der endelig indtræde en repræsentant for *politimyndighederne* i området. Denne repræsentant, der foreslås valgt af justitsministeren, kan f. eks. være politidirektøren i København, en af de lokale politimestre eller eventuelt en medarbejder hos en af disse myndigheder.

Desuden bør der sikres *kommunerne* repræsentation i udvalget.

På grund af det store antal kommuner i området foreslås det dog, at kun de tre største kommuner, nemlig *København, Frederiksberg og Gentofte*, får en særlig repræsentant, medens de øvrige kommuner får 3 *fælles repræsentanter*, valgt af samme valgforsamling, som vælger omegnskommunernes repræsentanter i bevillingsrådet (jfr. § 4). Da udvalgets virksomhed bliver af ren saglig-teknisk karakter,

foreslås det, at de af kommunerne valgte medlemmer skal repræsentere de tekniske forvaltninger i kommunerne, hvorved der naturligvis tænkes pä de grene af forvaltningen, som trafikrådets planlægning har størst betydning for, navnlig administrationen af kommunernes byplan- og vejplanlægning. Kommunernes politiske repræsentation er derimod sikret gennem bevillingsrådet. Gennem den foreslåede repræsentation i teknikerudvalget for kommunerne vil disse være repræsenteret ikke alene i deres egenskab af byplanmyndig heder, men også som vejbestyrelser. Vejbestyrelserne for de offentlige veje er de enkelte kommunalbestyrelser, i Københavns kommune magistraten (jfr. Københavns byggelovs § 27). Hovedfærdselsårerne udenfor Københavns kommune — landevejene — bestyres af amtsrådet, der også fører tilsyn med de øvrige offentlige veje — bivejene — i omegnskommunerne. Det foreslås derfor, at der også indtræder et medlem, valgt af Københavns amtsråd og repræsenterende *amtsvejinspektoratet.*

Endvidere bør de *trafikvirksomheder,* som omfattes af trafikplanen, repræsenteres.

Dette gælder således trafikdirektoratet, som omfatter de virksomheder, hvis forvaltning bliver henlagt under rådet. Det gælder endvidere *statsbanerne,* som bør have en repræsentant, valgt af ministeren for offentlige arbejder.

De private rutebilejere skal efter forslaget repræsenteres gennem organisationen Landsforeningen Danmarks Bilruter, som omfatter alle Københavnsegnens private rutebilruter.

Endelig er der foreslået en repræsentant for *landsnævnet* vedrørende omnibus- og fragtmandskørsel, som i et vist omfang vil blive koncessionsmyndighed for ruter, der forløber såvel indenfor som udenfor trafikplanens område (jfr. § 19, stk. 2).

Til stk. 2.

Om stedfortrædere og særligt sagkyndige.

Det forudsættes, at alle de nævnte myndigheder og virksomheder m. fl., der udpeger medlemmerne, samtidig for hver af dem udpeger en stedfortræder, som i givet fald kan repræsentere den pågældende interesse i tekniker-udvalget. Det forudsættes iøvrigt, at ikke blot den administrerende direktør, men også de andre komitémedlemmer deltager i teknikerudvalgets møder.

Da medlemmerne ikke kan være i besiddelse af specielt kendskab til alle de emner, der drøftes i udvalget, må de være berettiget til under møderne at medtage særligt sagkyndige medarbejdere. Antallet af medarbejdere, der kan deltage i mødet, må dog kunne begrænses, f. eks. gennem forretningsordenen.

Til stk. 3.

Om teknikerudvalgets forhandlingsprocedure.

Den administrerende direktør fungerer som formand for teknikerudvalget og kan til enhver tid indkalde til møder i udvalget. Med henblik på behandlingen af komiteens trafikplan er han pligtig at indkalde udvalget senest 6 måneder før begyndelsen af en 5-års periode, for at udvalget kan drøfte planen (jfr. § 13, stk. 7).

Endvidere indkaldes udvalget, når komiteen påtænker at foretage ændringer i en vedtagen plan indenfor perioden, samt når formanden iøvrigt beslutter det, eller et andet medlem fremsætter begæring derom. Allerede under forberedelsen af trafikplanen bør komiteen imidlertid søge kontakt med sagkyndige udenfor komiteen, og der kan derfor således også på dette stadium blive spørgsmål om at indkalde teknikerudvalget til drøftelse af spørgsmål af mere generel betydning, ligesom komiteen også iøvrigt må kunne sammenkalde udvalget til behandling af principielle spørgsmål. Det skal i den sammenhæng understreges, at teknikerudvalgets virksomhed bliver af rent rådgivende karakter, og at der ikke træffes afgørelser af udvalget.

For så vidt enkelte af teknikerudvalgets medlemmer måtte have et særligt byrdefuldt arbejde i udvalget, må bevillingsrådet kunne bestemme, at der skal tillægges dem et honorar derfor. Iøvrigt bør medlemmerne vederlægges på samme måde som medlemmerne af de af staten nedsatte kommissioner og nævn m. m.

Endelig må udvalget selv kunne fastsætte sin forretningsorden.

Til stk. 4.

Om ret til fremmøde i teknikerudvalget.

Det er nævnt, at ikke alle de organer, der berøres af trafikplanen, kan repræsenteres i tekniker-udvalget. Det foreslås derfor, at de trafikvirksomheder og de statsmyndigheder eller kommunale myndigheder, der ikke har en sådan repræsentation, får adgang til at give møde i udvalget for at drøfte sager, der i særlig grad berører dem, på tilsvarende måde som de enkelte kommuner har adgang til at optage forhandling med byplannævnet (jfr. byplanlovens § 4).

lovrigt bor komiteen forhandle spørgsmål af den omhandlede karakter enten direkte med de pågældende eller i de stående fællesudvalg, således at deres fremmode i teknikerudvalget bliver en undtagelse, men hverken komiteen eller udvalget bør kunne afskære en myndighed eller trafikvirksomhed, der ønsker det, fra at få lejlighed til at forhandle direkte med udvalget. Derimod har man ment, at forhandlinger mellem komiteen og organisationer, som ikke er repræsenteret i teknikerudvalget, bør ske udenfor dette; dette gælder således forhandlinger med personaleorganisationerne (jfr. alm. bem. til § 6).

Bemærkninger til § 7:

De stående fællesudvalg.

Det er allerede nævnt, at der gennem byudviklingsloven samt byplan- og vejlovgivningen er tillagt stats- og kommunale myndigheder, som står udenfor trafikrådet, visse beføjelser, som kan gribe ind i de beføjelser, som ved lovforslaget foreslås tillagt trafikrådet (jfr. bem. til § 1). Principielt anfægter trafikrådsforslaget ikke disse andre myndigheders beføjelser (jfr. § 15, stk. 1); man har derfor anset det for mest hensigtsmæssigt, at det nødvendige samarbejde kunne lægges fast ved etableringen af stående fællesudvalg med repræsentanter for såvel trafikrådet som de pågældende myndigheder.

Tilsvarende gælder, at trafikrådets forhold til lovgivningen om omnibuskørsel og færdselslovgivning vil nødvendiggøre stadige forhandlinger mellem trafikrådet og andre myndigheder, selv om trafikrådsforslaget på disse områder forudsætter visse kompetenceændringer (jfr. § 15, stk. 3, og § 19).

Endelig gælder det også for trafikrådets forhold til statsbanerne, at koordineringen af nærtrafikken og fjerntrafikken af praktiske grunde kræver et løbende samarbejde (jfr. nærmere § 14, stk. 1).

Til stk. 1.

Om de nødvendige fællesudvalg.

Det vil ikke på forhånd kunne forudses, hvilke stående fællesudvalg der kan blive tale om at nedsætte; det må afhænge af, hvilke problemer der vil vise sig i forhold til andre myndigheder, efterhånden som trafikrådets arbejde skrider frem. Der er derfor tillagt komiteen beføjelse til at nedsætte særlige udvalg, når forholdene taler for det.

På visse punkter kan det imidlertid forudses, at et organiseret samarbejde er uomgængeligt, sådan at det vil være mest hensigtsmæssigt på forhånd at foreskrive nedsættelse af fællesudvalg samt nøjere redegøre for deres sammensætning.

Dette gælder først og fremmest spørgsmålet om trafikplanens forhold til *byudviklingsplanen, byplanlægningen* og *vejplanlægningen,* da udøvelsen af de beføjelser, der ved de herhen hørende lovbestemmelser er tillagt de deri omhandlede myndigheder, på forskellig måde kunne gribe ind i trafikrådets arbejde. Ikke mindst vil byudviklingsplanen øve stor indflydelse på udbygningen af trafiknettet, der må tilrettelægges således, at det giver alle de områder, der efter byudviklingsplanen forudsættes bebygget, en effektiv betjening (jfr. bem. til § 1), men også byplanspørgsmål som anlæg af stationer, spor, trafikpladser, remiser, garager og lign. anlæg, må drøftes med vedkommende byplanmyndigheder. Endelig må trafikrådet holde sig i nøje kontakt med vejmyndighederne, hvis beslutninger om, hvorledes vejene skal udbygges, eller om, at nye veje skal forbeholdes visse færdselsarter, kan være af stor betydning for de under rådet hørende gadetrafikmidler.

Da de beføjelser, som er tillagt byudviklings og byplanmyndighederne på den ene side og vejmyndighederne på den anden side, til en vis grad griber ind over hinanden, vil det formentlig være hensigtsmæssigt, at alle de pågældende myndigheder repræsenteres under eet i *fællesudvalget vedrørende vej- og byplanforhold.*

Også med hensyn til *omnibuskørslen* må et fast organiseret samarbejde på forhånd anses for nødvendigt. For de omnibuslinier, som forløber dels indenfor, dels udenfor trafikrådets område, tilkommer koncessionsmyndigheden enten trafikrådet eller de i omnibusloven omhandlede myndigheder, alt efter om den længste del af ruten falder indenfor eller udenfor området (jfr. § 19, stk. 2).

Det vil derfor i mange tilfælde være hensigtsmæssigt, at de nærmere forhandlinger mellem trafikrådet og myndighederne i de tilstødende områder — dels vedrørende spørgsmålet om, hvem der bør have tilladelse til at drive en bestemt rute, dels vedrørende de nærmere vilkår, herunder takster, omstigningsregler og køreplaner — kan henvises til et *fællesudvalg vedrørende omnibuskørslen.*

For den del af trafiknettet, der trafikeres af sporvogne og omnibusser, vil det være af stor betydning, om der er eller agtes truffet færdselsregulerende foranstaltninger, såsom ensrettet færdsel, forbud mod visse færdselsarter, o.s.v. Disse spørgsmål, som der i henhold til færdselsloven træffes bestemmelse om af politiet, men som vejbestyrelserne dog

har en vis indflydelse på, bør derfor drøftes i et stående *fællesudvalg vedrørende ferdselsregulering.*

Driftsteknisk kommer s-banerne til at indtage en særstilling overfor trafikrådet, sammenlig tiet med de andre trafikvirksomheder, idet s-banetrafikken af praktiske grunde ikke lader sig udskille fra statsbanernes fjerntrafik. Såvel de fælles anlægsarbejder som fastsættelsen af takster og køreplaner for nærtrafik og fjerntrafik vil derfor nødvendiggøre en koordinering af det planlægnings- og projekteringsarbejde, der foretages henholdsvis i trafikrådet og i statsbanerne. Disse spørgsmål vil også mest hensigtsmæssigt kunne henvises til et *fællesudvalg vedrorende forholdet til statsbanerne.*

Til stk. 2.

Om fællesudvalgenes sammensætning

Principielt må fællesudvalgene omfatte repræsentanter for komiteen på den ene side og på don anden side de myndigheder, virksomheder eller organisationer, som et bestemt spørgsmål sorterer under. Repræsentanterne for myndighederne udenfor trafikrådet bør endvidere i almindelighed være vedkommende myndigheds repræsentant i teknikerudvalget. I visse tilfælde må det dog forekomme naturligt, at fællesudvalgene også kommer til at omfatte repræsentanter for myndigheder, som ikke er direkte repræsenteret i teknikerudvalget; dette gælder således i vej- og byplanspørgsmål, hvor den bestemmende myndighed gennem lovgivningen er henlagt til de enkelte omegnskommuner, der imidlertid langtfra alle er repræsenteret i teknikerudvalget.

For *fællesudvalget vedrørende byplan- og vejforhold* vil det på grund af det store antal kommuner i området ikke være muligt at lade repræsentanter for samtlige kommuner deltage i møderne. Det vil være hensigtsmæssigt, at der i samtlige møder deltager en fast kærne, bestående af komiteen, repræsentanterne i teknikerudvalget for de centrale byplan- og byudviklingsmyndigheder samt for vejdirektoratet. I det omfang, drøftelserne vedrører enkelte kommuner indenfor området, bør en repræsentant for disse imidlertid tiltræde udvalget. For så vidt der behandles spørgsmål om offentlige veje i Københavns amtsrådskreds, bør tillige Københavns amtsvej inspektorats repræsentant i teknikerudvalget deltage i drøftelserne, repræsenterende enten vejbestyrelsen eller tilsynsmyndigheden.

I *fællesudvalget vedrorende omnibuskørslen* bør komiteen og repræsentanterne i teknikerudvalget for ministeriet for offentlige arbejders departement og Landsforeningen Danmarks Bilruter deltage. Da sidstnævnte organisation kun repræsenterer private rutebilejere, bør også generaldirektoratet for statsbanerne, der driver et stort antal omnibusruter, være repræsenteret i møderne ved sit medlem i teknikerudvalget. I de enkelte sager bør endvidere deltage repræsentanter for vedkommende trafikudvalg og tillige for landsnævnet vedrørende omnibus- og fragtmandskørsel, for så vidt dette i det pågældende tilfælde har myndigheden.

I *fællesudvalget vedrørende færdselsreguleringen* bør i alle tilfælde deltage komiteen og repræsentanterne i teknikerudvalget for trafikdirektoratet, politiet og vejdirektoratet. I de enkelte sager bør udvalget tiltrædes af en repræsentant for vedkommende vejbestyrelse og eventuelt for vedkommende politimyndighed. Vedrører sagen en bivej i Københavns amtsrådskreds, bør endvidere Københavns amtsvejinspektorats repræsentant i teknikerudvalget deltage i mødet. Vedrører sagen en landevej, vil amtsvejinspektoratet være repræsenteret som vejbestyrelse.

Fællesudvalget vedrørende forholdet til statsbanerne må omfatte komiteen og en, eventuelt flere repræsentanter for statsbanerne. Det vil formentlig være mest hensigtsmæssigt, at statsbanerne normalt repræsenteres ved det samme medlem, som statsbanerne har udpeget til teknikerudvalget. Statsbanerne må dog være berettiget til at lade sig repræsentere ved andre og eventuelt flere personer i de enkelte møder.

Komiteen foretager de fornødne indkaldelser til møderne i de stående fællesudvalg, og møderne ledes af et af komiteens medlemmer, men det kan ikke anses for nødvendigt, at samtlige komiteens medlemmer deltager i alle møderne.

Deltagerne i møderne i fællesudvalgene bør oppebære tilsvarende diæter m. m. som medlemmerne af teknikerudvalget (jfr. bem. til § 6, stk. 3).

Bemairkninger til kapitel III:

Forvaltoingen af den daglige drift.

De kollektive trafikmidler — s-banerne, sporvejene, busserne og rutebilerne — sorterer i dag under en række forskellige virksomheder, dels offentlige, dels halvoffentlige og endelig private rute-

bilejere (jfr. bem. til § 1). Efter forslaget vil trafikrådet komme til at forestå planlægningen for alle de virksomheder, der driver deres trafiklinier indenfor området (jfr. § 13), ligesom alle de offentlige og halvoffentlige trafikvirksomheder indenfor området — bortset fra Nærumbanen — i økonomisk henseende indordnes under trafikrådet. Hensynet til den tilstræbte koordinering af trafikmidlerne indenfor nærtrafikken tilsiger endvidere, at de hel- og halvoffentlige virksomheder — i det omfang det er muligt — også administrativt bør henlægges under et enkelt fælles organ.

En sådan henlæggelse vil være forbundet med mange praktiske fordele. Således vil en gennemført rationalisering af materiellet til niveau-trafiklinierne indenfor nærtrafikken bedst kunne sikres, hvis det er et enkelt organ, der anskaffer og benytter materiellet. En centralisering af forvaltningen vil dernæst betyde, at vedligeholdelsen billiggøres ved at samles i store værksteder og ikke spredt på en række forskellige værksteder med hver sin ledelse. Også udnyttelsen af den forhåndenværende vognpark vil blive mere effektiv, hvis den alene er underlagt et enkelt organ. På samme måde vil en fælles forvaltning muliggøre en mere effektiv anvendelse af arbejdskraften, end om dennes arbejdsfelt er begrænset til en enkelt virksomheds administrationsområde. I forbindelse hermed kan nævnes, at man vil kunne undgå, at personalet på de linier, som i dag drives i samdrift mellem KS på den ene side og henholdsvis NESA og Amagerbanen på den anden side, fortsat skal udskiftes ved takstgrænserne på Lyngbyvej og Sundbyvester Plads. Endelig vil det lette en hensigtsmæssig køreplanlægning for området, at den sorterer under en enkelt institution, ligesom også omstigningsordninger vil være lettere at gennemføre, hvis de skal praktiseres mellem trafiklinier, der drives af samme organ, end hvis de administreres hver for sig.

For visse trafikliniers vedkommende ville en henlæggelse af forvaltningen under trafikrådet imidlertid støde på særlige vanskeligheder, og man har derfor i forslaget forudsat, at forvaltningen af den daglige drift i første omgang kun skulle omfatte de trafiklinier, hvor en overtagelse på nuværende tidspunkt er praktisk og politisk gennemførlig. En særstilling indtager som nærmere omtalt nedenfor statsbanernes nærtrafiklinier, idet de er så intimt forbundet med statsbanernes øvrige virksomhed, at en udskillelse er vanskelig, og for s-banernes vedkommende måske endog umulig.

Endvidere har man ment at burde opretholde privat rutebildrift indenfor koordineringens rammer og — i hvert fald foreløbigt den selvstændige drift på Nærumbanen.

Bemærkninger til § 8:

Fordelingen af tranliniernes forvaltning.

Forvaltningen af statsbanernes trafiklinier.

Som allerede fremhævet i de indledende bemærkninger, indtager statsbanerne en særstilling i forhold til trafikrådet, idet der består en intim forbindelse mellem statsbanernes fjerntrafik og alle de af trafikplanen omfattede *eksisterende banestrækninger* — altså også s-banerne — der er en integrerende del af statsbanernes jernbanenet. For det første foregår nærtrafikken for flere strækningers vedkommende på samme spor som fjerntrafikken, og dernæst er mange andre anlæg, stationsanlæg. signalanlæg m. m., fælles for s-togene og fjerntrafikken. Endvidere er det personale, der er beskæftiget ved nærtrafikken, i vidt omfang tillige beskæftiget ved statsbanernes øvrige virksomhed, således at man ikke kan udskille en bestemt del af statsbanernes nuværende personale som alene tjenstgørende ved s-togstrafikken. Den del af personalet, der har tjenestemandsstatus, har således hidtil kunnet forvente at opnå forflyttelse og at deltage i avancementet indenfor hele statsbanernes virksomhed. En udskillelse i driftsmæssig henseende af nærtrafikkens jernbanestrækninger fra statsbanernes øvrige jernbanedrift synes således hverken at være hensigtsmæssig eller praktisk gennemførlig. Det foreslås derfor, at den daglige drift af alle af trafikplanen omfattede jernbanelinier fortsat varetages af generaldirektoratet for statsbanerne, selvom linierne planlægningsmæssigt og økonomisk indordnes under trafikrådet.

Man kunne vel rejse det spørgsmål, om visse planlagte *nye jernbanestrækninger* ville kunne drives uafhængigt af det øvrige statsbanenet. De fremtidige jernbanestrækninger indenfor området må imidlertid forudsættes både takstmæssigt og køreplanmæssigt at skulle korrespondere med de nuværende jernbanestrækninger, ligesom de formentlig i større eller mindre omfang vil blive drevet som forlængelser af de nuværende s-banelinier. I den sammenhæng bør det bemærkes, at Nærumbanen ikke er medtaget blandt de jernbanelinier, som skal drives af statsbanerne, efter at den eventuelt er blevet overtaget af trafikrådet; dette skyldes bl. a., at banedriften her sker under former, der er så forskellige fra statsbanernes, at banen snarere bør drives af trafikdirektoratet.

Statsbanernes rutebilnet indenfor nærtrafikken drives overvejende uafhængigt af jernbanerne, idet dog den øverste ledelse — såvel i trafikal og teknisk som i regnskabsmæssig henseende — varetages af generaldirektoratet, ligesom der også i et vist omfang er korrespondance i driften af rutebilerne og s-banenettet. På den anden side drives nettet i sig selv som en helhed og ikke som en række enkelte linier, idet der mellem de forskellige ruter er intim samdrift både i trafikteknisk, personalemæssig og værkstedsteknisk henseende. Det er i den sammenhæng også værd at understrege, at der på alle linierne med en enkelt undtagelse afvikles såvel lokaltrafik som fjerneregående trafik ud over trafikrådets område.

Selv om det således vil være forbundet med vanskeligheder at udskille statsbanernes rutebillinier fra statsbanernes øvrige virksomhed, kan det imidlertid hævdes, at forvaltningen af visse af statsbanernes nuværende og fremtidige ruter, der betjener nærtrafik indenfor trafikrådets område, af principielle grunde bør overgå til trafikrådet. Det foreslås derfor, at det efter rådets oprettelse ved forhandling mellem statsbanerne og trafikrådet undersøges, i hvilket omfang driften af statsbanernes omnibusruter vil kunne henlægges under trafikrådet (jfr. § 10, stk. 2).

Ved udløbet af koncessionen på de ruter, som herefter fortsat drives af statsbanerne, må de koncessionsgivende myndigheder tage stilling til, hvem der skal have koncession på ruten, for så vidt denne iøvrigt efter trafikplanen skal opretholdes (jfr. § 19, stk. 2).

Det kan tænkes, at visse nyoprettede ruter bør drives i nær tilknytning til de bestående ruter, som efter de nævnte forhandlinger fortsat måtte blive drevet af statsbanerne. I sådanne tilfælde vil koncessionen enten kunne meddeles direkte til statsbanerne eller — hvis det kan forudses, at der senere kan blive tale om at henlægge driften under trafikrådet — til komiteen, der da kan træffe bestemmelse om, at ruten foreløbig skal drives af statsbanerne.

Forvaltningen af de øvrige hel- og halvoffentlige trafikvirksomheder.

Spørgsmålet om trafikrådets overtagelse af driften af de kollektive trafikmidler er ikke mindst af betydning for de af *KS drevne trafiklinier*. De omfatter hovedparten af den storkøbenhavnske kollektive trafik, og fordelene ved at indkorporere dem under den fælles forvaltning gør sig derfor i særlig grad gældende for denne virksomhed.

Rent praktisk vil der heller ikke opstå de samme tekniske vanskeligheder ved at henlægge sporvejene under trafikdirektoratet som ved at henlægge s-b aner nes forvaltning til dette direktorat. KS har hidtil i administrativ og personalemæssig henseende udgjort en enhed i form af et særligt direktorat under Københavns kommune. Det er vel i det hele taget tvivlsomt, om en opretholdelse af en selvstændig forvaltning kunne have nogen reel betydning for Københavns kommunes indflydelse på trafiklinierne; det må jo i den sammenhæng erindres, at såvel planlægningen som økonomien efter forslaget under alle omstændigheder skal overgå til trafikrådet — ligesom det er tilfældet med de andre offentlige og halvoffentlige trafikvirksomheder — sådan at kommunen i alle tilfælde må afgive alle de principielle afgørelser vedrørende sporvejene til trafikrådet.

Hensynet til den tilstræbte koordinering af trafikmidlerne indenfor nærtrafikken gør det imidlertid ønskeligt, at trafikrådet tillige overtager forvaltningen af de halvoffentlige virksomheder, NESA og Amagerbanen, som på grund af samdrift med KS er betydende led i storbyens trafik, således at der på en række væsentlige områder kan opnås en rationalisering af den daglige drift, når forvaltningen af de pågældende virksomheder henlægges til et enkelt fælles organ. Formentlig vil der ikke blive tale om større praktiske vanskeligheder ved en henlæggelse af de nævnte virksomheder.

Ganske vist vil det for *NESA's* vedkommende betyde, at der må foretages en udskillelse af selskabets trafiklinier fra selskabets el-forsyningsvirksomhed, men der foreligger ikke en sådan administrativ og personalemæssig sammenhæng mellem disse to sider af selskabets virksomhed, at udskillelsen kan give anledning til vanskeligheder, der på nogen måde kan sammenlignes med de store problemer, der ville opstå, hvis man skulle udskille forvaltningen af s-banerne fra statsbanernes øvrige virksomhed.

For *Amagerbanens* vedkommende kan der tilsvarende blive visse problemer med at adskille baneliniens godstrafik og selskabets omnibusruter, uden at dette spørgsmål dog skulle kunne blive afgørende, eftersom der på jernbanestrækningen kun drives godstrafik.

Ud fra disse betragtninger foreslås det, at forvaltningen af KS, NESA's trafiklinier samt Amagerbanens omnibuslinier ved trafikrådets oprettelse overtages af dette og henlægges til et særligt trafik-

direktorat (jfr. § 11), som tillige skal varetage driften af trafikrådets nye niveau-trafiklinier.

I forbindelse med trafikdirektoratets oprettelse bør der indgås en overenskomst mellem trafikrådet på den ene side og Københavns kommune og hver af de to halvoffentlige virksomheder på den anden side om de nærmere vilkår for overgangen, herunder om hvilke rettigheder og forpligtelser der samtidig bør overgå til direktoratet. Denne overenskomst skal foreligge, inden trafikdirektoratet iøvrigt påbegynder sin virksomhed, hvilket forudsættes at ske året efter trafikrådets oprettelse.

For *Nærumbanen* ville den største praktiske vanskelighed ved en henlæggelse under trafikdirektoratet formentlig være en adskillelse af godstrafikken fra banens øvrige virksomhed; godstrafikken er imidlertid beskeden, og det ville næppe forekomme betænkeligt at henlægge den sammen med persontrafikken under trafikdirektoratet.

På den anden side må det erkendes, at Nærumbanen kun repræsenterer en beskeden andel af den storkøbenhavnske trafik, ligesom den også i højere grad end de andre halvoffentlige selskaber drives uafhængigt af KS og s-baneme. Det kan derfor næppe betragtes som afgørende for koordineringen, om banens henlæggelse sker straks ved trafikrådets oprettelse, og det foreslås, at der umiddelbart efter trafikrådets oprettelse optages forhandlinger med selskabet om banens overgang.

Indtil der er opnået overenskomst om en henlifggelse afdriften af selskabets banelinie under trafikrådet, eller den overtages i henhold til trafikrådets beføjelser efter eneretsbevillingen (jfr. § 45, stk. 2), må selskabet opretholde forvaltningen som hidtil, men under ansvar overfor trafikrådet. Tilsvarende må gælde de omnibusruter, som selskabet har ret til at drive, så længe de koncessioner er gældende, som er udstedt inden trafikrådets oprettelse. Såfremt Nærumbanen fortsat opretholder sin forvaltning, når de nuværende kørselstilladelser udløber, må trafikrådets koncessionsudvalg bestemme, om selskabet fortsat skal have koncession på ruterne (jfr. § 19, stk. 2).

Forvaltningen af de private rutebiler.

Den daglige drift af de private omnibusruter, der eksisterer ved lovens ikrafttræden, skal efter forslaget fortsat varetages af de nuværende indehavere af disse ruter, så længe deres kørselstilladelse løber (jfr. bem. til § 19). Når kørselstilladelserne udløber, afgør koncessionsmyndighederne, om de pågældende rutebilejere fortsat skal have koncession.

I visse tilfælde kan det endvidere være hensigtsmæssigt at lade en privat rutebilejer drive en rute, som komiteen modtager koncession på. Ved den forpagtningskontrakt, der i så fald oprettes, må der bl. a. træffes bestemmelse om, for hvilket tidsrum forpagtningsforholdet skal gælde. Medens de kørselstilladelser, der meddeles direkte til private rutebilejere — og til andre koncessionshavere — normalt skal udstedes på 5—8 år (jfr. § 5 i omnibusloven), kan forpagtningskontrakterne frit indgås på kortere tidsrum. Komiteen må — da den af vedkommende koncessionsmyndighed har fået overdraget kørselstilladelsen for hele koncessionsperioden — ved udløbet af forpagtningsforholdet kunne bestemme, at ruten for resten af koncessionsperioden skal drives af andre, f. eks. af trafikdirektoratet.

Bemærkninger til § 9:

Trafikvirksomhedernes myndighed og beføjelser.

Efter den nugældende lovgivning er de trafikvirksomheder, der vil blive omfattet af trafikplanen, underkastet visse begrænsninger i deres myndighed gennem de *tilsynsbeføjelser*, der er tillagt de deri omhandlede koncessionsmyndigheder. Således er både Amagerbanen og Nærumbanen i henhold til de for dem udfærdigede eneretsbevillinger underkastet et vist tilsyn af ministeriet for offentlige arbejder, og alle de virksomheder, herunder f. eks. NESA, der drives med hjemmel i en efter omnibusloven udstedt kørselstilladelse, er undergivet andre, som regel mere modificerede tilsynsbestemmelser. Videre er statsbanerne som statsinstitution underkastet væsentlige begrænsninger i deres myndighed. For KS gælder som kommunal institution noget tilsvarende, samtidig med at denne virksomhed i henhold til sporvejsloven i et vist omfang er afhængig af tilladelser fra ministeriet for offentlige arbejder.

Disse tilsynsbeføjelser bør fremtidig udøves af trafikrådet i det omfang, koncessionsudstedelsen henlægges til rådet. Dette gælder således for de omnibusruter, der drives i henhold til kørselstilladelser, udstedt i henhold til omnibusloven (jfr. bem. til § 19). Endvidere gælder det for sporvejsdriften indenfor trafikplanens område, at spor vej sloven vil blive sat ud af kraft (jfr. § 45, stk. 2), og sporvejsdriften fremtidig alene vil blive varetaget af trafikdirektoratet. Som følge af, at trafikdirektoratet direkte kommer til at sortere under trafikrådet, vil rådets tilsynsbeføjelser naturligvis blive særlig indgående overfor dette direktorat.

Det gælder iøvrigt generelt for alle de trafikvirksomheder, der udøver deres virksomhed indenfor trafikplanens område, at trafikrådet på en lang række områder vil få indseende med deres planlægning og økonomiske dispositioner, idet rådet i større eller mindre grad skal fastlægge rammerne for den daglige drift.

Statsbanerne indtager dog en særstilling I forhold til trafikrådet som formidler af såvel nærtrafik som fjerntrafik samt godstrafik. De problemer, der kan opstå, når nærtrafikkens og fjerntrafikkens krav ikke er sammenfaldende, må derfor søges løst i det stående fællesudvalg vedrørende forholdet til statsbanerne (jfr. §§ 14 og 15). På de områder, hvor trafikrådets tilsynsbeføjelser eller dets planlægning ikke griber ind, må statsbanerne iøvrigt være beføjede til selvstændigt at træffe afgørelse.

Bemærkninger til § 10:

Overtagelse af offentlige trafikvirksomheder.

Til stk. 1.

Om forhandlinger om vilkår for overtagelse.

Når som ovenfor omtalt forvaltningen af KS, NESA og Amagerbanen straks skal henlægges til trafikdirektoratet, nødvendiggør dette, at der træffes aftale mellem trafikrådet på den ene side og hver af de nævnte virksomheder på dem anden side om forskellige enkeltheder i forbindelse med forvaltningens overgang, bl. a. vedrørende personalets forhold. Det fastslås derfor, at der straks efter trafikrådets oprettelse skal optages forhandling om de nærmere vilkår for henlæggelsen af forvaltningen af de pågældende virksomheder under trafikrådet. Disse overenskomster skal være afsluttet inde a et år efter rådets oprettelse (jfr. § 43, stk. 3). Såfremt der ikke kan opnås enighed ved forhandling, skal spørgsmålene indbringes til afgørelse for en voldgiftsret. Såfremt tvistighederne drejer sig om spørgsmål af overvejende teknisk karakter, skal afgørelsen træffes af en af Dansk Ingeniørforening nedsat voldgiftsret (jfr. § 30, stk. 3).

Drejer det sig om lønnings- og personalespørgsmål, skal afgørelsen derimod træffes af en voldgiftsret, der består af 3 medlemmer, hvoraf hver af parterne vælger eet, medens formanden udpeges af højesterets præsident (jfr. § 29, stk. 3).

Til stk. 2.

Om forhandlinger om eventuel overtagelse.

Efter trafikrådets oprettelse skal der endvidere indledes forhandlinger om en overtagelse af forvaltningen af Nærumbanen, ligesom det skal undersøges, i hvilket omfang de af statsbanerne hidtil drevne nærtrafik-omnibusruter vil kunne henlægges under trafikdirektoratet. Disse forhandlinger bør optages straks efter trafikrådets oprettelse.

***Til** stk. 3.*

Om overenskomsternes godkendelse.

Det vil formentlig være mest hensigtsmæssigt at lade *komiteen* føre de nødvendige forhandlinger i forbindelse med en henlæggelse af forvaltningen af de omtalte virksomheder under trafikrådet. Da de pågældende aftaler vil være af stor økonomisk rækkevidde for trafikrådet, foreslås det imidlertid, at de skal forelægges til godkendelse for bevillingsrådet.

Bemærkninger til § 11:

Trafikdirektoratet og dets personaleforhold.

Til stk. 1.

Om trafikdirektoratets opgaver og kompetence.

Ved trafikrådets oprettelse foreslås der oprettet **et** trafikdirektorat, som skal varetage driften af de trafiklinier, hvis forvaltning straks eller senere henlægges direkte under trafikrådet. Oprettelsen af trafikdirektoratet betyder ikke, at der etableres et nyt forvaltningsorgan, da direktoratet afløser den hidtidige administration af de virksomheder, der henlægges under dette.

Direktoratet må naturligvis følge de i trafikplanen angivne bestemmelser og ved sine økonomiske dispositioner holde sig indenfor det af komiteen godkendte overslag, ligesom komiteen må kunne give direktoratet generelle instrukser med hensyn til de retningslinier, efter hvilke driften skal foregå.

Som leder af trafikdirektoratet ansættes en af komiteen udnævnt direktør, der er ansvarlig overfor komiteen for driftens forsvarlige gennemførelse. Direktøren må med hensyn til detailspørgsmål selv kunne træffe afgørelse uafhængigt af komiteen.

***Til** stk. 2.*

Orn trafikdirektoratets personaleforhold.

Forslaget vil i visse henseender give trafikdirektoratet en friere stilling i forhold til trafikrådet, end f. eks. KS hidtil har haft i forhold til Københavns kommunalbestyrelse, idet komiteen ikke forudsættes at skulle tage stilling til en række detailafgørelser, som nu træffes af magistraten eller borgerrepræsentationen. Dette gælder ikke mindst i *forholdet til*

personalet under trafikdirektoratet. Efter den nugældende ordning ansættes alle tjenestemænd og faste lønarbejdere ved KS af magistratens 5. afdeling, de højere tjenestemænd endog af den samlede magistrat efter indstilling fra 5. afdeling. De samme myndigheder, som foretager ansættelsen, meddeler også afsked fra de pågældende stillinger. Dog følges en noget mere kompliceret fremgangsmåde, hvis **en** pensionsberettiget tjenestemand ønskes afskediget på grund af tjenesteforseelse eller sygdom; i første tilfælde skal sagen således forelægges borger**repræsentationen,** medens sager om afsked på grund af sygdom skal forelægges for et af borgerrepræsentationen nedsat stående udvalg. Overenskomstforhandlinger om lønninger for lønarbejdere er hidtil kun blevet ført af KS, for så vidt angår de spørgsmål, der alene kan få konsekvenser for denne institution, medens alle forhandlinger om generelle spørgsmål er blevet ført af overborgmesterens afdeling.

For at lette den praktiske fremgangsmåde foreslås det fremtidig at lade trafikdirektøren ansætte og afskedige det løst ansatte personale, de faste lønarbejdere og tjenestemændene i de lavere lønklasser, medens de højere lønnede tjenestemænd foreslås ansat og afskediget af komiteen og trafikdirektøren i forening. Med hensyn til sondringen mellem højere og lavere lønklasser må formentlig anvendes nogenlunde samme regler som hidtil fulgt af KS. De enkelte lønklassers lønningsmæssige placering og normeringen af personalet i lønklasser tillige med reglerne om dyrtidsregulering samt generelle regler om tjenestemændenes pligter, om ferier, tjenestefrihed og sygdom samt om pensionering af tjenestemændene optages i et *lønningsreglement* (jfr. § 5, stk. 7), som på grund af dets betydelige økonomiske konsekvenser må godkendes af bevillingsrådet.

Under hensyn til, at størstedelen af det personale, der overføres til trafikdirektoratet, vil komme fra KS, må det anses for mest hensigtsmæssigt, at lønningsreglementet i det store og hele kommer til at følge de for KS hidtil gældende regler om lønklasser, dyrtidsregulering, pension, ferie o. lign. (jfr. bem. til § 12, stk. 5), og det må påses, at retsstillingen ikke forringes for nogen del af de ansatte. Da lønningsvilkårene hos de andre trafikvirksomheder ikke er identiske med de for KS gældende, må der ydes personlige tillæg til det fast ansatte personale, der overtages fra disse virksomheder, i det omfang, en overgang til trafikdirektoratets lønningssystem ellers ville betyde en forringelse af dets kår.

Lønningsreglementet må iøvrigt indeholde alle bestemmelser af egentlig lønmæssig karakter, uanset om de hidtil har haft deres plads i de for KS gældende arbejdsregulativer. Der må iøvrigt også udarbejdes *arbejdsregulativer,* indeholdende nærmere forskrifter om arbejdets tilrettelæggelse for det ved trafikdirektoratet ansatte personale. Indtil nye regulativer foreligger udarbejdet, må de nugældende regulativer være gældende.

Til stk. 3.

Om lønningsreglement m. v.

Forinden det første lønningsreglement og arbejdsregulativ udfærdiges, må udkast forelægges for *personaleorganisationerne.* Når senere ændringer agtes foretaget, bør trafikdirektoratet ligeledes forhandle med de pågældende personaleorganisationer herom.

Direktoratet må være pligtig at forhandle med de forhandlingsberettigede organisationer, men vil antagelig tillige forhandle med andre organisationer i det omfang, magistraten, Københavns Sporveje og de andre institutioner, hvis forvaltning henlægges til trafikdirektoratet, hidtil har gjort det. Det må formentlig overlades til komiteen at bestemme, hvilke organisationer der skal have forhandlingsret, men de organisationer, der hidtil har været forhandlingsberettigede, må antages også at få forhandlingsret i forhold til trafikdirektoratet, såfremt deres medlemmer beskæftiges under dette. I dag er Københavns Kommunalforening og Dansk Kommunalarbejderforbund og de foreningen og forbundet tilknyttede særforeninger og organisationer forhandlingsberettigede i forhold til Københavns kommune. Under Dansk Kommunalarbejderforbund hører bl. a. Sporvejs- og omnibusfunktionærernes organisation, der omfatter samtlige ved KS ansatte kørende tjenestemænd og kørende personale, der er ansat på prøve i henhold til den kommunale vedtægt. Den pågældende organisation omfatter også det kørende personale under NESA.

Bemærkninger til § 12:

Trafikvirksomhedernes personaleforhold.

Til sth. 1.

Om statsbanernes personale ved jernbanelinierne.

Det er omtalt, at en ikke ringe del af personalet ved statsbanerne må betragtes som tjenstgørende både i fjerntrafikken og i nærtrafikken, således at man ikke kan udsondre en bestemt del af personalet som alene henhørende til nærtrafikken. Dette medfører, at personalet ved s-banerne må forblive ansat hos statsbanerne, efter trafikrådets oprettelse. Ud-

gifterne til aflønning af personalet i nærtrafikken må — ligesom de øvrige driftsudgifter ved denne del af statsbanernes virksomhed — indgå som en post i trafikrådets regnskab og blive afholdt af rådets driftsindtægter. Den andel af lønningsudgifterne, der skal påhvile trafikrådet, må derfor også første gang efter trafikrådets oprettelse fastsættes af regnskabskommissionen for s-banerne (jfr. § 41), medens den senere fastsættelse må drøftes i det stående fællesudvalg vedrørende forholdet til statsbanerne på grundlag af regnskabskommissionens retningslinier.

Alle bestemmelser om lønninger og om arbejdsforhold iøvrigt for de ved statsbanernes nærtrafik beskæftigede personer må tilsvarende fastsættes efter samme regler som for statsbanernes øvrige personale. Ændringer i løn- og arbejdsvilkår, der i særlig grad vil berøre det personale, der gør tjeneste for trafikrådet, bør dog ikke foretages, forinden sagen har været behandlet i det stående fællesudvalg.

Til stk. 2.

Om -personale, som overgår til trafikdirektoratet.

Personalet ved de trafikvirksomheder, hvis forvaltning henlægges til trafikdirektoratet, må i almindelighed udtræde af sit ansættelsesforhold hos den hidtidige arbejdsgiver og overgå til ansættelse hos trafikdirektoratet. En anden sag er, at de virksomheder eller kommuner, hvorunder personalet hidtil har været ansat, fortsat må være forpligtet til at bidrage til personalets pensionering (jfr. iøvrigt §§ 29—30).

Personalets retsstilling med hensyn til overgangen til trafikdirektoratet må formentlig kunne sammenlignes med situationen, da politiet ved rigspolitiets oprettelse i 1938 overgik fra tjeneste i de enkelte kommuner til ansættelse i staten (jfr. retsplejelovens § 116). Forholdet var da det, at kommunale polititjenestemænd, som ikke ville overgå til statens tjeneste, skulle forrette polititjeneste på samme vilkår som hidtil (jfr. retsplejelovens § 116, stk. 3). Det må antages, at de fast ansatte personer hos de trafikvirksomheder, hvis forvaltning overgår til trafikdirektoratet, tilsvarende måtte kunne bevare deres ansættelsesforhold hos deres hidtidige arbejdsgivere, forså vidt de pågældende virksomheder overhovedet opretholdes som selvstændige institutioner, og forsåvidt det drejer sig om personer, der er fyldt 30 år; personalet må tilsvarende af den hidtidige arbejdsgiver kunne beordres til at forrette tjeneste for trafikdirektoratet på samme vilkår som hidtil. Dette vil naturligvis ikke medføre, at de pågældende fast ansatte personer ikke får andel i fremtidige reguleringstillæg og lignende ydelser, som de har haft en berettiget forventning om at opnå; men mere generelle forbedringer i lønvilkårene eller ansættelsesvilkårene i det hele, som efter virksomhedens overgang til trafikrådet måtte komme det øvrige personale under den tidligere arbejdsgiver til gode, vil ikke tilfalde den del af personalet, som foretrækker at bevare deres hidtidige ansættelsesforhold. De pågældende personer vil heller ikke kunne forvente at få del i det almindelige avancement. Den del af det overtagne personale, som tidligere har haft ansættelsesbrev hos en af de nævnte trafikvirksomheder, d. v. s. alle tjenestemænd samt for KS.s vedkommende tillige de fast ansatte lønarbejdere, må som følge af, at deres hidtidige ansættelsesforhold ophører, have udfærdiget nyt ansættelsesbrev.

Til stk. 3.

Om personalet ved Nærumbanen og ved statsbanernes nitebiler.

For Nærumbanen og statsbanernes rutebilruter, hvis forvaltning ikke umiddelbart henlægges under trafikdirektoratet, vil personalet bevare deres hidtidige ansættelsesforhold og oppebære deres lønninger hos deres hidtidige arbejdsgivere, indtil en sådan henlæggelse eventuelt finder sted. Ved en henlæggelse må personalet overgå til trafikdirektoratet efter samme regler som for personalet ved KS, NESA's trafiklinier og Amagerbanens omnibusruter (jfr. stk. 2 og 5).

For det ved *statsbanernes* rutebiler beskæftigede personale må aflønningsforholdene indtil videre fastsa3ttes efter de for statsbanerne til enhver tid gældende regler (jfr. stk. 1). Ved en henlæggelse af forvaltningen under trafikrådet må der finde udskillelse sted af den del af personalet, som fortrinsvis har gjort tjeneste ved den del af virksomheden, hvis forvaltning henlægges til trafikdirektoratet.

Nærumbanen skal allerede i dag have sine lønningsreglementer etc. approberet hos ministeriet for offentlige arbejder. Efter forslaget overgår ministeriets beføjelser i den henseende til trafikrådet (jfr. § 45, stk. 2), hvilket vil sige, at lønningsreglementet og de heri indeholdte regler om beregningen af lønninger, pension, ventepenge, ansættelse og afskedigelse af tjenestemænd, o. s. v. skal godkendes såvel af bevillingsrådet som af komiteen, medens det må kunne overlades til komiteen at approbere generelle arbejdsregulati ver.

Ved en eventuel henlæggelse af forvaltningen under trafikrådet må overgangen omfatte hele det

ved banen fuldt beskæftigede personale; for de deltidsansatte må der i så fald ved overenskomster træffes særlige aftaler i hvert enkelt tilfælde.

Til stk. 4.

Om personalet ved private omnibusruter.

For de private rutebilruter vil indehaverne kunne fastsætte lønnings- og arbejdsvilkårene uafhængigt af trafikrådets bestemmelser. I de tilfælde, hvor kørselstilladelse til ruter, der hidtil har været drevet af en privat indehaver, måtte blive givet til komiteen, og hvor rutebilejeren som følge heraf ønsker at ophæve sin virksomhed (jfr. § 38), synes det imidlertid rimeligt at sikre den del af personalet, som har haft en fastere tilknytning til virksomheden, lignende vilkår som for personalet under de offentlige trafikvirksomheder. Det er derfor forudsat, at trafikrådet i sådanne tilfælde får en pligt til at overtage det personale, som har været ansat mindst 5 år ved virksomheden, forudsat at personalet selv er interesseret i at overgå til trafikdirektoratet. Da der her vil blive tale om overgang fra et mindre til et større foretagende, kan der næppe i alle tilfælde sikres fuldtud samme art af beskæftigelse. Det må dog forudsættes, at trafikdirektoratet drager omsorg for, at der bliver tale om beskæftigelse af lignende art, ligesom det overtagne personale heller ikke må lide nogen nedgang i de hidtidige pensions- eller lønningsforhold.

Til stk. 5.

Om personalets anciennitetsforhold m. v.

Det er omtalt, at trafikrådet ved udfærdigelsen af lonningsrcglementet for trafikdirektoratet i det væsentlige må følge de for KS fastsætte lønklasser, pensionsregler, dyrtidsreguleringsbestemmelser etc. (jfr. bem. til § 11, stk. 2). Forskelle mellem lønningsreglementets bestemmelser og de for personalet hidtil gældende lønningsregler må imidlertid ikke være til ugunst for det fast ansatte personale. Skulle der til skade for nogen del af dette personale opstå en afvigelse fra de bestemmelser, der hidtil har reguleret lønningerne og pensionerne med dertil hørende dyrtidstillæg o. lign., må der ydes de pågældende et personligt tillæg til udligning af forskellen.

Derimod kan der naturligvis ikke ydes det overtagne personale større sikkerhed, end det hidtil har haft for, at det faktiske beløb i kr. og øre, som det hidtil har oppebåret, ikke bliver formindsket, f. eks. som følge af en nedgang i pristallet og dermed følgende nedgang i antallet af reguleringstillæg eller lignende forhold, når blot det system af regler, hvorefter disse ydelser beregnes, ikke forringes. Tilsvarende vil reglerne om betingelserne for at opnå pension eller oppebære alderstillæg heller ikke kunne ændres til ugunst for det overtagne personale.

På den anden side kan det ikke tilsikres nogen del af personalet, at det vil opnå avancement netop på det tidspunkt, hvor man havde kunnet regne med det, hvis det hidtigede ansættelsesforhold hos den nuværende trafikvirksomhed ikke var blevet afbrudt.

Samtidig med, at trafikdirektoratet overtager pligten til at udrede lønninger til personalet, bortfalder de hidtidige arbejdsgiveres forpligtelse til at sørge for anskaffelse af uniformer og andre udrustningsgenstande.

Bemærkninger til kapitel IV:

Trafikrådets planlægning.

Hovedformålet med nærværende lovforslag er at sikre en samlet behandling af de storkøbenhavnske trafikproblemer, således at de enkelte virksomheder og linier anlægges og drives som led i en helhed og ikke blot udfra en isoleret bedømmelse af den pågældende rute eller virksomhed. Mens de forskellige linier i dag drives af en række statslige, kommunale, halvoffentlige og private virksomheder, der hver for sig fastlægger deres egen trafikpolitik, kræver det angivne formål, at der foretages en samlet planlægning for hele det storkøbenhavnske område og for alle de forskellige former for kollektive trafikmidler (jfr. bem. til § 1).

Trafikrådet får derfor gennem lovforslaget tilsikret beføjelser til at udarbejde en *trafikplan*, og til at træffe beslutningerne med hensyn til en *gennemførelse af planen.*

Der må imidlertid skabes sikkerhed for, at planen er tilstrækkeligt sagligt underbygget, og at den ikke kolliderer med det planlægningsarbejde, der udføres af *andre myndigheder* på beslægtede områder. Komiteen skal derfor forelægge planen for teknikerudval-

get, ligesom den i de stående fællesudvalg skal optage forhandlinger med de deri repræsenterede myndigheder, som berøres af planen. Denne kontakt bør etableres på et tidligt stadium af planlægningen, ligesom komiteen iøvrigt også så tidligt som muligt bør forhandle med andre myndigheder, trafikvirksomheder m. v., som planen vil få betydning for.

Bemærkninger til § 13:

Trafikplanens udarbejdelse og indhold.

***Til** stk. 1.*

Om trafikflanens hovedtræk.

Trafikrådets planlægning tilsigter at afstikke retningslinier, der kan sikre et effektivt samspil mellem de forskellige trafikmidler, og må i det hele **iagttage** de hensyn, der bør varetages ved udbygningen af hovedstadens trafiksystem udfra samfundsmæssige synspunkter.

Denne planlægning må give sig udtryk i udarbejdelsen af en *samlet trafikplan.* Udarbejdelsen foretages af komiteen, som repræsenterer de forskellige former for sagkundskab, som må tillægges særlig betydning i denne henseende.

Trafikplanen skal kun angive *hovedlinierne* for trafikkens afvikling indenfor planlægningsperioden. For det første skal planen gælde for en årrække, og det er derfor ikke muligt på forhånd at fastlægge detaljerne, som må overlades til komiteen i forbindelse med planens praktiske gennemførelse. Endvidere vil planen — også for de helt aktuelle foranstaltningers vedkommende — i vidt omfang forudsætte en nærmere teknisk plantegning i detaljer, som det ikke bør være komiteens sag at foretage. De enkelte store trafikvirksomheder råder i dag over teknisk personale, der sidder inde med en erfaring og sagkundskab, som bør udnyttes i fuldt omfang; medens de pågældende planlægningsafdelinger hidtil har modtaget direktiver fra vedkommende virksomheds øverste myndighed, vil det fremtidig være trafikrådet, der angiver linieføringer, materieltyper m.v., medens anlæggenes udførelse i enkeltheder bør overlades de pågældende teknikere. Ved en sådan arbejdsdeling vil trafikrådets tekniske administrationsapparat blive væsentligt mindre end ellers nødvendigt, ligesom dobbeltarbejde vil kunne undgås.

Til stk. 2.

Om planlægningsperioderne.

Under hensyn til de store opgaver, der foreligger ved udbygningen af hovedstadens trafikapparat, og de omfattende investeringer, der kræves hertil, er det nødvendigt, at planlægningsarbejdet tilrettelægges på længere sigt; kun herved er det muligt at sikre tilstrækkelig kontinuitet i dette arbejde. Samhørigheden mellem den kollektive trafik og den bymæssige udvikling gør det naturligt, at planlægningen foretages i takt med byudviklingsplanerne, der efter byreguleringsloven gælder for *perioder af 15 år,* og visse hovedtendenser i den trafikale udvikling bør derfor skitseres for en lignende årrække.

De **mere** konkrete udbygningsprogrammer må derimod søges fastlagt for noget kortere perioder. Det siger sig selv, at visse store anlæg, f. eks. undergrundsbaner, kan være så omfattende, at **et** projekt må strække sig ind i den følgende planlægningsperiode, men ved at basere planlægningsarbejdet på *5-års perioder* bliver det på den ene side lettere for bevillingsrådet at overskue alle hovedlinierne i den udvikling, som rådet skal tage stilling til i forbindelse med dets principielle økonomiske afgørelser, og på den anden side vil komiteen herved få afstukket rammerne for sin virksomhed på en måde, der giver mulighed for større overblik og smidigere dispositioner, end om dens arbejde blev fastlagt for de enkelte finansår.

Til stk. 3.

Om trafikplanens indhold.

Den plan, bevillingsrådet skal godkende, og hvorefter komiteen skal arbejde, skal *dels* bestå i en plan for trafiknettet, omfattende både faste anlæg og rullende materiel, og *dels* i en plan for trafikeringen af nettet, som angiver retningslinierne for benyttelsen af dette.

Planen for trafiknettet må omfatte alle kollektive trafiklinier indenfor området, både s-baner — herunder såvel undergrundsbaner som andre banestrækninger — sporvejslinier og omnibus- og rutebillinier (jfr. nærmere bem. til § 1). Det siger sig selv, **at** den omfatter alle bestående anlæg og linier med eventuelle nedlæggelser eller afkortninger. Den må endvidere angive, hvilken udbygning af trafiknettet der skal ske indenfor planlægningsperioden, både med hensyn til faste anlæg og rullende materiel, og den bør skitsere, i hvilken rækkefølge og **til** hvilke tidspunkter komiteen påtænker at gennemføre de enkelte anlæg. Udbygningen af trafiknettet skal efter forslaget finansieres over en investeringspulje (jfr. § 21). I det omfang, moderniseringer af rullende materiel og ændringer ved bestående anlæg sædvanemæssigt ikke afholdes over driften, forud-

sættes de finansieret over puljen og hørende under anlægsplanen.

Grundlaget for udbygningen af trafiknettet må være tilvejebringelsen af en *effektiv trafikbetjening indenfor området som helhed.* Forslagets krav om en driftsøkonomisk balance omfatter trafiknettet som helhed, d. v. s. alle de linier, hvis indtægter og udgifter indgår i trafikrådets regnskab, det er derimod ikke hensigten, at hver linie for sig ubetinget skal kunne udvise en sådan balance. Trafikrådet kan derfor ikke undlade at trafikere et enkelt område alene under henvisning til, at en trafikbetjening af dette område ikke vil kunne forrente sig. Ordningen med offentlige tilskud til hel eller delvis betaling af investeringsudgifterne forudsætter netop at hensynet til betjeningen af publikum skal varetages også i omrader hvor rent driftsøkonomiske synspunkter ikke vil kunne motivere opretholdelsen eller etableringen af en trafiklinie.

Spørgsmålet om et bestemt områdes trafikbetjening vil iøvrigt kunne tages op af de interesserede myndigheder både i fællesudvalget vedrørende byplanspørgsmål og i teknikerudvalget; gennem godkendelsen af trafikplanens principper er der sikret bevillingsrådet indflydelse på de almindelige retningslinier for planlægningen også i denne henseende.

For *planen for trafikeringen af nettet* gælder i endnu højere grad end for planen for selve nettet, at den kun kan angive hovedlinier for trafikkens afvikling i den kommende planlægningsperiode. Forudsætningerne for en linies trafikintensitet, for den nærmere fastsættelse af taksterne m. v. kan selvsagt let ændres i løbet af de 5 år, planen gælder for. De *grundlæggende principper* for sådanne forhold bør dog alligevel angives i planen, idet bevillingsrådet, når det skal gå ind for investeringerne til den samlede plan, har et naturligt krav på at blive orienteret om, hvorledes trafiksystemet i store træk tænkes at skulle fungere, herunder også om, hvordan de takstmæssige byrder tænkes fordelt på befolkningen i områdets hoveddele.

Der må således udarbejdes en *takstplan* for alle befordringsmidler indenfor hele området. Også for takstfastsættelsen gælder det, at de nuværende trafikvirksomheder hver for sig har lagt en forskellig politik til grund; de rent driftsøkonomiske hensyn har særlig været afgørende for private rutebilvirksomheder, der har været henvist til billetindtægterne som eneste indtægtskilde; for de store offentlige virksomheder har en række andre synspunkter, til en vis grad af byplanmæssig og socialpolitisk art, spillet ind; for s-banerne, der hidtil, også økonomisk, har været et led i den øvrige statsbanedrift, er der udenfor det egentlige bybane område i det væsentlige blevet fulgt samme takstprincipper som på de øvrige statsbanestrækninger rundt om i landet.

Det må imidlertid tillægges afgørende betydning, at der tilvejebringes et *ensartet grundlag* for takstfastsættelsen på alle de forskellige trafikmidler indenfor området, således at der for ensartet trafikerede strækninger normalt skal betales samme takster, uanset om trafikken foretages med trafikmidler, hvis økonomi henhører under trafikrådet, eller med trafikmidler, der drives for privat regning. Heraf følger ikke, at der ubetinget skal være ens takster indenfor alle dele af området og på alle slags befordringsmidler, tværtimod vil hensynet til den trafikale og byplanmæssige udvikling nødvendiggøre, at taksterne differentieres således, at de fremmer denne udvikling. Selvom det samlede takstprovenu må afpasses efter de krav, forslaget stiller i retning af driftsøkonomisk balance, må der således ved udformningen af takstsystemet — og dermed ved ansættelsen af taksterne på de forskellige strækninger og befordringsmidler — også tages byplanmæssige og samfundsøkonomiske hensyn, ligesom der skal tages hensyn til den befolkning, som bosættes i de områder, der i henhold til byudviklingsplanen er fastlagt som fremtidigt primært trafikopland for Storkøbenhavn. Der må derfor blandt andet lægges vægt på, hvilken rolle trafikken indenfor og mellem de forskellige byområder spiller og bør spille for helheden. De samfundsøkonomiske betragtninger må endvidere føre til, at taksterne fastsættes således, at de fremmer en rimelig arbejdsdeling mellem de forskellige trafikmidler, animerer til brug af kollektive befordringsmidler fremfor individuelle og stimulerer den bedst mulige kapacitetsudnyttelse.

Et forhold, som ofte har givet anledning til kritik, er de særligt høje *s-banetakster* på lokalstrækninger udenfor bybanegrænsen. Disse er for en del begrundet i, at man herigennem undgår den såkaldte omkartering, d. v. s. opnåelse af billigere transport ved køb af billetter til to delstrækninger i stedet for een billet til den samlede strækning; da enhver transport, der ikke er begrænset til bybane området, efter den nuværende ordning bestræbes betalt til landstakster, må man ved rejser udover bybaneområdet „indhente" den lave pris på by-

banen ved tilsvarende forhøjelser udenfor bybanen. Når takstpolitikken på s-banerne helt indordnes under trafikplanlægningen for hovedstadsområdet, vil ønsket om at søge opretholdt ensartet takstniveau på s-banen og på statsbanestrækningerne i den øvrige del af landet falde bort som motivering for takstpolitikken i omegnen.

Også de *private rutebiler* skal, som nævnt, inddrages under den fælles takstplan. Under hensyn hertil er der åbnet mulighed for, om fornødent, at opkræve afgifter eller yde tilskud, hvis taksterne ud fra de anførte helhedsbetragtninger målte blive fastlagt på et andet niveau, end en isoleret bedømmelse af den enkelte rutes økonomi måtte tilsige (jfr. § 19, stk. 4). Der er herigennem skabt udvej for også for rutebiltrafikkens område at lade de nævnte byplanmæssige og samfundsøkonomiske hensyn få større vægt, end det lader sig gøre i dag, hvor hensynet til de enkelte ruters rentabilitet sætter fastere og ofte tilfældige grænser for taksterne.

Det er iøvrigt ikke muligt på nuværende tidspunkt at fastslå, hvorledes *takstprincipperne* nærmere skal udformes, idet dette må være overladt til trafikrådets organer. Efter det anførte må takstplanen angive, i hvilken udstrækning der skal anvendes afstandstakster, zonetakster eller et enhedstakst system, ligesom afgrænsningen i store træk af forskellige takstområder og af de relative takstniveauer indenfor disse områder må fastlægges.

De principper for *køreplanlægningen*, som planen skal angive, omfatter navnlig spørgsmål som driftshyppigheder og stiv køreplan med faste intervaller, hvorimod de konkrete køretidspunkter ikke kan fastlægges i denne plan. De nævnte forhold bør i princippet angives for hver linie for sig indenfor området, men en angivelse heraf i planen vil dog navnlig være ønskelig for banetrafikken og periferibuslinier med større driftsintervaller, mens det for tæt trafikerede centralbus- og sporvognslinier næppe vil være påkrævet at komme nærmere ind på sådanne forhold i planen.

De øvrige foranstaltninger, som planen skal omhandle sigtende på at fremme en effektiv trafikbetjening og at sikre samspillet mellem og en hensigtsmæssig udnyttelse af de forskellige trafikmidler, omfatter navnlig rationaliseringsplaner og forskrifter for omstigningsordninger, ligesom der kan være tale om at give almindelige retningslinier for placering af stoppesteder og for af- og påsætning af passagerer på de forskellige linier.

Det er ikke muligt på indeværende tidspunkt at angive, i hvilket omfang der bør gennemføres *omstigningsordninger* mellem de forskellige trafikmidler, idet spørgsmålet må ses i sammenhæng med takstplanen. I visse tilfælde kan det være ønskeligt, at en omstigningsbillet efter takstplanen er billigere end den samlede billetpris med flere trafikmidler eller -linier; i andre tilfælde vil der muligvis efter planen ikke være grundlag for en sådan takstreduktion, men en omstigningsordning kan da tænkes motiveret med ønsket om en rent praktisk lettelse for publikum. Der må navnlig lægges vægt på adgang til omstigning for de dagligt rejsende, der benytter abonnementskort, medens det næppe kan tillægges samme betydning at få indført omstigninger med hensyn til enkeltbilletter. Problemet med at finde en retfærdig mellemregning mellem deltagerne i en omstigningsordning kommer kun frem, hvor det drejer sig om virksomheder med adskilt økonomi, og selv her vil en ordning formentlig være relativt let at gennemføre, hvis der kun er tale om abonnementskort. Reguleringen må sikkert foretages for hvert tilfælde for sig, men visse retningslinier herfor bør fastlægges i trafikplanen.

Medens trafikplanen som nævnt kun kan indeholde de almindelige retningslinier for de omtalte forhold, må det være overladt til komiteen, der skal føre planen ud i livet, at fastsætte *de nærmere enkeltheder* og at give de enkelte trafikvirksomheder de fornødne forskrifter i så henseende (jfr. § 16).

Til stk. 4.

Om ændringer i trafikbetjeningen.

De enkelte kommunalbestyrelser må naturligvis være interesserede i, at gennemforeisen af en helhedsplanlægning ikke vil medføre, at den trafikbetjening, som i dag er etableret i de enkelte lokale områder, bliver forringet. Da formålet med trafikrådets oprettelse selvsagt er at forbedre trafikbetjeningen, vil afgørende forringelser af linieføring eller driftshyppighed naturligvis ikke komme på tale. Som nævnt vil kravet om en vis driftsøkonomisk balance heller ikke i sig selv kunne motivere, at man undlader en forsvarlig betjening af enkelte områder og f. eks. nedlægger urentable sidelinier, hvis opretholdelse den pågældende kommunalbestyrelse tillægger væsentlig betydning (jfr. bem. til stk. 3).

Imidlertid vil f. eks. en omlægning af en trafiklinie eller en ændring af en driftsplan kunne betyde en fordel for nogle trafikanter, men en ulempe for

andre. For alle tilfælde, hvor planen indeholder væsentlige og varige ændringer i linieføring eller driftshyppighed på de trafiklinier, der består ved trafikrådets oprettelse, bør vedkommende kommunalbestyrelse have særlig lejlighed til at fremsætte sine synspunkter herpå, forinden planen i sin helhed forelægges bevillingsrådet. Såfremt kommunalbestyrelsen skønner, at der er tale om varige og væsentlige forringelser af trafikbetjeningen indenfor det pågældende område, tillægges der den hovedgruppe indenfor bevillingsrådet, som repræsenterer den pågældende kommune — altså enten København og Frederiksberg i forening eller omegnsrepræsentanterne — en vetoret mod den ændring, der er tale om, såfremt en majoritet på $^2/_3$ af den pågældende gruppe stemmer mod ændringen. Den påtænkte ændring vil således ikke kunne gennemføres, selvom der iøvrigt er flertal for den indenfor bevillingsrådet. En forudsætning for, at denne vetoret kan træde i kraft, må naturligvis være, at kommunalbestyrelsen tilkendegiver sin stilling til ændringen. Det er i forslaget fastsat, at tilkendegivelsen skal foreligge indenfor en måned, efter at kommunen er gjort bekendt med forslaget; denne bestemmelse tilsigter at give kommunalbestyrelsen en rimelig frist til at behandle sagen.

Som allerede nævnt skal der være tale om varige og væsentlige ændringer, før komiteen har pligt til at forelægge sagen for kommunalbestyrelsen. Det må heri ligge, at det kun kan dreje sig om sådanne hovedspørgsmål, som bevillingsrådet tager stilling til ved sin behandling af helhedsplanen; spørgsmål som placeringen af enkelte stoppesteder og de sædvanlige ændringer fra sommer- til vinterkøreplaner eller midlertidige omlægninger af linier vil der ikke være anledning til at behandle på denne måde.

Til stk. 5.

Om investeringsplanen.

Som grundlag for bevillingsrådets afgørelse med hensyn til, hvilke beløb der skal stilles til rådighed for planens gennemførelse, må planen for trafiknettet indeholde et *budget* over de nødvendige investeringer i planlægningsperioden.

Foruden en angivelse af det samlede investeringsbeløb for hele perioden må planen indeholde oplysninger om, hvordan komiteen tænker sig beløbene fordelt på de enkelte år og på visse hovedgrupper af investeringer. Dette kan dog kun være af *orienterende* karakter. Komiteen bør, som nævnt, ikke være bundet til bevillinger, fastlagt indenfor de enkelte finansår (jfr. bein. til stk. 2); formålet med at arbejde med 5-års planer er netop at sikre større kontinuitet og overblik i arbejdet med udbygningen af trafikapparatet og større effektivitet i dispositionerne, end hvis der kun kunne administreres år for år. Komiteen er overfor bevillingsrådet ansvarlig for gennemførelsen af den samlede plan indenfor den fastlagte periode, men planen må også i den henseende anses for en helhed, at den ikke skal betragtes som fem 1-års planer, men som *eet sammenhængende 5-års udbygningsprogram*, som komiteen indenfor de fastlagte rammer må have frihed til at gennemføre, som den skønner det mest hensigtsmæssigt.

Denne betragtning må endvidere føre til, at *do bidrag*, som efter forslaget pålægges parterne til finansiering af investeringerne (jfr. § 27), *må sættes i relation til den samlede plan* og ikke variere efter det i de enkelte år faktisk udførte arbejde. Efter forslaget beregnes de enkelte kommuners andele i investeringsudgifterne forud for hver 5-års periode på grundlag af de på dette tidspunkt foreliggende oplysninger om folketallet, og disse andele ligger da fast i hele perioden som gennemsnitlige årlige bidrag, uanset indtrædende forskydninger i folketallet (jfr. § 27, stk. 2); såvel fordelingen af udgifterne mellem de enkelte parter som den samlede opgørelse af disse udgifter bør således foretages for planen under eet uafhængigt af udviklingen i de enkelte år, idet der alene af likviditetsmæssige grunde er foreskrevet en afvikling af parternes andele i kvartalsvise rater (jfr. § 27, stk. 3). Komiteens dispositioner med hensyn til tidspunkterne for de enkelte arbejders udførelse får således ikke indenfor planens periode indflydelse på, hvornår eller med hvor store beløb parternes løbende bidrag skal præsteres.

I budgettet må også tages stilling til *fremskaffelse af rådighedsbeløbene*. Med de omfattende investeringer, der må forventes at blive tale om, må finansieringen i hvert fald overvejende ske i form af lån. Komiteen må da angive, hvilke beløb der skal lånes, og hvilke lånemuligheder der foreligger. På dette grundlag tager bevillingsrådet herefter stilling til lånespørgsmålene (jfr. bem. til § 25, stk. 1).

Komiteen må i budgettet angive de samlede investeringsudgifter ved planen, og hvor store beløb der som følge heraf skal betales i *forrentning og afskrivning* i 5-års perioden. Ligeledes må det opføres, hvilke beløb der i det kommende 5-år skal betales i forrentning og afskrivning på de i tidligere 5-års perioder foretagne investeringer eller på overtagne anlæg eller materiel. For begge gruppers vedkommende må endvidere anføres, hvor stor en del der

eventuelt kan forventes afholdt over driften, idet bevillingsrådet kan bestemme, at der også af driftsindtægterne skal ydes bidrag til investeringspuljen (jfr. § 21, stk. 2). Endelig må det oplyses, hvorledes komiteen foreløbigt vil dække de beløb, hvormed afdragene på optagne lån eventuelt midlertidigt vil overskride de afskrivningsbeløb, der indbetales over investeringspuljen.

Med hensyn til spørgsmålet om investeringer, som måtte vise sig at blive dyrere end beregnet, er det forudsat, at overskridelser indenfor en vis margin må kunne tillades uden videre, medens overskridelser herudover skal godkendes af bevillingsrådet (jfr. bem. til stk. 8 samt til § 25, stk. 4).

Trafikplanen skal endelig indeholde en skønsmæssig angivelse af *driftens forventede økonomi* i perioden. Som nævnt er det for driftens vedkommende endnu vanskeligere end for anlægsplanerne at angive nærmere enkeltheder i et program for de kommende 5 år; der kan derfor ikke opstilles noget egentligt driftsbudget for et så langt tidsrum, men der bør søges udarbejdet en prognose for afbenyttelsen af trafiknettet under hensyn til den forventede befolkningsudvikling. Ved siden heraf skal komiteen hvert år til underretning for bevillingsrådet forelægge et driftsbudget for det kommende regnskabsår (jfr. § 33, stk. 1).

Til stk. 6.

Om forhandlinger med andre myndigheder.

Komiteen må under udarbejdelsen af trafikplanen drage omsorg for, at der sker en koordinering med den planlægning, der foretages af andre myndigheder, og som kan få betydning for trafikrådets virksomhed, eller som trafikrådets plan kan komme til at gribe ind i. Til sikring af et løbende samarbejde på de områder, hvor et interessefællesskab må forventes at få større praktisk betydning, er der nedsat en række stående fællesudvalg, omfattende komiteen og repræsentanter for interesserede myndigheder m. v. (jfr. bem. til § 7).

Herudover må det være en forudsætning, at komiteen — også udenfor fællesudvalgene — på så tidligt et tidspunkt som muligt under udarbejdelsen af trafikplanen søger kontakt med de enkelte kommuner, trafikvirksomheder og organisationer, hvis interesser vil blive berørt af planlægningen.

Til stk. 7.

Om forelæggelsen for teknikerudvalget og bevillingsrådet.

Når den samlede plan er udarbejdet, skal. komiteen forelægge den for teknikerudvalget for at give bevillingsrådet sikkerhed for, at trafikplanen er tilstrækkeligt velunderbygget i saglig henseende, og for at give de forskellige trafikvirksomheder og -myndigheder lejlighed til at udtale sig om den (jfr. bem. til § 6). Teknikerudvalgets bemærkninger til planen må i almindelighed bestå i en samlet indstilling, som følger med planen ved dens forelæggelse for bevillingsrådet. På den anden side må ethvert af medlemmerne i teknikerudvalget kunne fremsætte særlige bemærkninger til planen.

Teknikerudvalget skal have mindst 2 måneder til behandling af sagen, idet planen skal forelægges udvalget senest et halvt år før vedkommende 5-års periodes begyndelse. Herefter skal komiteen forelægge planen for bevillingsrådet senest 4 måneder før dette tidspunkt. Planen forelægges af den administrerende direktør, men alle komiteens medlemmer har ret til at give møde og fremsætte bemærkninger overfor bevillingsrådet.

Komiteen vil også under udarbejdelsen af planen kunne indkalde teknikerudvalget til overvejelse af opståede problemer; en sådan forhandling med teknikerudvalget skal ske, hvis komiteen indenfor en 5-års periode ønsker at foretage væsentlige ændringer i planen (jfr. bem. til stk. 8).

Til stk. 8.

Om ændringer i trafikplanen.

Det siger sig selv, at udviklingen kan gøre det ønskeligt at foretage ændringer i en vedtagen plan indenfor den o-års periode, som planen skal gælde for. Årsagerne hertil vil vel i almindelighed *være* ændringer i den befolkningsmæssige udvikling eller i trafikbehovet, men også uforudsete tekniske forhold eller uventet pris- og lønudvikling vil kunne nødvendiggøre ændringer.

I forslaget har man ment, at afgørelsen med hensyn til investeringernes samlede omfang og deres fordeling i hovedtræk på trafikmidler og på lokale områder må være underlagt det politisk sammensatte bevillingsråd, som gennem sin godkendelse af trafikplanen tager stilling til disse spørgsmål. Samtidig har man ment, at den tekniske udformning af de enkelte anlæg, anlæggenes rækkefølge indenfor en 5-års periode, detaljer vedrørende linieføringer m. v. måtte kunne overlades til komiteen. Som en parallel hertil er det bestemt, at budgetterne for det enkelte år ikke er bindende (jfr. bem. til stk. 5).

Der må heri ligge, at komiteen har adgang til på egen hånd at foretage nødvendige ændringer i planen, når blot den samlede udbygning følger de principper, der er nedlagt i trafikplanen; dog skal sagen

drøftes i teknikerudvalget og i de fællesudvalg, som kan blive berørt af ændringen.

Er der derimod planer om væsentlige ændringer, må komiteen indhente bevillingsrådets godkendelse, ligesom sådanne ændringer også kan tænkes foranlediget af bevillingsrådet, hvis det skønner, at udviklingen siden planens vedtagelse giver grundlag herfor. Komiteen kan således ikke egenhændigt gennem ændringer af visse konkrete anlægs art eller beliggenhed ændre den samlede anlægsplans karakter, selv hvor dette ikke indebærer noget merforbrug af investeringsmidler. Det må i den forbindelse være rimeligt, at planen angiver visse udbygninger, som ubetinget skal gennemføres, og herudover angiver andre anlæg, som i givet fald skal udskydes.

På tilsvarende måde er det ikke tanken, at enhver nok så lille overskridelse af det bevilgede beløb på en enkelt post skal bevirke igangsættelse af hele trafikrådets bevillingsprocedure. Også her må det afgørende være, om ændringen kan anses for væsentlig, bedømt i forhold til den samlede plans økonomi. Som det allerede er sædvanligt indenfor statslig og kommunal administration, må der sættes en vis margin, indenfor hvilken et merforbrug af midler udover det bevilgede beløb kan finde sted uden at fordre ansøgning om tillægsbevilling, men blot kan afholdes administrativt på forventet efterbevilling. En sådan margin — som gælder ved siden af den i forslaget omhandlede pristalsregulering (jfr. § 27, stk. 4) — findes passende at kunne sættes til 10 pet. af det bevilgede og eventuelt pristalsregulerede beløb, beregnet på hver af investeringsbudgettets hovedposter, f. eks. på baneanlæg incl. rullende materiel, sporvejsanlæg incl. vogne, busanskaffelser, bygninger og andre investeringer hver for sig. Indenfor hver af disse grupper må komiteen kunne overskride 10 pct.-marginen på en enkelt underpost, f. eks. en given banestrækning, så længe dette kan rummes indenfor hovedpostens 10 pct.-margin. Derimod bør komiteen ikke have dispositionsfrihed indenfor en samlet 10 pct.-margin på hele anlægsbudgettet, således at overskridelsen på en enkelt hovedgruppe kan være større end 10 pct. uden at kræve udtrykkelig tillægsbevilling. Det må i den sammenhæng bemærkes, at folketinget i praksis erkender, at statsbanernes årlige budgetter ikke kan være bindende i enkeltheder og har akcepteret talrige og ofte betydelige afvigelser herfra.

Det skal fremhæves, at komiteens adgang til at foretage begrænsede ændringer af planen og overskridelse af bevilgede beløb alene er indsat for at sikre en effektiv og smidig daglig administration af trafiknettets opbygning. Det er derimod ikke meningen, at komiteen herigennem skal kunne tilsidesætte bevillingsrådets ønsker om trafikplanens principielle udformning, og adgangen til disse ændringer gælder derfor kun ved imødegåelse af ændrede forudsætninger for planen.

Bemærkninger til § 14:

De stående fællesudvalgs opgaver.

Man har som tidligere nævnt anset det for hensigtsmæssigt at skabe en fast ramme om samarbejdet mellem trafikrådet og andre myndigheder ved nedsættelse af en række stående fællesudvalg (jfr. nærmere bem. til § 7).

Under forhandlingerne i fællesudvalgene må såvel trafikrådet som de andre i udvalgene repræsenterede planlægningsmyndigheder være pligtige at give hinanden underretning om deres planer om udførelse af anlæg af gensidig interesse indenfor trafikplanens område. Det forudsættes herved, at de pågældende myndigheder stiller alle relevante oplysninger til disposition.

Iøvrigt må hver enkelt af de i fællesudvalgene permanent repræsenterede parter kunne kræve, at spørgsmål, som efter deres opfattelse har fælles interesse, tages op til drøftelse i udvalgene.

Til stk. 1.

Om fællesudvalget vedrørende forholdet til statsbanerne.

I det stående fællesudvalg vedrørende forholdet til statsbanerne drøftes alle de spørgsmål, der opstår på grund af den intime forbindelse mellem nærtrafikken — det vil først og fremmest sige s-banetrafikken — og statsbanernes fjerntrafik.

Som eksempler på sådanne spørgsmål kan nævnes den nærmere udformning af *anlægsarbejder,* der vil berøre både s-banerne og fjerntrafikken, og de nærmere tidspunkter for iværksættelsen af sådanne anlægsarbejder.

Det er endvidere indlysende, at *køreplanlægningen* for s-togstrafikken må ske i nøje samarbejde med køreplanlægningen for de øvrige statsbanestrækninger. Navnlig gælder dette for de strækninger, hvor fjern- og nærtrafik foregår ad det samme spor.

Også *taksterne* må drøftes i fællesudvalget, selvom trafikrådet har den afgørende myndighed med hensyn til takstfastsættelsen for de trafiklinier, der omfattas af trafikplanen, medens statsbanerne uafhængigt heraf kan bestemme taksterne udenfor trafikrådets område. Det er en erfaring fra de fleste

storbyer, at takstfastsættelsen for nærtrafikken sker efter andre kriterier end for fjerntrafikken, idet taksterne for nærtrafikken — bl. a. af hensyn til bolig-arbejdssted trafikken — så godt som altid er lavere end fjerntrafikkens takster for strækninger af tilsvarende længde. Af hensyn til afpasningen af de to takstsystemer og af hensyn til den økonomiske afregning mellem trafikrådet og statsb anerne må det imidlertid anses for nødvendigt, at der består et vist samarbejde mellem trafikrådet og statsbanerne med hensyn til taksterne. Trafikrådet har således navnlig interesse i, hvordan statsbanerne fastsætter taksterne for de nærmeste strækninger udenfor trafikrådets område, ligesom navnlig trafikrådets takstfastsættelser på de yderste strækninger indenfor området kan være af interesse for statsbanerne.

Endvidere må de komplicerede *økonomiske afregningsforhold* mellem statsbanerne og trafikrådet, der følger af, at statsbanernes nærtrafik i økonomisk henseende henlægges under trafikrådet, drøftes i det pågældende fællesudvalg (jfr. herom § 29).

Endelig må fællesudvalget også drøfte spørgsmålet om forholdet til de *omnibusruter* indenfor nærtrafikken, der drives af statsbanerne, og hvis forvaltning ikke henlægges til trafikdirektoratet, idet der for disse ruter opstår tilsvarende, omend ikke så komplicerede problemer som for s-banernes vedkommende.

Til stk. 2.

Om fællesudvalget vedrørende byplan- og vejforhold.

I fællesudvalget vedrørende byplan- og vejforhold må drøftes alle de spørgsmål, der hænger sammen med, at der gennem byudviklingsloven samt byplan- og vejlovgivningen er tillagt en række myndigheder udenfor trafikrådet beføjelser, som kan gribe ind i trafikrådets planlægning.

Det drejer sig således om *byudviklingsmæssige* dispositioner, der som nævnt er grundlæggende for trafikplanlægningen (jfr. bem. til § 1).

Det må dernæst dreje sig om en række *byplanmæssige forhold*, d. v. s. forhold, som indgår i kommunernes dispositionsplaner, og som har videregående trafikal betydning, såsom beliggenhed og anlæg af stationer, spor, trafikpladser, remiser, garager og lignende. I denne forbindelse må det drøftes, om planlagte baneanlæg skal udføres, før en påtænkt ny bebyggelse har fundet sted, eller om bebyggelsen først skal bringes til udførelse. Også hele spørgsmålet om etapedelingen for de i trafikplanen omhandlede anlæg og om takstfastsættelsen for nærtrafikken må behandles i udvalget.

Udvalget må også behandle *vejspørgsmål.* Det kan dreje sig om selve udbygningen af vejnettet, da denne planlægning selvsagt vil øve stor indflydelse på udbygningen af den del af det kollektive trafiknet, der befarer gader og veje. Endvidere må spørgsmålet om den betydning, udførelsen af planlagte baneanlæg og disses nærmere placering vil få for vejplanlægningen, drøftes i udvalget. Det vil også være nødvendigt med vejbestyrelserne at drøfte, hvilke gader og veje der kan anvendes til fremførelse af sporvejslinier, da vejbestyrelsens tilladelse udkræves **til** etablering af sporvejsanlæg i offentlige gader og veje (jfr. § 18). I forbindelse med planlægningen af vejnettet træffer vejbestyrelserne endvidere undertiden bestemmelse om, at de planlagte veje udelukkende skal forbeholdes visse færdselsarter. Også beslutninger af den sidstnævnte karakter vil have stor betydning for trafikplanen og bør derfor drøftes i fællesudvalget.

Til stk. 3.

Om fællesudvalget vedrørende færdselsreguleringen.

I fællesudvalget vedrørende færdselsreguleringen drøftes alle de spørgsmål, der hænger sammen med, at den færdselsregulering, som i henhold til færdselsloven er tillagt politiet — og til en vis grad også vejbestyrelserne — på afgørende måde kan få indflydelse på tilrettelæggelsen af driften af de kollektive gadetrafikmidler.

Det drejer sig om sådanne bestemmelser, som varigt kan indvirke på vejes udnyttelse eller indretning, såsom forbud mod parkering eller standsning, anvisning af parkeringsplads, bestemmelser om nedsat kørselshastighed, påbud om ensrettet færdsel, udlægning af vej som legegade og forbud mod visse færdselsarter.

Til stk. 4.

Om fællesudvalget vedrørende omnibuskørsel.

I fællesudvalget vedrørende omnibuskørsel drøftes alle spørgsmål, som hænger sammen med, at der ikke kan drages en klar skillelinie mellem det område, hvor trafikrådet alene har koncessionsmyndigheden, og det område, der helt er underlagt de almindelige koncessionsmyndigheder. Således vil trafikrådet i et vist omfang give tilladelse til ruter, der delvis forløber udenfor trafikrådets område, ligesom de i omnibusloven nævnte koncessionsmyndigheder vil give kørselstilladelse for ruter, der til dels drives indenfor det nævnte område.

For alle de ruter, som passerer grænsen for trafikrådets område, kan der melde sig spørgsmål, som

det kan have interesse at drøfte inden koncessions - udstedelsen, nemlig dels spørgsmålet om, hvem der bør have tilladelse til at drive en bestemt rute, dels om de nærmere vilkår, herunder takster, omstigningsregler og køreplaner. For sådanne ruter udenfor trafikrådets område, som berører byudviklingsudvalgets område, skal trafikrådet høres over koncessionsansøgningen (jfr. § 19, stk. 7). Også i disse tilfælde må det være praktisk, om koncessionsfor - holdene drøftes i fællesudvalget.

Bemærkninger til § 15:

Kompetencefordelingen mellem trafikrådet og andre myndigheder.

Det er nævnt, at trafikrådets samarbejde med andre myndigheder i hovedsagen vil komme til at foregå i de stående fællesudvalg, og at disse udvalg ikke er udstyret med nogen egentlig myndighed, idet de principielt ikke anfægter de enkelte myndigheders beføjelser (jfr. bem. til § 3, stk. 2). Da der er tale om hver for sig kompetente myndigheder, hvis ressort på forskellig måde kan gribe ind i hinanden, vil det i visse grænsetilfælde ikke på forhånd være ganske klart, om trafikrådet eller en af de andre fornævnte myndigheder i sidste instans har den endelige bestemmelsesret med hensyn til et foreliggende spørgsmål.

I lovforslaget er det derfor nøjere præciseret, hvordan kompetencefordelingen er i disse tvivlstilfælde, f. eks. mellem statsbanerne og trafikrådet i visse køreplanspørgsmål (jfr. bem. til stk. 2). Samtidig er der foreslået en ændring i de nuværende kompetenceforhold for færdselsmyndighederne (jfr. bem. til stk. 3).

Til stk. 1.

Om forholdet til byudviklings-, byplan-, bygnings- og vejlovgivningen.

Lovforslaget om et trafikråd medfører principielt ingen ændringer i de beføjelser, der ved byudviklings-, byplan-, bygnings- og vejlovgivningen er tillagt de enkelte deri omhandlede myndigheder.

Lov nr. 210 af 23. april 1949, *Byudviklingsloven,* hvorefter der træffes bestemmelse om placeringen af den bymæssige bebyggelse indenfor et område, der omfatter trafikrådets område og enkelte kommuner herudover, anfægtes ikke på nogen måde af trafikrådsforslaget. Tværtimod anses byudviklingsmyndighedernes planlægning for grundlæggende for den kommende trafikplan, ligesom trafikrådet må se det som sin opgave at støtte og underbygge byudviklingsplanen (jfr. nærmere bem. til § 1).

Lovbekendtgørelse nr. 242 af 30. april 1949, *Byplanloven,* pålægger kommunalbestyrelserne at udarbejde en byplan, som skal godkendes af indenrigs- og boligministeren. Der kan heri træffes bestemmelse om en række forhold af betydning for planlægningen af den kollektive trafik, om vejes beliggenhed, retning og bredde, beliggenheden **af** spor og af offentlige bygninger og anlæg. Normalt vil dette planlægningsarbejde blive koordineret med planlægningen hos andre myndigheder, f. eks. statsbanernes og vejdirektoratets planlægning af tilsvarende forhold. Lovforslaget forudsætter, at trafikrådet inddrages i dette samarbejde på lige fod med andre interesserede myndigheder. De allerede godkendte byplandispositioner indenfor området må således respekteres af trafikrådet.

Ifølge loven af 21. juni 1867 om bestyrelsen af vejvæsenet m. m., *Vejbestyrelsesloven,* bestemmer ministeren for offentlige arbejder — efter indstilling fra vedkommende amtsråd — hvilke veje der skal henregnes til landevejenes klasse, ligesom amtsrådene — efter indstilling fra vedkommende kommuner — bestemmer, hvilke veje der skal være offentlige biveje. Landevejene bestyres af amtsrådet og bivejene af vedkommende kommunalbestyrelse.

Forvaltningsmyndigheden for en offentlig vej kaldes vejbestyrelsen. Ministeren godkender anlægget af nye landeveje og ændringer af landevej enes retning og bredde og fører tilsyn med deres vedligeholdelse. Ministerens beføjelser i så henseende udøves i praksis af vejdirektoratet. Amtsrådet fører tilsyn med vedligeholdelsen af bivejene. Efter anmodning af ministeren udarbejder vejdirektoratet en samlet vejplan for hele landet, omfattende samtlige nuværende og fremtidige landeveje og sådanne biveje og bygader, der skønnes at få særlig betydning for den gennemgående færdsel.

I Københavns kommune findes ingen landevejsstrækning.

I henhold til *Københavns byggelov* udøves den almindelige forvaltningsmyndighed over anlagte gader, offentlige og private, af magistraten. I Gentofte kommune er tilsvarende regler indført ved bygningsvedtægt.

løvrigt er de private veje indenfor trafikrådets område underkastet et vist tilsyn af kommunalbestyrelserne i henhold til *vejvedtægter.*

Lovforslaget om et trafikråd medfører ikke på noget punkt indgreb i de her nævnte beføjelser, idet det kun forudsættes, at trafikrådet får lejlighed til at fremsætte sine synspunkter til sådanne vej planer,

som vil få betydning for planlægningen eller driften af den kollektive trafik.

Alle de foran nævnte forhold må som tidligere nævnt drøftes i det stående fællesudvalg vedrørende byplan- og vejforhold (jfr. bein. til § 7, stk. 1). Under forhandlingerne i fællesudvalget bør der søges opnået enighed mellem de forskellige myndigheder; eftersom man ikke har ment på forhånd at kunne tillægge nogen af de nævnte plantegningsområder forrang fremfor de andre, vil der i tiuælde af uenighed ikke kunne fremtvinges bindende afgørelse. Man har også fundet det mest sandsynligt, at afgørende divergenser ikke vil opstå, når de forskellige planlæggende myndigheder får en pligt til at drøfte alle spørgsmål, hvor trafikrådets planlægning kan gribe ind i deres planlægningsområde.,

Til stk. 2.

Om kompetencen med hensyn til køreplaner m. v.

Som følge af den intime sammenhæng mellem statsbanernes under trafikrådet henlagte nærtrafik og statsbanernes fjerntrafik, vil der kunne opstå komplicerede kompetencespørgsmål. De to parter bør derfor såvidt muligt søge at koordinere deres planlægning gennem forhandlingerne i fællesudvalget, og man har kun i det omfang, hvor det må anses for tvingende nødvendigt, ment at burde fastsætte, hvem der i tilfælde af uenighed mellem de to parter skal træffe afgørelsen. Dette gælder således *køreplanlægningen,* der navnlig frembyder problemer på de strækninger, der betjener både nærtrafik og fjerntrafik. Her vil trafikrådets interesse i, at stogene fremføres med faste mellemrum og med stor hyppighed kunne kollidere med hensynet til, at også fjerntogene skal fremføres ad de samme strækninger. I disse tilfælde har man ment, at afgørelsen bør træffes af ministeren for offentlige arbejder, som i dag har den endeligt afgørende myndighed med hensyn til statsbanernes køreplanforhold.

Også med hensyn til spørgsmålene om *fordelingen* mellem statsbanerne og trafikrådet af *driftsindtægterne* på de strækninger, der betjener jernbanetrafik både indenfor trafikplanens område og udenfor dette, må der træffes en bindende afgørelse af en uvildig myndighed. Den første grundlæggende regulering af forholdet foretages af regnskabskommissionen, og hvis der skulle være uenighed i senere opstående tilfælde, skal sagen afgøres endeligt af en voldgiftsret (jfr. § 29, stk. 3).

Uoverensstemmelser mellem statsbanerne og trafikrådet vil naturligvis også kunne opstå med hensyn til spørgsmålet om den nærmere udformning og om tidspunktet for *iværksættelsen af anlægsarbejder,* der både tjener nærtrafikken og fjerntrafikken. I disse tilfælde har man imidlertid ikke fundet det påkrævet at instituere et særligt appelorgan, idet man har ment, at parterne må forhandle sig til rette, forinden de pågældende anlægsarbejder bringes til udførelse. En sådan løsning af spørgsmålet kan næppe antages at være forbundet med betænkeligheder. Er der ikke uenighed om udformningen af anlægget, men kun om tidspunktet for dets udførelse, må hver af parterne kunne lade det udføre, idet vedkommende part forskudsvis afholder samtlige hermed forbundne udgifter. En refusion må da foretages på det tidspunkt, til hvilket anlægget efter den anden af parternes opfattelse burde være udskudt. Spørgsmålet om, hvorvidt der allerede inden dette tidspunkt bør ydes refusion fra den anden part, som faktisk kommer til at få udbytte af anlægget i den mellemliggende tid, må afgøres af voldgiftsretten. Med hensyn til uopsættelige istandsættelsesarbejder må hver af parterne være berettiget til at lade arbejdet udføre uden først at have drøftet sagen med den anden part. Om udførelsen af sådanne arbejder vil der iøvrigt normalt ikke opstå divergenser.

Med hensyn til *takstfastsættelsen* kan det forudses, at statsbanerne ikke vil anvende de samme principper som trafikrådet (jfr. bem. til § 14, stk. 1). Man har imidlertid ikke ment at burde instituere et særligt appelorgan i disse tilfælde, da takstfastsættelsen indenfor nærtrafikken og indenfor fjerntrafikken ligesom i en række andre storbyer om fornødent vil kunne foretages uafhængigt af hinanden.

Til stk. 3.

Om kompetenceforhold vedrørende færdselsregulering.

I henhold til den *nye færdselslov* træffer politiet med samtykke af vedkommende vejbestyrelse sådanne bestemmelser, som varigt kan indvirke på vejes udnyttelse eller indretning, såsom forbud mod parkering eller standsning, anvisning af parkeringsplads, påbud om ensrettet færdsel, nedsat kørselshastighed, udlægning af vej som legegade og forbud mod visse færdselsarter.

Forsåvidt der ikke måtte kunne opnås enighed mellem politiet og vejbestyrelsen om bestemmelser, som varigt kan indvirke på vejes indretning eller udnyttelse, skal justitsministeren træffe afgørelse efter forhandling med ministeren for offentlige arbejder.

Da bestemmelser af den omhandlede karakter som tidligere omtalt vil kunne få stor betydning for udbygningen af niveautrafikmidlerne, har man ment, at der — såfremt enighed ikke kan opnås mellem trafikrådets komité, politimyndighederne og vejbestyrelserne i det pågældende fællesudvalg — bør oprettes et særligt appelorgan.

I denne appelinstans bør de samme to ministre, som omhandles i færdselsloven, have sæde, og under hensyn til den kollektive trafiks betydning for byplanlægningen bør også boligministeren deltage i afgørelsen.

Under hensyn til, at alle de tre ministerier må siges at have lige stor interesse i de nævnte afgørelser, foreslås det, at justitsministeren skal træffe afgørelsen i samråd med de to andre ministre, d. v. s. at alle tre ministre skal være enige.

Bemærkninger til kapitel V:

Anlægs- og koncessionsbestemmelser.

Den manglende helhedsplanlægning af det storkøbenhavnske trafikapparat skyldes i væsentlig grad, at koncessionsgivningen og beslutningerne om etablering af nye anlæg i dag er fordelt på flere forskellige myndigheder og virksomheder. For jernbanenettet er det således i almindelighed staten, der giver de fornødne tilladelser til nyanlæg, medens det for sporvej snettet er Københavns kommune, idet dog koncessionerne til nye sporvejslinier meddeles af ministeriet for offentlige arbejder. Endelig er såvel oprettelsen af nye omnibuslinier som koncessionsgivningen stykket ud på mange forskellige myndigheder (jfr. bem. til § 1).

En sådan fortsat opdeling af koncessionsgivningen for trafiknettet indenfor det storkøbenhavnske område vil ikke kunne forenes med de formål, der tilsigtes ved trafikplanen. Efter trafikrådsforslaget samles derfor myndigheden til at meddele *tilladelse til etablering af trafiklinier* indenfor trafikplanens område i princippet under trafikrådet.

På samme måde samles planlægningen af trafiknettets trafikering under trafikrådet, idet rådet gennem sin trafikplan foreskriver de koncessionsbestemmelser, der skal gælde for nettets enkelte dele med hensyn til takster, køreplaner, omstigningsregler o. s. v.

Bemærkninger til § 16:

Koncessionsvilkår.

Til stk. 1.

Om nærmere regler for nettets trafikering.

Trafikrådets 5-års trafikplan indeholder kun de almindelige retningslinier for koncessionsbestemmelserne, medens det må være overladt til komiteen at træffe de nærmere bestemmelser herom og i det hele at føre planen ud i livet. De beføjelser, der i denne henseende er tillagt komiteen, gælder over for alle de forskellige former for kollektiv persontrafik; komiteen kan derfor give nærmere forskrifter for både jernbaner, sporveje, omnibus- og rutebillinier, om hvis anlæg og drift der er truffet bestemmelse gennem vedtagelse af trafikplanen. Komiteens myndighed gælder samtlige de af trafikplanen omfattede linier, såvel eksisterende som nyoprettede; der sigtes hermed både til sådanne linier, som trafikrådet har udstedt koncession på, og til sådanne, hvor koncession er meddelt af en myndighed udenfor trafikrådets område, men hvor der er tillagt komiteen myndighed til at fastlægge vilkårene for den inderste strækning vedkommende (jfr. § 19, stk. 2 c).

På grundlag af principperne i den af bevillingsrådet vedtagne takstplan, som skal indeholdes i trafikplanen, fastsætter komiteen endelig de forskellige takster. Komiteen kan dog — som for de øvrige af de forhold, komiteen skal fastlægge — ændre takstbestemmelserne indenfor perioden, blot den holder sig indenfor de rammer, der er afstukket i planen. For taksternes vedkommende må kravet om en vis driftsmæssig balance normalt medføre, at de må reguleres nogenlunde i takt med bevægelserne i det almindelige pris- og lønniveau.

Medens alle taksterne fastsættes af komiteen, er det for *køreplanerne* sådan, at komiteen vel må angive visse hovedlinier i overensstemmelse med trafikplanens almindelige bestemmelser herom, men at det iøvrigt bør være overladt til trafikvirksomhederne selv at fremsætte forslag til køreplaner, som herefter skal godkendes af komiteen, der har den endelige afgørelse.

Med hensyn til fastsættelsen af køreplaner for de af trafikplanen omfattede statsbanestrækninger må

spørgsmålet — efter at være behandlet i fællesudvalget vedrørende forholdet til statsbanerne (jfr. § 14, stk. 1) — eventuelt forelægges for ministeren for offentlige arbejder til endelig afgørelse (jfr. § lo, stk. 2).

I forbindelse med fastsættelsen af taksterne træffer komiteen bestemmelse om, i hvilke tilfælde og på hvilke vilkår der skal være adgang til at løse *omstigningsbilletter.* Komiteen afgør herunder også, hvorledes udgifterne ved en omstigningsordning skal afregnes mellem de deltagende parter, alt på grundlag af de almindelige principper, der er fastlagt herom i trafikplanen. De nævnte forhold må reguleres forud, men således at der på grundlag af indhøstede erfaringer er mulighed for senere at ændre ordningen med virkning for fremtiden. I tilfælde, hvor en privat rutebilejer mener, **at** hans økonomiske stilling væsentlig forringes ved komiteens afgørelse, må han ansøge om tilskud til driften. Disse spørgsmål afgøres af koncessionsudvalget (jfr. § 19, stk. 4).

Komiteen må endelig træffe bestemmelse om en række andre *forhold vedrørende planens gennemførelse,* som ikke i enkeltheder kan eller bør fastsættes i selve trafikplanen. Dette gælder således den praktiske gennemførelse af rationaliseringsforskrifter og bestemmelser i de enkelte tilfælde om placering af stoppesteder og om af- og påsætning af passagerer. Også forskrifter med hensyn til det rullende materiel, der må benyttes på **linierne,** kan komiteen fastsætte i medfør af denne bestemmelse; det vil således kunne være naturligt, om der af hensyn til ensartetheden gives nærmere direktiver med hensyn til de vogntyper, der skal indsættes.

Komiteens regulering af alle de nævnte forhold må gælde, uanset hvem der får koncession på den pågældende rute; disse koncessionsvilkår bør derfor fastlægges af komiteen udelukkende ud fra hensyn til liniens indpasning i det øvrige trafiksystem, inden koncessionsudvalget tager stilling til, hvem kørselstilladelsen for ruten skal gives til.

Til stk. 2.

Om trafikvirksomhedernes medvirken ved planen.

Trafikvirksomhedernes pligt til efter komiteens nærmere direktiver at medvirke til trafikplanens gennemførelse omfatter blandt andet meddelelse af tekniske og statistiske oplysninger, foretagelse af trafikanalyser og andre undersøgelser og udførelse af projekteringsarbejder for anlæg under den pågældende virksomhed.

Virksomhederne er endvidere pligtige at indsende årlige budgetter til komiteen og aflægge årsregnskaber for denne (jfr. § 36). Bestemmelsen tilsigter at give komiteen en almindelig adgang til at benytte de forskellige trafikvirksomheders organisationsapparater; et effektivt samarbejde bør etableres for al- undgå dobbeltarbejde i trafikrådet og de enkelte virksomheder.

Bemærkninger til § 17:

Koncessioner til jernbanedrift.

Ifølge den nugældende praksis udkræves der særlig lovhjemmel til nyanlæg af jernbaner. Efter trafikrådsforslaget skal der i trafikplanen tages stilling til de fremtidige trafiklinier og deres trafikform, linieføring og til terminerne for arbejdernes gennemførelse. Det bør derfor overlades til komiteen indenfor de i trafikplanen angivne rammer at træffe bestemmelse om, hvornår de enkelte deri angivne jernbaneaniæg skal bringes til udførelse. Det er dog en forudsætning, at bevillingsrådet og de 4 endeligt besluttende forsamlinger (jfr. § 25, stk. 3) har tiltrådt, at de til planens gennemførelse nødvendige midler tilvejebringes.

Komiteens bemyndigelse til at anlægge jernbaner omfatter ikke alene selve banestrækningerne, men også banernes tilbehør, såsom de fornødne stationsbygninger, forpladser, remiser, værksteder o. lign.

På strækninger, der drives af statsbanerne eller af en anden virksomhed med selvstændig forvaltning, må selve udførelsen af anlægget med komiteens tilslutning kunne overdrages den pågældende banes ledelse. Forinden anlægsarbejder iværksættes på jernbanestrækninger, der drives eller forudsættes drevet af statsbanerne, må sagen imidlertid drøftes i det stående fællesudvalg vedrørende forholdet til statsbanerne (jfr. § 14, stk. 1). Opstår der tvistigheder med hensyn til fordelingen af anlægsudgifterne ved sådanne anlæg, der både betjener nærtrafikken og statsbanernes fjerntrafik, forelægges sagen til endelig afgørelse for en særlig voldgiftsret (jfr. § 29, stk. 3).

Såfremt der skulle være tale om en jernbane, der drives af trafikdirektoratet, vil komiteen formentlig selv forestå anlægsarbejdet eller udbyde det i entreprise.

Bemærkninger til § 18:

Koncessioner til sporvej sdrift.

I henhold til lov nr. 96 af 10. april 1895 om eneret til anlæg og drift af sporveje i offentlige gader og

veje udkræves der eneretsbevilling fra ministeren for offentlige arbejder til sporvejskørsel i gader og veje. Dette fortolkes i praksis således, at eneretsbevilling er fornøden for såvel nye sporvej slinier som forlængelser af bestående linier. Endvidere er det en betingelse, at vedkommende vejbestyrelse giver sit samtykke dertil, og vejbestyrelsen kan 20 år efter, at driften af et sporvejsanlæg er påbegyndt, kræve at overtage virksomheden mod vurdering (jfr. lovens § 2).

Efter trafikrådsforslaget fastlægger trafikplanen, hvordan sporvejsnettet evt. skal udbygges indenfor planens 5-års gyldighedsperiode. Det ville være lidet foreneligt hermed, om tilladelsen til ændring af nettet fortsat skulle indhentes hos ministeren for offentlige arbejder, og det foreslås derfor at ophæve sporvejsloven for trafikplanens område, og at overlade til komiteen indenfor trafikplanens rammer at træffe bestemmelse om udførelsen af de enkelte sporvejsanlæg. Det må dog være en forudsætning, at planen er godkendt af bevillingsrådet, og at de 4 endeligt afgørende forsamlinger har tiltrådt, at de fornødne beløb stilles til rådighed (jfr. § 25, stk. 3). Det må iøvrigt være tilstrækkeligt, at det pågældende anlæg i planen er opført blandt de arbejder, der evt. vil blive gennemført inden for planens gyldighedsperiode (jfr. bem. til § 13, stk. 8).

Da anlægget af en sporvej slinie i en offentlig vej vil betyde, at dennes kapacitet ikke uden en udvidelse af vejen vil kunne udnyttes som hidtil, har man ment at burde opretholde den hidtidige regel om, at vejbestyrelsen skal give sit samtykke til spor vej sanlægget. Ved den overenskomst, der i denne anledning indgås mellem trafikrådet og vejbestyrelsen, træffes der nærmere aftale om betingelserne for sporvej sanlæggets tilstedeværelse i vejen (jfr. § 43, stk. 2). Derimod kan det ikke anses for formålstjenligt at opretholde den hidtidige adgang for vejbestyrelsen til at overtage anlægget efter en årrækkes forløb, da det jo netop er tanken at bevare en enhedsledelse af sporvej sdriften og ikke at stykke den ud på de forskellige vejbestyrelser.

For private vejes vedkommende udøves forvaltningsmyndigheden i Københavns kommune af magistraten (jfr. Københavns byggelovs § 27) og i Gentofte kommune, der ved bygningsvedtægt har indført en tilsvarende bestemmelse, af kommunalbestyrelsen. Man har derfor anset det for mest praktisk for alle de 4 kommuner, der i praksis berøres af sporvejskørslen, at foreskrive, at kommunalbestyrelsen — i København dog magistraten — også for de private vejes vedkommende skal give det fornødne samtykke til sporvejsanlæg. Kommunalbestyrelserne bør herved påse, dels at vejen overhovedet egner sig til sporvejsanlæg, dels at lodsejerne ikke lider noget tab som følge af anlægget. Der vil iøvrigt antagelig kun i undtagelsestilfælde kunne blive tale om sporvejsanlæg i private veje.

Bemærkninger til § 19:

Koncessioner til omnibuskørsel.

Den planlægning og koordinering af den kollektive persontrafik i Storkøbenhavn, som tilsigtes ved trafikrådsforslaget, ville ikke kunne ske fyldest for omnibuskørslens vedkommende, hvis afgørelsen af, hvem der skal have koncessioner inden for trafikplanens område, og hvilke vilkår der skal gælde for kørslen, fortsat skulle træffes af de mange forskellige myndigheder i henhold til omnibus- og fragtmandsloven (jfr. bem. til § 1). Lovforslaget forudsætter derfor, at der indenfor trafikplanens område må ske en forenkling med hensyn til tildeling af kørselstilladelser til omnibuskørsel. Derimod vil lovforslaget ikke medføre nogen ændring af de hidtidige bestemmelser om koncessionsmyndighederne for fragtmandskørslen, da forslaget i princippet ikke berører godstrafikken.

Til stk. 1.

Om nugældende regler m.v.

Lov nr. 257 af 27. maj 1950, *omnibusloven,* indeholder nogle ret komplicerede regler om, hvilke myndigheder der skal give kørselstilladelsen (jfr. loven § 3, stk. 2). Hvis kørslen udelukkende foregår indenfor en købstads — herunder Københavns og Frederiksbergs — grænser eller ad biveje indenfor en enkelt sognekommune, gives tilladelsen af *vedkommende kommunalbestyrelse.*

Foregår kørslen såvel i København som på Frederiksberg, men ikke ud over disse kommuners grænser, gives tilladelsen af de *to kommunalbestyrelser i forening.*

Foregår kørslen udelukkende ad landeveje (amtsveje) inden for en enkelt amtskommune, gives tilladelsen af *vedkommende amtsråd.*

I alle andre tilfælde, hvor kørslen foregår indenfor en enkelt amtsrådskreds, gives tilladelsen af det for amtsrådskredsen nedsatte *trafikudvalg,* der er sammensat af repræsentanter for amtskommunen, sognekommunerne og eventuelle købstadskommuner i amtsrådskredsen. Foregår kørslen gennem to amtsrådskredse (i hvilken henseende Københavns kommune sidestilles med en amtsrådskreds), skal

trafikudvalgene i begge amtsrådskredse være enige om tilladelsen. Hovedkriteriet for, hvem der i så fald udsteder tilladelsen, er da indenfor hvis område køretøjet er indregistreret. I tilfælde, hvor køretøjet ikke er indregistreret i nogen af de to kredse, gives tilladelsen af det trafikudvalg, indenfor hvis område den længste del af ruten forløber.

Er der ikke enighed, henvises sagen til afgørelse hos *landsnævnet* vedrørende omnibus- og fragtmandskørsel. Landsnævnet består af en af ministeren for offentlige arbejder valgt formand samt 6 af folketinget valgte medlemmer. Landsnævnet giver også tilladelsen, når kørslen foregår gennem flere end to amtsrådskredse — i hvilken henseende såvel Københavns som Frederiksberg kommuner sidestilles med amtsrådskredse.

Det fremgår umiddelbart, at omnibuslovens opdeling af kompetencen ikke er sket med en samlet planlægning for øje, som det må være trafikradets sag at gennemføre. I lovforslaget erstattes derfor udtrykkeligt omnibuslovens bestemmelser med hensyn til dette forhold indenfor trafikrådets område af særlige regler. Samtidig indeholder forslaget bestemmelser, der tilsigter at give trafikrådet indseende med sådanne ruter udenfor området, som har indflydelse på forhold indenfor trafikrådets område.

Til stk. 2.

Om de foreslåede koncessionsmyndigheder.

Det må være et af hovedpunkterne for en nyordning af koncessionsmyndigheden indenfor trafikrådets område, at der herigennem skabes sikkerhed for, at de formål, som søges opnået ved selve planen, i fuldt omfang bliver tilgodeset også ved meddelelsen af koncessioner på de enkelte omnibusruter. Da det er komiteen, der udarbejder trafikplanen og har ansvaret for dens udførelse, bør den også have en væsentlig indflydelse på koncessionsudstedelsen. I lovforslaget er det derfor *overladt til komiteen at fastsætte de vilkår,* hvorpå en kørselsitilladelse skal gives; komiteen skal således have afgørelsen af, hvilke takster der skal gælde på ruten, hvilken kørselshyppighed der skal være, og hvorvidt og på hvilke vilkår der skal gennemføres en omstigningsordning med andre ruter (jfr. § 16, stk.]..).

Ønsket om at sikre, at der tillægges de rent saglige hensyn størst mulig vægt ved tilrettelæggelsen af kørslen på de enkelte ruter, kunne tale for, at selve koncessionsudstedelsen blev overladt til komiteen — eller dog til et organ, hvori hele komiteen var repræsenteret — således at den fik væsentlig indflydelse på, hvem tilladelsen skulle gives til. Hensynet til at sikre komiteens saglige indflydelse på kørslen i videst muligt omfang kunne også iagttages derved, at komiteen fik en fortrinsret til ledige ruter. Ordninger af denne art findes i en række andre storbyer, hvor der er gennemført en særlig koordineringsordning for den kollektive trafik.

Man har imidlertid anset det for lidet konsekvent at søge spørgsmålet om, hvorvidt der i det enkelte tilfælde skal være privat eller offentlig drift på en rute, unddraget den folkevalgte repræsentation, når det dog er denne, som iøvrigt gennem bevillingsrådet har fået tillagt afgørelsen af, hvilke midler der skal stilles til rådighed for planens gennemførelse. Herved vil bevillingsrådet i sidste instans alligevel få den endelige indflydelse på, om en rute overhovedet lader sig drive af det offentlige, og man har derfor ment at burde sikre overensstemmelse mellem afgørelserne i bevillingsmæssig og koncessionsmæssig henseende ved at henlægge selve koncessionsudstedelsen og dermed valget af koncessionshaver til *et særligt koncessionsudvalg,* bestående af bevillingsrådets forretningsudvalg samt komiteens administrerende direktør, hvorved den koordinerede trafikadministrations synspunkter kan blive gjort gældende med fornøden vægt.

Det måtte umiddelbart forekomme nærliggende, at *koncessionsudvalgets område* blev sammenfaldende med trafikrådets område, sådan at samtlige tilladelser til kørsel inden for dette område blev givet af koneessionsudvalget, medens alle andre tilladelser blev givet af de i omnibusloven omhandlede myndigheder. Principielt fastholdes denne retningslinie for fordelingen af kompetencen mellem koncessions - udvalget og omnibuslovens koncessionsmyndigheder for kørsel, der foregår alene indenfor eller helt udenfor området. Man har dog af rent praktiske grunde ment at burde udvide området for den særlige koncessionsordning til at omfatte hele Københavns amtsrådskreds. Det ville nemlig ikke forekomme velbegrundet, om trafikudvalget for Københavns amtsrådskreds, der efter forslaget iøvrigt kun kommer til at beskæftige sig med kørselstilladelser til fragtmandskørsel, herudover skulle udstede tilladelser til omnibuskørsel i de ganske få kommuner i kredsen, som ikke omfattes af trafikplanen.

Denne områdeafgrænsning betyder således, at koneessionsudvalget er eneste koncessionsmyndighed for omnibuskørsel, der alene foregår indenfor København og Frederiksberg samt Københavns amtsrådskreds. For omnibuskørsel, der helt forløber udenfor det således afgrænsede område, bevares derimod omnibuslovens koncessionsmyndigheder.

En skarp opdeling af kompetencen mellem trafikrådets og omnibuslovens koncessionsmyndigheder, sådan at ingen af disse myndigheder kom til at beskæftige sig med omnibuskørsel, der foregår udenfor deres område, lader sig ikke gennemføre i praksis. Et stort antal ruter forløber således såvel indenfor som udenfor området, og det måtte anses for uhensigtsmæssigt, om indehaverne af sådanne ruter skulle indhente kørselstilladelse såvel hos koncessionsudvalget som hos de almindelige koncessionsmyndigheder. Man har derfor anset det for uundgåeligt, at både omnibuslovens koncessionsmyndigheder og koncessionsudvalget i et vist omfang får beføjelse til at udstede kørselstilladelser til ruter, som *delvis forløber udenfor deres egentlige områder.*

Ved den *indbyrdes fordeling af kompetencen* mellem trafikrådet og de forskellige andre koncessionsmyndigheder har man så vidt muligt fulgt det i omnibusloven opstillede kompetence-fordelingsprincip, idet man dog på visse punkter har anset det for nødvendigt at fravige dette princip.

For det første har man ikke ment at kunne anvende det i omnibusloven opstillede hovedkriterium for fordelingen af kompetencen mellem to berørte trafikudvalg, nemlig spørgsmålet om, hvor køretøjet er hjemmehørende og har rute, da stedet for indregistreringen af køretøjet ikke i sig selv er noget indicium for, hvorvidt den pågældende rute kan antages at have betydning for trafikplanens område. Som kriterium for, hvem der i sidste instans skal meddele tilladelsen til sådanne ruter, har man derimod ment at måtte lægge afgørende vægt på, hvor *den længste del af ruten* forløber, et kriterium, som iøvrigt også anvendes af omnibusloven, når køretøjet ikke er indregistreret i nogen af de amtsrådskredse, hvorigennem ruten forløber.

Dernæst har man heller ikke kunnet følge omnibuslovens krav om, at tilladelsen skal meddeles af landsnævnet vedrørende omnibus- og fragtmandskørsel, når ruten forløber gennem mere end to amtsrådskredse, idet hensynet til trafikplanen må tilsige, at tilladelsen gives af koncessionsudvalget *i alle tilfælde,* hvor rutens længste del går inden for trafikplanens område. Forløber ruten derimod hovedsagelig uden for området, må tilladelsen overensstemmende med omnibuslovens almindelige princip gives af landsnævnet, når ruten går gennem mere end to amtsrådskredse, idet trafikrådets koncessionsområde herved sidestilles med en amtsrådskreds.

Endvidere synes de særlige forhold inden for trafikplanens område at måtte føre til, at man ikke kan anvende omnibuslovens regel om, at det i tilfælde af uenighed mellem to trafikudvalg er landsnævnet, der træffer afgørelsen. I alle tilfælde, hvor den længste del af ruten forløber indenfor trafikrådets koncessionsområde, bør tilladelsen gives af koncessionsudvalget, selv om omnibuslovens koncessionsmyndigheder ikke måtte være enige i tilladelsen. Derimod har man ment at kunne overlade afgørelsen til de almindelige koncessionsmyndigheder, når rutens længste del ligger udenfor området.

Den ovenfor fastlagte kompetencefordeling gælder ikke ubetinget. For trafikrådets planlægning er det således af afgørende betydning, at der indenfor planens område kun gives tilladelse til lokaltrafik på ruter, som harmonerer med trafikplanen. Man har derfor fundet det påkrævet, at komiteen skal kunne bestemme *visse koncessionsvilkår* for strækningen indenfor trafikrådets område, når tilladelsen gives af omnibuslovens koncessionsmyndigheder, nemlig bl. a. hvordan ruten skal forløbe indenfor området, og hvor den skal have endestation.

Dette betyder ikke, at komiteen kan forhindre, at ruter, som henhører under andre koncessionsmyndigheder føres ind til de centrale bydele. Derimod må komiteen — efter forhandling med vedkommende lokale myndigheder — kunne foreskrive, at en sådan rute indenfor de indre bydele skal have sin *endestation* på et sted, hvor der er gode parkerings muligheder, og at ruten under sit *forløb gennem området* skal føres ad gader og veje, hvor den er til mindst mulig ulempe for den øvrige trafik.

For at undgå trafikvanskeligheder og uønsket konkurrence mellem fjernruterne og de ruter, der oprettes i henhold til trafikplanen, bør komiteen også kunne bestemme, at der på sådanne ruter indenfor området kun må *optages og afsættes passagerer* ved endestationerne og eventuelt tillige på særlige af komiteen godkendte *stoppesteder.* Fjernruternes passagerer vil iøvrigt også normalt være interesserede i, at der ikke er for mange stoppesteder på rutens inderste del. For fjernruter, der føres ind til de centrale bydele, vil det formentlig som regel være tilstrækkeligt, at ruten — foruden på sin endestation her — holder på det sted, hvor ruten første gang skærer s-banenettet. Endelig må det — af hensyn til koordineringen med de øvrige ruter indenfor området — være komiteen og ikke de i omnibusloven omhandlede myndigheder, der bestemmer, om der skal være lokaltrafik på den indre strækning, og i så fald fastsætter de nærmere vilkår for driften, herunder *takster, omstigningsregler* o. lign.

For de ruter, som koncessionsudvalget giver kørselstillladelse til, foreslås det omvendt at til-

lægge de pågældende trafikudvalg *tilsvarende beføjelser* med hensyn til de strækninger, som ligger udenfor trafikrådets område.

Går ruten gennem flere amtsrådskredse. træffes afgørelsen af disse forhold i hver amtsrådskreds af det pågældende trafikudvalg, medens man ikke har fundet det tilstrækkeligt begrundet i noget tilfælde at lade landsnævnet træffe afgørelsen. Dette betyder ganske vist en ændring i forhold til det princip, der iøvrigt anvendes i omnibusloven, hvorefter landsnævnet træffer afgørelsen, når ruten forløber gennem mere end to amtsrådskredse; det må imidlertid erindres, at afgørelsen af det spørgsmål, der i almindelighed anses for det mest betydningsfulde — nemlig hvem kørselstilladelsen skal tilfalde — allerede er truffet af koncessionsudvalget, og at afgørelsen af de nærmere vilkår for tilladelsen er af mere lokal interesse og derfor må kunne overlades til de enkelte trafikudvalg.

Forinden der gives tilladelse til ruter, der forløber såvel udenfor som indenfor området, bør den kompetente myndighed indhente erklæringer henholdsvis fra koncessionsudvalget og fra det eller de trafikudvalg, gennem hvis område ruten forløber. Med hensyn til spørgsmålet om, hvem der skal have tilladelsen, kan disse erklæringer imidlertid kun være vejledende for den koncessionsgivende myndighed.

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 omnibuslinier, der skal oprettes i den kommende periode. Dog kan der blive tale om, at udviklingen inden perioden berettiger, 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.

For at underbygge de saglige planlægningshensyn er det derfor foreslået, at koncessioner kun må gives til ruter, som enten er indeholdt i trafikplanen eller efter komiteens skøn er i overensstemmelse med denne.

Til stk. 4.

Om afgifter og tilskud for private rutebillinier.

Taksterne på en række af de kollektive trafiklinier er hidtil i vidt omfang blevet fastsat ud fra hensynet til den enkelte linies eller virksomheds økonomi isoleret bedømt, medens trafikrådets takstplan i første række bør søge at lægge takstprincipperne således til rette, at de enkelte liniers og områders takster passer ind i det samlede takstsystem for hele hovedstadsområdet og tilgodeser de samme hensyn, som iøvrigt bør være retningsgivende for trafikrådets anlægs- og driftspolitik (jfr. bem. til § 13, stk. 3). For den enkelte trafikvirksomhed kan en samlet takstplan således 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 indtægterne, 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.

En nøjere fastsættelse af tab eller gevinster ved sådanne takstændringer er imidlertid bl. a. af bevismæssige grunde kun i undtagelsestilfælde gennemførlig. Trafikplanen vil f. eks. — samtidig med at den medfører ændringer i taksterne — kunne forårsage sådanne amdringer i trafikmængden på den pågældende eller andre linier under samme virksomhed, at de helt eller delvis kan eliminere de økonomiske virkninger af takstændringerne.

Afgifts- og tilskudsordningen kan derfor 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 også kunne tendere henimod, at enhver forøgelse af en privat rutes overskud, indtrådt efter trafikplanens ikrafttræden, skulle søges overført til trafikrådet, og omvendt ethvert herefter opstået underskud skulle dækkes af det offentlige.

Koncessionsudvalget må 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 koncessionsmyndig-

hed efter den nugældende ordning ville have krævet taksterne nedsat på grundlag af væsentligt forbedrede vilkår for en rute. Eventuelle afgifter må derimod ikke kunne betyde en takstforhøjelse udover de takster, der fastsættes som et led i den samlede takstplan, ligesom afgifterne heller ikke må kunne medføre, at taksterne bliver højere for de private rutebillinier, end de ville være blevet, hvis den pågældende trafiklinie blev drevet af trafikdirektoratet. Omvendt vil ydelse af tilskud navnlig kunne finde sted, hvor en koncessionshaver efter nugældende praksis ville have fået godkendt en almindelig takstforhøjelse på den pågældende linie, men hvor sådanne konkret begrundede ændringer ikke vil være forenelige med den almindelige takstplan.

Bestemmelsen sigter på alle privat drevne omnibusruter indenfor trafikplanens område. Afgifter og tilskud vil derfor kunne gennemføres både for sådanne ruter, som trafikrådet selv har meddelt koncession på, og for ruter, hvor koncession er meddelt af en anden myndighed, men hvor trafikrådet har fastsat vilkårene for den del af ruten, der forløber indenfor trafikrådets område (jfr. § 19, stk. 2).

Til stk. 5.

Om høring hos vejbestyrelserne.

I lighed med de nuværende bestemmelser (jfr. omnibuslovens § 3, stk. 2) foreslås det, at der indhentes erklæring fra vedkommende vejbestyrelse, forinden tilladelsen gives. Medens omnibusloven alene foreskriver en pligt til at høre vejbestyrelserne for sådanne offentlige veje, der ikke er landeveje, må det anses for rettest, at også *amtsrådet* i sin egenskab af vejbestyrelse for landevejene bliver hørt, forinden der gives tilladelse til kørsel ad landeveje. For de øvrige offentlige veje er vejbestyrelserne *kommunalbestyrelsen* for vedkommende primærkommune — i København dog magistraten (jfr. Københavns byggelovs § 27).

I lighed med bestemmelsen i omnibusloven foreslås det, at vejbestyrelsens ønsker om, hvilke offentlige veje der skal benyttes til kørslen, så vidt muligt skal respekteres; vejbestyrelsen har det mest indgående kendskab til de enkelte offentlige veje og kan derfor muligvis anse en vej, der ønskes benyttet til omnibuskørsel, for uegnet dertil, f. eks. på grund af dens ringe bredde, dens dårlige befæstelse eller andre forhold — herunder at den i forvejen befares af sporvogne.

Bestemmelsen betyder dog ikke i sig selv, at vejbestyrelsen mod koncessionsudvalgets ønske kan nedlægge et absolut forbud mod, at en vej benyttes til omnibuskørsel. På den anden side medfører lovforslaget ikke nogen ændring i de beføjelser, som vejbestyrelserne i henhold til vejlovgivningen og Københavns byggelov har til helt eller delvis at nedlægge eller afbryde de offentlige veje (jfr. § 15, stk. 1).

Koncessionsudvalget vil heller ikke kunne gennemtvinge, at omnibusser, hvis store bredde eller akseltryk nødvendiggør en dispensation fra færdselslovens bestemmelser, anvendes på vejstrækninger, for hvilke køretøjet ikke har opnået en sådan dispensation. Spørgsmål af denne karakter må drøftes i det stående udvalg vedrørende færdselsreguleringen, hvor der også behandles spørgsmål om indførelse af bestemmelser, der varigt kan indvirke på den af trafikplanen omfattede kollektive trafik, f. eks. forbud mod parkering eller standsning, anvisfling af parkeringspladser, ensrettet færdsel, forbud mod visse færdselsarter og begrænsning af kørehastigheden (jfr. § 14, stk. 3).

Da lovforslaget kun betyder en ændring af omnibusloven, for såvidt angår spørgsmålet om, hvem der skal give kørselstilladelsen, og om betingelserne for tilladelserne, må omnibuslovens regler iøvrigt fortsat gælde ved siden af nærværende lovs regler. Dette medfører bl. a., at der til kørsel ad private veje kræves tilladelse fra lodsejerne, jfr. omnibuslovens § 3, stk. 3. En undtagelse fra denne regel må dog formentlig gælde for Københavns og Gentofte kommuner, da Københavns byggelovs § 27, der ved bygningsvedtægt også er indført i Gentofte, har henlagt forvaltningsmyndigheden over de private veje i disse kommuner til Københavns magistrat, henholdsvis Gentofte kommunalbestyrelse.

Til stk. 6.

Om koncessionsbeføjelsernes overdragelse til komiteen.

Når ansøgninger om omnibuskørsel indgives til trafikrådet, vil komiteen, inden de forelægges for koncessionsudvalget, lade indhente de i denne lov og i omnibusloven foreskrevne erklæringer fra de forskellige myndigheder og institutioner og forberede sagernes behandling i koncessionsudvalget. Komiteen vil endvidere tage stilling til, om de pågældende ruter harmonerer med trafikplanen (jfr. stk. 3).

I mange tilfælde vil der formentlig på forhånd være enighed mellem de pågældende vejbestyrelser og trafikudvalg eller landsnævnet på den ene side og komiteen på den anden side om, hvem der skal have tilladelsen og om rutens forløb, og behandling i koncessionsudvalget vil da hyppigt være en ren

formalitet. Det må derfor anses for praktisk, at koncessionsudvalget i sådanne tilfælde — eventuelt i form af en stående bemyndigelse — kan overdrage komiteen sine beføjelser til at udstede kørselstilladelsen, og for så vidt tilladelsen skal meddeles af landsnævnet eller et trafikudvalg, at afgive erklæring overfor disse.

Til stk. 7.

Om høringspligt for ruter udenfor trafikrådets område.

Det er nævnt, at spørgsmål om ruter, der forløber såvel indenfor som udenfor området, drøftes i det stående fællesudvalg vedrørende omnibuskørsel (jfr. § 14, stk. 4). Visse ruter som ligger helt udenfor trafikrådets område kan også have interesse for planlægningen af omnibusnettet indenfor trafikrådets område. Dette gælder således ruter, der vel ligger udenfor trafikrådets område, men indenfor det fastlagte byudviklingsområde. For alle sådanne ansøgninger er det derfor foreslået, at sagen forelægges for koncessionsudvalget til erklæring, således at dette kan få lejlighed til at gøre sine synspunkter gældende, inden tilladelsen meddeles. Det må endvidere anses for praktisk, at også sådanne koncessioner behandles i det nævnte fællesudvalg vedrørende omnibuskørsel.

Til stk. 8.

Om forholdet til gældende koncessioner.

De kørselstilladelser, der er udstedt efter den hidtil gældende lovgivning, må bevare deres gyldighed i den periode, for hvilken de er udstedt. De beføjelser, som i henhold til tilladelserne eller lovgivningen er tillagt de nuværende koncessionsmyndigheder, bør dog fremtidig udøves af trafikrådets organer i de tilfælde, hvor disse efter den fremtidige ordning ville blive den kompetente myndighed til at beskæftige sig med de pågældende spørgsmål. Dette gælder således for beføjelse for vedkommende koncessionsgivende myndighed til at fratage en koncessionshaver kørselstilladelsen, hvis han overtræder vilkårene for tilladelsen eller iøvrigt skønnes at drive ruten på uforsvarlig måde (jfr. omnibuslovens § 5, stk. 3).

Trafikrådet er naturligvis pligtigt at overholde reglerne i omnibusloven, i det omfang de ikke er blevet ændret. Kørselstilladelserne skal derfor udstedes på åremål, der normalt ikke må være under 5 og ikke over 8 år (jfr. omnibusloven § 5). Endvidere gælder, at hvis koncessionsmyndigheden ikke vil forny en tilladelse, må den hidtidige koncessionshaver have meddelelse herom senest 1 år inden tilladelsen udløber, hvis den er givet på indtil 5 år, og ellers senest 2 år inden tilladelsens udløb (jfr. omnibuslovens § 5, stk. 2).

Medens indehaveren af en kørselstilladelse ikke efter den gældende lovgivning — lige så lidt som efter trafikrådsforslaget — har noget *krav* på at få en tilladelse fornyet, når dens gyldighedstid er udløbet, har han imidlertid efter den hidtil fulgte praksis rent faktisk kunnet regne med, at tilladelsen ville blive fornyet, hvis ruten har været drevet på tilfredsstillende måde. Dette er begrundet i, dels at indehaveren har indrettet sine forhold efter den hidtil bestående tilstand, dels at han har dokumenteret, at han har forudsætninger for at drive ruten på en måde, der opfylder de krav, som koncessionsmyndighederne mener at måtte stille. Det forudsættes, at denne praksis i det store og hele vil blive opretholdt også indenfor det storkøbenhavnske område, såfremt ruten efter trafikplanen iøvrigt skal opretholdes.

Den omstændighed, at der foretages visse omlægninger af den hidtil drevne rute, eller at denne forkortes eller forlænges, bør ikke forringe den hidtidige indehavers udsigt til at få koncessionen fornyet, hvis der — uanset de påtænkte ændringer — i det væsentlige stadig er tale om en fortsættelse af den tidligere drevne rute. Tilsvarende betragtninger må gælde, hvis der agtes foretaget en sammenlægning af to af koncessionshaveren drevne ruter, således al, de fremtidig vil blive drevet som een rute. Det må således også være uden betydning, om den pågældende rute tidligere har været drevet som sporvejslinie, men nu agtes omdannet til en omnibusrute, eller om der er tale om fornyelse af en tidligere tilladelse til omnibuskørsel.

Det kan tænkes, at indehaveren af en tilladelse på grund af sygdom eller lignende uforskyldte forhold har været forhindret i selv at udnytte den, medens en nærstående slægtning eller en driftsbestyrer har drevet ruten igennem en årrække og således har stået som den faktiske koncessionshaver. I sådanne tilfælde må det efter den almindeligt fulgte praksis normalt blive sidstnævnte, der ved koncessionsfornyelse første gang efter lovens ikrafttræden får fortrinsret til tilladelsens forlængelse, såfremt ruten har været drevet på tilfredsstillende måde. Er en ordning af denne art derimod først etableret kortere tid inden forannævnte koncessionsfornyelse, gør lignende hensyn sig ikke gældende.

Til stk. 9.

Om undtagelser fra forslagets koncessionsordning.

Omnibusloven definerer omnibuskørsel som kørsel med motorkøretøjer, der er bestemt til mod vederlag at benyttes eller faktisk benyttes til befordring af flere af hinanden uafhængige personer. Loven omfatter såvel kørsel ad en bestemt rute — rutekørsel — som kørsel, hvor passagerer ikke optages eller afsættes undervejs, men afsættes på udgangspunktet for kørslen, den såkaldte turistkørsel. Der ligger heri, at trafikrådsforslagets særlige regler for meddelelse af kørselstilladelse finder anvendelse både på rutekørsel og på turistkørsel.

Når kørslen udføres i forbindelse med kørsel i udlandet, udkræves der tilladelse fra ministeren for offentlige arbejder i medfør af lov nr. 131 af 23. marts 1948. For sådan kørsel finder reglerne i omnibusloven ingen anvendelse (jfr. nævnte lovs § 3), og da omnibuskørsel af denne karakter ikke har nogen betydning for den storkøbenhavnske nærtrafik, er det foreslået også at undtage den fra trafikrådsforslagets regler.

Bemærkninger til kapitel VI:

Ekspropriationsmyndigheden.

Ekspropriationer til jernbaneanlæg.

Arealerhvervelser m. v. til anlæg eller udvidelse af bestående stats- eller privatbanestrækninger foretages så godt som altid ved ekspropriation efter reglerne i *forordningen af 5. marts 1845*, således som denne er ændret ved lov nr. 6 af 10. januar 1928. For de fleste nye anlægs vedkommende udkræves der endvidere særlig lovhjemmel til at lade de til anlægget fornødne arealer m. v. erhverve ved ekspropriation efter forordningens regler.

Ved ekspropriationer efter forordningen af 5. marts 1845 nedsættes for hvert anlæg en *besigtigelses- og ekspropriationskommission*, bestående af kommissarius ved anlæg af jernbaner m. v. som formand, to af ministeriet for offentlige arbejder udnævnte medlemmer samt to af vedkommende amtsråd — for Københavns kommunes vedkommende to af Københavns byret — valgte medlemmer. Kommissionen tiltrædes endvidere af to af vedkommende kommunalbestyrelse valgte medlemmer, der dog ikke har stemmeret.

Forud for selve ekspropriationen foretager kommissionen på grundlag af et af ministeriet for offentlige arbejder foreløbigt approberet projekt en besigtigelse i marken. Efter besigtigelsen afgiver kommissarius indstilling til ministeriet om den ved besigtigelsen trufne ordning og indhenter samtidig *ministeriets bemyndigelse* til at lade herefter fornødne ekspropriationer foretage. Når ekspropriationsbemyndigelsen foreligger, foretages selve ekspropriationerne ved kommissionens foranstaltning. Ved mindre komplicerede anlæg gives ministeriets ekspropriationsbemyndigelse undertiden forud for besigtigelsens afholdelse, således at besigtigelse og ekspropriation sker samtidig. Under ekspropriationsforretninger søger kommissionen at opnå forlig med lodsejerne om erstatningens størrelse.

Opnås dette ikke, fastsættes erstatningen endeligt af en *taksationskommission*, bestående af to af ministeriet for offentlige arbejder udnævnte medlemmer og to af vedkommende amtsråd — i Københavns kommune og i købstadskommuner vedkommende kommunalbestyrelse — valgte medlemmer. Forretningen ledes af den af ministeren for offentlige arbejder beskikkede ledende landinspektør, der dog ikke har stemmeret.

Ekspropriationer til sporvejsanlæg m. v.

Som tidligere nævnt udkræves efter gældende ret vedkommende vejbestyrelses samtykke til sporvejsanlæg i offentlige veje og gader (jfr. bem. til § 18). Der bliver således ikke tale om ekspropriation, hvad selve sporenes anbringelse i gade- og vejarealer angår.

I det omfang, der er brug for arealer udenfor vejene til sporvejsanlæg, f. eks. til remiser og sporsløjfer, kan det derimod — hvis frivillig overenskomst med de pågældende lodsejere ikke opnås — blive nødvendigt at skride til ekspropriation. I Københavns kommune sker ekspropriationen efter *reglerne i Københavns byggelov af 29. marts 1939*. I Frederiksberg kommune efter *reglerne i gade- og vejvedtægten*, og *bygningsvedtægterne* for Gentofte og Gladsaxe kommuner indeholder hjemmel til, at tilsvarende ekspropriationer kan foretages i disse kommuner. Disse lov- og vedtægtsbestemmelser indeholder endvidere fornøden hjemmel til at foretage ekspropriation til tilvejebringelse af faste anlæg — navnlig garager og vendepladser — for de af KS drevne omnibusser.

Fremgangsmåden ved de ekspropriationer, der foretages i henhold til bygnings- eller vejlovgivningen, adskiller sig på flere punkter fra de regler, der finder anvendelse ved ekspropriationer efter den forannævnte forordning af 5. marts 1845.

Ekspropriationer efter bygnings- og vejlovgivningens regler sker ved *kommunalbestyrelsens foranstaltning,* og den anses for foretaget, så snart det kommunale råd har truffet beslutning om gennemførelsen af et foreliggende projekt, som kræver arealafståelse.

Kommunalbestyrelsens ekspropriationsbeslutning kan efter bygningslovgivningen *indankes* for indenrigs- og boligministeren. Efter vejlovgivningen kan ekspropriationsbeslutningen for købstædemes vedkommende — herunder Frederiksberg — indankes for ministeren for offentlige arbejder, og iøvrigt for vedkommende amtsråd.

Opnås der ikke forlig mellem kommunalbestyrelsen og vedkommende lodsejer om erstatningens størrelse, fastsættes denne af en *taksationskommission,* der normalt består af 4 medlemmer, nemlig 2 af vedkommende minister udmeldte medlemmer og 2 af retten valgte.

Bemærkninger til § 20:

Trafikrådets ekspropriationsmyndighed.

Det må betragtes som en fordel, at der gælder ensartede regler for samtlige de ekspropriationer, der er nødvendige for udførelsen af de i trafikplanen angivne anlæg. Da det må forudses, at de fleste arealerhvervelser, der vil blive tale om, vil dreje sig om jernbaneanlæg, må det formentlig endvidere anses for mest hensigtsmæssigt, at ekspropriationerne sker efter reglerne i forordningen af 5. marts 1845, som allerede anvendes ved så godt som samtlige jernbaneanlæg, men iøvrigt også ved ekspropriationer til mange andre anlæg.

Forordningens regler vil også for trafikrådet indebære den fordel, at det ikke — således som hvis ekspropriationerne skulle ske efter bygnings- eller vejlovgivningen — behøver at rette henvendelse til de enkelte kommunalbestyrelser., idet *samtlige* ekspropriationer i henhold til forordningen som omtalt foran *foretages under ledelse af kommissar his.*

Forordningens regler indeholder iøvrigt den *beskyttelse for lodsejerne,* at disse skal indvarsles til ekspropriationsforretninger, medens det efter bygnings- og vejlovgivningen ikke er nogen betingelse for ekspropriationens gyldighed, at der tages skridt til at underrette lodsejerne om ekspropriationens foretagelse.

Da bevillingsrådet ved sin godkendelse af trafikplanen har taget stilling til gennemførelsen af planens faste anlæg, skulle det ikke være nødvendigt i hvert enkelt tilfælde at indhente rådets bemyndigelse til at lade ekspropriationerne foretage. Komiteen vil således have den fornødne bemyndigelse til at lade ekspropriationerne foretage, når planen er godkendt., og de nødvendige midler til anlæggenes gennemførelse er sikret (jfr. § 25).

Under hensyn hertil kunne det måske synes mest hensigtsmæssigt, om det var komiteen, der for de i denne lov omhandlede anlæg gav kommissarius den ekspropriationsbemyndigelse, som ellers meddeles af ministeren for offentlige arbejder. Det må imidlertid erindres, at kommissariatet administrativt er henlagt under ministeriet for offentlige arbejder, som også giver ekspropriationsbemyndigelsen, selv om det drejer sig om anlæg, der henhører under andre myndigheder. Det må derfor anses for rettest, at den formelle ekspropriationsbemyndigelse også for trafikrådets anlæg meddeles af ministeren for offentlige arbejder.

Med hensyn til de *formål,* som der skal kunne foretages ekspropriation til, bør arealerhvervelser for *jernbanernes* vedkommende ikke alene kunne foretages til selve baneanlæggene, men også til det nødvendige tilbehør til banen, f. eks. stationer, værksteder, remiser, forpladser m. m.

For *sporvejenes* vedkommende bør ekspropriation kunne foretages til alle de anlæg, der udføres udenfor gade- og vejarealerne, navnlig til sporsløjfer og remiser. Som nævnt er det foreslået, at der skal indhentes samtykke fra vejbestyrelsen til sporvejsanlæg i offentlige gader og veje.

For *omnibusserne* bør der ligeledes kunne eksproprieres til de nødvendige faste anlæg, herunder navnlig til garager og vendepladser.

Man har derimod *ikke* fundet det tilstrækkeligt påkrævet at give trafikrådet adgang til at foretage ekspropriationer til *andre formål,* f. eks. til en administrationsbygning for rådet.

Ekspropriationer bør kunne foretages såvel til sådanne anlæg, der skal drives af trafikdirektoratet, som til anlæg, der skal drives af en virksomhed, hvis økonomi er forbundet med trafikrådet. Der bør således også kunne foretages ekspropriation til de faste anlæg for bortforpagtede omnibusruter, forudsat at anlæggene skal tilhøre trafikrådet; derimod er der næppe tilstrækkelig begrundelse for at give rådet bemyndigelse til at lade foretage ekspropriationer til fordel for de private omnibusruter.

Bemærkninger til kapitel VII:

Trafikrådets driftsudgifter og driftsindtægter.

Bemærkninger til § 21:

Balancespørgsmålet.

De senere års meget store underskud på offentligt drevne trafikmidler har betydet en væsentlig skattemæssig belastning. Der er fra flere sider i offentligheden fremsat ønske om, at disse underskud bringes til ophør, og denne form for offentlige tilskud dermed afvikles, sådan at trafikanterne selv gennem taksterne betaler alle omkostningerne ved den kollektive trafik. Det er i lovforslaget forudsat, at man bør stræbe henimod en sådan udvikling, i det omfang det rent driftsmæssigt viser sig muligt og samfundsøkonomisk kan anses for forsvarligt.

Til stk. 1.

Om balancekravet.

Som et udtryk for ønsket om økonomisk balance på den kollektive trafik er det fastslået, at trafikrådets driftsudgifter skal afholdes af driftsindtægterne. Dette krav indebærer imidlertid ikke, at der skal være overensstemmelse mellem indtægter og udgifter på hver trafiklinie for sig eller for hvert trafikmiddel for sig; det er *trafikrådets samlede økonomi,* der skal kunne opvise den krævede balance.

Man er dog på den anden side klar over, at det i de første år efter trafikrådets oprettelse, hvor der forestår store og meget kapitalkrævende investeriugsopgaver, vil medføre en række alvorlige ulemper, hvis man ville kræve en fuldstændig balance mellem indtægterne og samtlige udgifter ved den kollektive persontrafik i hovedstadsområdet. De økonomiske fordele ved en koordinering som den foreslåede er i væsentlig grad af samfundsøkonomisk art, og de snævert driftsøkonomiske gevinster ved en forventet bedre kapacitetsudnyttelse og udvidede rationaliseringsforanstaltninger m. v. kan ikke regnes at få et sådant omfang, at de i sig selv kan eliminere de nuværende store underskud.

Der måtte desuden ved en fuldt konsekvent gennemførelse af balancekravet foretages *takstforhøjelser* af en sådan størrelse, at de uundgåeligt ville medføre et føleligt frafald af passagerer. Den driftsøkonomiske fordel af forhøjelserne ville herved blive reduceret, og en sådan udvikling ville endvidere kollidere med de almindelige samfundsmæssige hensyn, der bør iagttages ved trafikrådets takstfastsættelse (jfr. bem. til § 13). Væsentlige takstforhøjelser vil endvidere medføre en overgang til anvendelse af individuelle transportmidler, som vil flytte en række omkostninger fra den kollektive trafik over på andre områder, f. eks. gennem nødvendigheden af nye gadeanlæg, gadeudvidelser og parkeringsanlæg, hvorved udgifterne for det offentlige endda kan forventes at ville blive endnu større. Et forsøg på at forbedre den kollektive trafiks økonomi ved i forbindelse med trafikrådets oprettelse at gennemføre betydelige takstforhøjelser må endelig befrygtes at øve en uheldig indflydelse på offentlighedens indstilling til hele koordineringsarbejdet; publikum vil forvente, at en koordinering skaber en forbedring af trafikbetjeningen og vil ikke være indstillet på, at den tillige skulle medføre en væsentlig, generel forhøjelse af takstniveauet.

Også med hensyn til *publikumsbetjeningen* vil et strengt balancekrav kunne medføre uheldige konsekvenser. Den samfundsmæssige vurdering af trafikapparatets opgaver indebærer bl. a., at de offentlige trafikvirksomheder må sørge for betjeningen af områder, hvis trafikering ikke kan begrundes ud fra en rentabilitetsmæssig betragtning (jfr. bem. til § 13), og driften af sådanne linier vil naturligvis altid betyde en belastning af trafikrådets økonomi.

Endelig ville et ubetinget balancekrav få indflydelse på *løn- og pensionsvilkår m. v.* for personalet ved trafikvirksomhederne. Ved en samfundsøkonomisk opgørelse over driften af den kollektive trafik i modsætning til en rent forretningsmæssig vurdering af driftsresultaterne må det erindres, at nogle virksomheder pensionerer deres personale, medens andre ikke har nogen pensionsordning, men henviser det personale, der afskediges på grund af alder, til aldersrente, hvorved udgiften til alderdomsforsørgelsen undgår at belaste den pågældende virksomheds driftsregnskab. Til illustration af dette forholds betydning kan anføres, at det samlede underskud på KS i regnskabsåret 1953—54 udgjorde ca. 20 mill. kr.; de heri medregnede udgifter til pensionering androg ca. 13 mill. kr. Det må endvidere tages i betragtning, at der er ikke ubetydelige forskelle mellem de forskellige virksomheders lønniveauer og arbejdsvilkår. Overfor et konsekvent gennemført balancekrav må man derfor også afveje de sociale fordele, som løn- og arbejdsvilkår af en relativ høj standard betyder.

Den betragtning, at der ikke i den nærmeste tid kan regnes med fuldstændig driftsøkonomisk balance for den samlede kollektive trafik i hovedstadsområdet, støttes også af *erfaringerne fra an række andre storbyer* verden over, hvor der er tale om meget betydelige driftsunderskud (jfr. bilag 6). Det kan således nævnes, at Stockholms sporveje i 1953 har haft et underskud på ca. 29 mill. sv. kr. I London, hvor der er gennemført en sammenslutning af byens kollektive trafik i et offentligt selskab London Transport Executive, har det — trods næsten standsning af nyanlæg — ikke været muligt at opfylde det vedtægtsmæssige krav om økonomisk balance. For Hamburgs vedkommende opnår Hamburger Hochbahn A.G. vel som regel formel balance på sit regnskab, men dette opnås i kraft af, at visse udgifter holdes udenfor regnskabet og i realiteten dækkes af det offentlige. Også i mange af USA's storbyer har den kollektive trafik måttet drives med betydelige underskud, uanset bestræbelser for at arbejde efter balanceprincipper.

Man har i lovforslaget ønsket at fastslå, at trafikrådet bør stræbe henimod en udvikling med driftsøkonomisk balance i det omfang, dette kan forenes med de omtalte samfundsøkonomiske hensyn. Disse hensyn har imidlertid medført, at man har fundet det nødvendigt at fastslå, at der — i hvert fald en vis tid fremover — skal ydes visse tilskud fra det offentlige.

Til stk. 2.

Om udgifter der kan dækkes gennem tilskud.

Også med hensyn til den form, hvorunder de offentlige tilskud skal ydes, må der lægges vægt på, at der sker en koordinering, således at de bevilges på grundlag af den fælles trafikplan for hele området, at de fordeles gennem trafikrådet som det centrale organ for dette område, og at de anvendes til fordel for trafikapparatet som helhed. De enkelte parters bidrag kan ikke være begrasnset til trafikken i det pågældende lokale område, men må betragtes som *en andel af de samlede tilskud* til hele den offentligt finansierede del af områdets trafiknet.

En ordning, hvorefter de årlige regnskabsmæssige underskud som hidtil søges dækket år for år hos de bevilgende myndigheder, således at nryndighederne hvert år vil komme til at tage stilling til den førte trafikpolitik og til spørgsmålet om den fortsatte offentlige støtte til trafikken, vil ikke være forenelig med den planlægning over en årrække, som skal være grundlaget for komiteens arbejde, og som finder udtryk i, at bevillingsrådet skal godkende 5-års investeringsbudgettet (jfr. § 13, stk. 5). Komiteen bør kunne disponere på længere sigt indenfor rammerne af de af bevillingsrådet godkendte periodeplaner; dette forudsætter imidlertid, at spørgsmålet om omfanget af de offentlige tilskud og om de bevilgende myndigheders stilling til trafikplanens hovedlinier er klarlagt for hele perioden. Ordninger med godkendelse af årlige budgetter og efterfølgende årlige bevillinger af underskudsdækning har i væsentlig grad modvirket en sådan langsigtet planlægning hos de enkelte offentlige trafikvirksomheder, og dette forhold ville træde endnu stærkere frem ved trafikrådet, hvor der skal opnås tilslutning hos en række forskellige bevilgende myndigheder (jfr. § 25, ätk. 3).

Man har derfor fundet det mest hensigtsmæssigt at løsrive de offentlige tilskud fra de enkelte års isolerede driftsresultater og *knytte dem til investeringsudgifterne,* sådan at de fornødne tilskud koncentreres om hel eller delvis dækning af disse udgifter, medens der iøvrigt skal være balance mellem driftsindtægterne og -udgifterne. Samtidig med, at der herigennem skabes tilstrækkeligt vide rammer for komiteens dispositioner, sikres der de bevilgende myndigheder størst mulig reel indflydelse på omfanget af deres bevillinger.

Ved årlige underskudsdækninger stilles disse myndigheder faktisk overfor fyldbyrdede kendsgerninger for så vidt angår tilskuddet for det pågældende år. Tilsvarende ville en udskillelse af en anden hovedudgiftspost — lønningerne — til dækning hos det offentlige begrænse mulighederne for at øve afgørende indflydelse fra de politiske myndigheders side, hvorved det navnlig må fremhæves, at lønningernes højde stort set er givet ude fra. Ved at tage stilling til investeringsprogrammet kan de bevilgende politiske forsamlinger derimod på forhånd afstikke grænserne for det offentliges økonomiske medvirken til den kollektive trafik.

Man kan næppe heller se ganske bort fra det psykologiske forhold, at det for de bevilgende myndigheder og tor skatteyderne vil forekomme mere tilfredsstillende at yde bidrag til gennemførelsen af et forelagt investeringsprogram for trafiknettets udbygning end at skulle betale årlige regninger på konstaterede underskud for det forløbne år.

Man har herefter foreslået, at den gruppe driftsudgifter, der består i forrentning og afskrivning af faste anlæg og rullende materiel på de af trafikplanen omfattede offentlige trafiklinier, ikke skal dækkes direkte af de egentlige driftsindtægter, men over en *investeringspulje.* Denne puljes midler til-

vejebringes af staten og de deltagende kommuner; efter forslaget vil det dog være overladt til bevillingsrådet at bestemme, at også driftsindtægter i større eller mindre omfang skal indgå i puljen til dækning af investeringsformål. Der er således sikret bevillingsrådet adgang til stadig at tilpasse kravet om større eller mindre driftsmæssig balance til de muligheder, udviklingen viser sig at indebære.

Rent praktisk må den forskellige behandling af udgifterne til forrentning og afskrivning og de øvrige driftsudgifter medføre, at komiteen i forbindelse med udarbejdelsen af trafikplanen opstiller et 5-års investeringsbudget, omfattende alle planens investeringer. De beregnede udgifter til afskrivning og forrentning (jfr. bem. til § 23) af investeringerne søges i fornødent omfang bevilget i tilslutning til forelæggelsen af trafikplanen for bevillingsrådet; de øvrige driftsudgifter opføres derimod på de årlige driftsbudgetter.

Af KS og NESA er opstillet nogle driftsbudgetter, som angiver den skønnede økonomiske udvikling for virksomhederne indenfor en nærmere årrække under forudsætning af, at driften baseres på den her foreslåede tilskudsform. Efter disse budgetter skulle det kunne forventes, at trafikrådet kan opnå den i forslaget forudsatte balance mellem driftsindtægterne og driftsudgifterne (jfr. bilag 3), uden at det fra starten bliver nødvendigt at foretage afgørende ændringer i takstniveauet. Det må dog i den sammenhæng bemærkes, at forslaget forudsætter en del af udgifterne til pensioner afholdt efter særlige regler (jfr. stk. 3).

Da trafikrådets egne pensionsudgifter i begyndelsen vil blive lave, skulle der endda i den første tid være mulighed for gennem driftsindtægterne at opspare beløb til dækning af en del af anlægsudgifterne, idet de underskud, der i dag konstateres på offentlige trafikvirksomheder i hovedstaden, er mindre end virksomhedernes udgifter til pensioner og til forrentning og afskrivning af aktiverne.

På noget længere sigt vil trafikrådets muligheder for selv at bidrage til investeringerne bero på karakteren og omfanget af de anlæg, der i mellemtiden er udført. Det sandsynlige er, at trafikapparatet, efterhånden som man får gennemført især de meget omfattende investeringer i nyanlæg til undergrundsbaner, i højere grad end nu vil komme til at bestå af trafikmidler, hvor de løbende udgifter til lønninger m. v. er væsentligt lavere pr. befordret passager end for gade trafikmidlerne. Såfremt man — som foreslået — finansierer disse investeringer til udbygningen i overgangsårene på en sådan måde, at deres forrentning og afskrivning ikke belaster det driftsregnskab, der skal balancere — bortset fra de beløb, der som foran nævnt i de første år skulle kunne opspares hertil — vil der formentlig med tiden blive mulighed for en mere realistisk basis for et krav om fuld balance mellem driftsindtægter og *alle* driftsudgifter, incl. forrentning og afskrivning af *senere* tilkommende anlæg. På den anden side er det givet, at trafikrådets pensionsudgifter i løbet af de første årtier vil stige meget væsentligt; for det første vil trafikrådet efterhånden komme til at bære en stadig større del af pensionsudgifterne, og for det andet kan der blive tale om større stigninger i dyrtidstillæg til pensionerne.

Til stk. 3.

Om udgifter til pensioner.

For udgifter til pensioner gælder visse særlige regler (jfr. § 29, stk. 5, og § 30, stk. 4—6). Trafikrådets driftsindtægter skal herefter udrede alle udgifter til pension for personale antaget efter trafikrådets oprettelse, og endvidere for det overtagne personales vedkommende de pensionsudgifter, der vedrører tiden efter overtagelsen. Pensionsudgifter, der hidrører fra tiden inden overtagelsen, skal derimod i princippet fortsat afholdes af den hidtidige ejer af den trafikvirksomhed, som de pågældende hidtil har været ansat under, og dette gælder ligeledes for pensionerne til personale, som allerede er blevet pensioneret ved trafikrådets oprettelse. Envis modifikation af dette princip er dog gjort ved, at fremtidige ændringer i reguleringstillæg o. lign. for pensioner alene skal berøre trafikrådet (jfr. § 29, stk. 5, og § 30, stk. 4—5) samt ved at der er åbnet mulighed (jfr. § 29, stk. 6, og § 30, stk. 6) for afvikling af den tidligere ejers pensionsforpligtelser overfor overført personale ved en éngangsopgørelse på overtagelsesdagen.

Det bemærkes, at man *ikke* forudsætter, at trafikrådet foretager en egentlig, aktuarmæssigt beregnet *fondsopsamling af pensionsbidrag* fra rådet og de ansatte, men at man påregner de aktuelle pensioner afholdt — i lighed med bl. a. statens og Københavns kommunes hidtidige praksis — ud af de løbende indtægter. Dog forudsættes beløb, der er overdraget trafikrådet i anledning af overtagelse af pensionsudbetalinger, samt renter af sådanne beløb, tilbageholdt til senere pensionsformål, således at der ses bort fra dem ved opgørelse af det enkelte års driftsoverskud.

Bemærkninger til § 22:

Afgrænsningen af trafikrådets indtægter og udgifter.

Trafikrådets *driftsindtægter* omfatter alle de indtægter, der udefra tilfalder trafikrådet som selvstændig økonomisk enhed. Dette vil først og fremmest sige billetindtægter på trafiklinier, som økonomisk er henlagt under trafikrådet og dermed er en del af denne enhed, samt diverse lejeindtægter m.m. Endvidere gælder det de indtægter — forpagtnings- og andre afgifter — som trafikrådet måtte modtage fra trafikvirksomheder, der opererer indenfor trafikrådets område, men som er økonomisk selvstændige i forhold til rådet. Endelig omfatter driftsindtægterne renteindtægter på trafikrådets driftsreguleringskonto, ligesom overførsler til trafikrådet af beløb modsvarende overtagne pensionsforpligtelser samt forrentningen af sådanne beløb må opfattes som driftsindtægter. Da disse sidste indtægter skal benyttes til at dække senere pensionsudbetalinger, modsvares de dog af tilsvarende udgiftsposteringer (jfr. bem. til stk. 2). Som driftsindtægter regnes derimod ikke de indbetalinger, **som trafikrådeta** egne deltagere — staten og kommunerne indenfor området — foretager til investeringspuljen, idet disse indtægter har karakter af interne betalinger indenfor den økonomiske enheds rammer.

På tilsvarende måde omfatter *driftsudgifterne* alle de udgifter, der påhviler trafikrådet, altså i første række de økonomisk inkorporerede trafikvirksomheders driftsudgifter — f. eks. til lønninger og pensioner samt forrentning og afskrivning — og derudover eventuel forrentning og afskrivning af bortforpagtede ruters materiel, tilskud til private rutebilejere, samt trafikrådets administrationsudgifter. Af driftsudgifterne afholdes imidlertid nogle umiddelbart af driftsindtægterne, andre over investeringspuljen (jfr. bem. til § 23).

Til stk. 1.

Om trafikrådets driftsindtægter.

I trafikrådets økonomi indgår alle driftsindtægter på de af statsbanerne drevne jernbanelinier og omnibusruter, som omfattes af trafikrådets trafikplan; det vil nærmere fremgå af de efterfølgende bemærkninger, hvilke linier dette gælder for. Endvidere indgår driftsindtægterne på de sporvej s· og omnibuslinier, som hidtil er drevet **af** KS samt på alle omnibuslinier drevet af NESA og Amagerbanen (pkt. 1). For det sidstnævnte selskabs vedkommende må der dog eventuelt træffes en særlig ordning for godsbanelinien. Også driftsindtægterne af sådanne jernbane-, sporvejs- og omnibuslinier, som fremtidig oprettes eller overtages af trafikrådet, hører under trafikrådets driftsindtægter. For ruter, som trafikrådet har fået koncession på og derefter bortforpagtet til andre, samt for private ruter gælder andre regler **(jfr.** nedenfor).

For de bane- og rutebillinier og dele af sådanne, der falder indenfor trafikrådets område, men hvis forvaltning varetages af *statsbanerne* (jfr. § 8), tilfalder de på området faldende driftsindtægter og påhviler de på området faldende driftsudgifter trafikrådet, der således årligt oppebærer et provenu eller betaler et driftsunderskud fra disse virksomheders drift.

Fastlæggelsen af beregningsformen for såvel indtægter som udgifter — herunder navnlig fordeling af indtægter og udgifter på baner og rutebillinier, der afvikler såvel lokal som fjerneregående trafik — foretages i første omgang af den i § 41 nærmere omtalte regnskabskommission.

For *KS, NESA* og *Amagerbanen,* hvis ruter alle forløber helt indenfor trafikrådets område, bliver ordningen i praksis meget enklere, idet alle driftsindtægter vedrørende persontrafikken må tilfalde trafikrådet. Der bliver derfor kun tale om indtægtsdeling af eventuelle fællesindtægter for NESA's trafik- og el-forsyningsvirksomhed.

For disse virksomheder, der forvaltes af trafikdirektoratet, må afregningen med trafikrådet foregå således, at trafikdirektoratet af trafikrådet får stillet midler til rådighed til bestridelse af driftsudgifter, for hvilke der ikke er løbende dækning gennem driftsindtægterne, hvorefter direktoratet ved regnskabsårets slutning afregner eventuelt overskud eller underskud.

For *bortforpagtede ruter* er det kun forpagtningsafgifterne, der tilfalder trafikrådet (pkt. 2), medens disse virksomheders indtægter iøvrigt er trafikrådet uvedkommende (jfr. § 31, stk. 1).

De *private omnibusruter* foreslås fortsat at skulle være økonomisk selvstændige, og trafikrådet vil derfor alene modtage de afgifter (pkt. 3), som rådet i visse tilfælde kan pålægge private rutebilejere til udjævning af eventuelle økonomiske fordele, som trafikplanen måtte medføre for dem, for så vidt disse gevinster efter de fulgte takstprincipper ikke kan kompenseres ved nedsættelse af taksterne på ruterne **(jfr.** nærmere bem. til § 19, stk. 4).

For *Nærumbanen* gælder som for de private omnibusruter, at dens økonomi holdes udenfor trafik-

rådets; dette gælder dog kun, indtil selskabet — eventuelt gennem overenskomst — overtages af trafikrådet.

Den *driftsreguleringskonto,* som skal oprettes til opsamling af de enkelte års overskud eller underskud (jfr. § 24), vil afkaste renter, når der indestår overskud, og medføre renteudgifter, når kontoen på grund af underskud er negativ. Renteafkastet indgår som en driftsindtægt for trafikrådet (pkt. 4).

Som driftsindtægt for trafikrådet er endelig nævnt de *beløb til pensionsudbetalinger,* de tidligere arbejdsgivere skal yde for overført personale for tiden fra de pågældendes fastansættelse indtil trafikrådets oprettelse (jfr. § 29, stk. 5, og § 30, stk. 4—6) samt renter af sådanne beløb (pkt. 5). Dette gælder, hvad enten de tidligere arbejdsgiveres andel af pensionsbyrderne har form af direkte, årlige bidrag til pensionsbetalinger, eller de har form af kapitaliserede beløb heraf, der i forbindelse med overgangen til trafikrådet overføres til dette. Disse indtægter står dog ikke til trafikrådets fri disposition, men er på forhånd beslaglagt til samtidige eller senere pensionsudbetalinger; de må derfor straks ved overførslen føres til udgift som pensionsforpligtelse, og kan ikke indgå i et eventuelt driftsoverskud for vedkommende regnskabsår.

Til stk. 2.

Om trafikrådets driftsudgifter.

De forskellige former for driftsudgifter, som trafikrådet afholder, opgøres efter tilsvarende principper som beskrevet foran for driftsindtægternes vedkommende.

Driftsudgifterne omfatter først og fremmest alle driftsudgifter på de trafiklinier, hvis driftsøkonomi er henlagt under trafikrådet, altså *statsbanernes* nærtrafiklinier, *KS*'s og *NESA's* trafiklinier samt *Amagerbanens* omnibuslinier på tilsvarende måde som for driftsindtægterne (pkt. 1). Her kan der blive tale om at opdele visse fællesudgifter mellem nær- og fjerntrafikken for s-banerne og for statsbanernes busruter, mellem trafik- og elvirksomheden for NESA's vedkommende og for Amagerbanens vedkommende eventuelt mellem persontrafikken og godstrafikken.

Trafikvirksomhedernes driftsudgifter indbefatter forrentning og afskrivning af anlæg og materiel m. v. og forrentning af grunde og af lagre (jfr. bem. til § 23). Trafikrådet betaler staten, Københavns og Frederiksberg kommuner samt NESA og Amagerbanen beløb, der skal dække udgifter til forrentning og afskrivning af det materiel fra trafikvirksomhederne, der stilles til trafikrådets disposition (jfr. kap. 10). Disse beløb tilfalder de pågældende som kompensation for at stille materiellet til rådighed, og refusionen til staten, de to kommuner og de to selskaber er derfor ikke led i det almindelige interne mellemværende mellem trafikrådets parter, men en egentlig driftsudgift. For materiel og anlæg, som trafikrådet har anskaffet efter dets oprettelse, konteres forrentning og afskrivning ligeledes som driftsudgifter, selvom disse posteringer for afskrivningens vedkommende ikke *direkte* modsvares af betalinger til andre. På langt sigt — over opslidning eller forældelse med deraf følgende erstatningsanskaffelser — modsvarer denne udgiftspost realkapitalens opretholdelse. Også trafikrådets pensionsudgifter er omfattet af pkt. 1, herunder de udgifter, der dækkes af overførte beløb fra de tidligere arbejdsgivere, og af renteindtægter på disse beløb (jfr. bem. til stk. 1, pkt. 5).

Under driftsudgifter falder endvidere betalingen af forrentning og afskrivning på *bortforpagtede ruter,* hvis materiel er stillet til rådighed af trafikrådet (pkt. 2), medens disse ruters økonomi iøvrigt er adskilt fra trafikrådets på samme måde som de private rutebilers. For disse sidste kan der dog i visse tilfælde blive tale om at yde tilskud fra trafikrådet (jfr. § 19, stk. 4); tilskuddene optræder da som trafikrådets driftsudgifter (pkt. 3). løvrigt falder de private ruters og Nærumbanens driftsudgifter udenfor trafikrådets driftsregnskab.

Under trafikrådets driftsudgifter falder endelig renteudgifter på *driftsreguleringskontoen* (pkt. 4), samt *trafikrådets administrationsudgifter* (pkt. 5). Disse sidste omfatter udgifterne ved bevillingsrådet og komiteen, herunder også revisionshonorarer, samt udgifter til teknikerudvalget og stående fællesudvalg.

Bemærkninger til § 23:

Investeringspuljens udgifter.

Som nævnt har man ikke anset det for realistisk at forudsætte, at trafikrådets driftsindtægter — i hvert fald i den første tid efter trafikrådets oprettelse — kan dække samtlige driftsudgifter (jfr. bem. til § 21). Man har derfor udskilt en vis gruppe udgifter, investeringsudgifterne, til dækning over en investeringspulje, hvis midler tilvejebringes dels af staten og de deltagende kommuner og dels — i det omfang bevillingsrådet ved godkendelsen af hver

5-års trafikplan finder det muligt — gennem driftsindtægterne. Denne investeringspulje er ikke en egentlig fond, hvor modtagne bidrag opsamles til senere brug, men må nærmest karakteriseres som en særlig kasse, hvorigennem parternes bidrag passerer.

Forrentning og afskrivning af faste anlæg og rullende materiel.

De udgifter, som dækkes over puljen, er først og fremmest udgifter til forrentning af lån vedrørende faste anlæg og rullende materiel på alle de trafik - linier, hvis økonomi henhører under trafikrådet — altså s-banerne, statsbanernes nærtrafik-omnibusruter, KS, NESA og Amagerbanen — samt udgifter til afskrivning af disse aktiver (pkt. a), Puljen dækker således kapitaludgifterne for de virksomheder og linier, hvis økonomi også iøvrigt er henlagt under trafikrådet; afgrænsningen er ganske den samme som for driftsudgifternes vedkommende **(jfr.** § 22, stk. I, pkt. 1). Puljen omfatter derimod ikke de private omnibusruter og Nærumbanen, hvis økonomi er adskilt fra trafikrådets. Bortforpagtede ruter har ligeledes selvstændig økonomi i forhold til trafikrådet; men når dette stiller materiel og anlæg til rådighed for forpagteren, betaler trafikrådet udgifterne til renter og afskrivning (jfr. § 22, stk. 2, pkt. 2), og sådanne bortforpagtede ruter er derfor i henseende til tilskud fra investeringspuljen ligestillet med de linier, som er henlagt under tralikrådets økonomi.

Udgifterne til afskrivninger repræsenterer — i modsætning til afdragene på optagne **lån,** der skal figurere på statusregnskabet — en egentlig driftsudgift, idet afskrivningerne i princippet svarer til slid og forældelse på anlæg og materiel, og man har derfor foretrukket at lade investeringspuljen dække afskrivningerne af de pågældende aktiver og ikke afdragene på optagne lån. Afskrivning påbegyndes for hvert enkelt aktiv i det regnskabsår, hvor det første gang optages på status, og forudsættes aldrig at kunne foretages ud over nedskrivning til værdi 0.

For *nyanlæg og nyanskafjet materiel* må afskrivningen i princippet fastlægges på grundlag af anskaffelsessummerne og aktivernes forventede levetid. Da de forskellige slags aktiver slides op eller forældes i forskelligt tempo, bør man — for at lægge afskrivningen så nær som muligt op ad de faktiske forhold — opdele anlæg og materiel i forskellige hovedgrupper med forskellige afskrivningsprocenter. Herved er trafikrådet ikke nødvendigvis bundet til at følge opdeling og afskrivningsprocenter som ved overtagne anlæg. I det investeringsbudget, som forelægges bevillingsrådet sammen med de 5års trafikplaner, må der selvsagt gøres rede for afskrivningsformerne, som jo i væsentlig grad påvirker investeringsudgifternes absolutte højde i de enkelte år. Fastsættelsen af en afskrivning, der tilnærmelsesvis dækker aktivernes levetid, er imidlertid et teknisk spørgsmål, hvor bevillingsrådet må formodes at ville henholde sig til de sagkyndiges skøn.

For *eksisterende anlæg og materiel,* som ved trafikrådets oprettelse stilles til rådighed for dette af de virksomheder, som har foretaget anskaffelsen, sker afskrivningen på grundlag af de værdier, hvortil aktiverne er bogført i de pågældende virksomheders status, idet man — eventuelt med modifikationer, jfr. nedenfor — anvender de af virksomhederne hidtil sædvanligt benyttede afskrivningsprocenter for de forskellige kategorier af anlæg og materiel (jfr. § 30, stk. 1). For s-banerne m. v. —• hvor der ikke foreligger en regnskabsmæssig udsondring af anlæggene fra de øvrige statsbaneanlæg — fastsættes afskrivningsprocenterne dog (jfr. § 29, stk. 1), af den særlige regnskabskommission for statsbanerne (jfr. § 41).

Investeringspuljens betalinger af de årlige afskrivningsbeløb vil ikke år for år falde sammen med de *afdrag,* soin trafikrådet skal betale på de løbende lån. Såfremt afdragene skal præsteres hurtigere, end afskrivningsbeløbene indgår fra puljen — f. eks. hvis en væsentlig del af investeringerne er sket i tunnelbaneanlæg o. lign., der afskrives meget langsomt, medens lånene er optaget på noget kortere åremål — må komiteen af *likviditetshensyn* optage særlige suppleringslån, hvis forrentning må belaste puljen, idet disse lån ikke er motiveret af den løbende drift. men af anlæggenes finansieringsform. I det modsatte tilfælde — hvor afdragene forfalder senere end afskrivningsbidragene til puljen — må renteindtægten af den hertil svarende likvide kapital i puljen godskrives puljen. Dette kan navnlig blive aktuelt, hvis en væsentlig del af investeringerne er sket i busmateriel o. lign., der skal afskrives over et kortere åremål end de optagne låns løbetid.

Investeringspuljen dækker som nævnt endvidere *udgifterne til forrentning* af de omhandlede faste anlæg og materiel, hvilket ligesom afskrivninger er egentlige driftsudgifter.

For *nyanlægs og nyanskaffelsers* vedkommende omfatter dette renterne af de lån, som skal optages for at betale foretagne investeringer. Man har således ikke: ment at burde fastsætte puljens renteud-

gifter i forhold til den til enhver tid nedskrevne restkapital i trafikrådets investeringer, men har foreslået, at puljen belastes med alle de faktiske renteudgifter til løbende lån. Såfremt puljens rentebyrde skulle ansættes efter de nedskrevne kapitalbeløb, måtte den forrentningsprocent, der skulle fastsættes som udtryk for de normale rentevilkår, til stadighed reguleres i overensstemmelse med svingningerne i renteniveauet. Differencer mellem den bogførte restkapitals forrentning efter en sådan, varierende „normalrentesats" og de faktiske renteudgifter på lånene måtte komiteen om fornødent dække ved likviditetslån, hvis forrentning alligevel i sidste ende som en kapitaludgift måtte belaste puljen. Det vil derfor være langt enklere og medføre samme resultat umiddelbart at debitere puljen alle renteudgifterne på optagne lån uden sådanne mellemregninger.

For *eksisterende anlæg og materiel,* som ved trafikrådets oprettelse stilles til rådighed for dette af de virksomheder, som har foretaget anskaffelsen, må forrentningen dog — direkte eller gennem afvikling ved en eengangsopgørelse (jfr. § 30, stk. 6) — ligesom afskrivningerne knyttes til anlæggenes nedskrevne kapitalværdier, idet der som regel ikke vil kunne påvises bestemte lån, som alene vedrører disse aktiver. Forrentningen må derfor her ske på grundlag af de værdier, hvortil aktiverne er bogført i de pågældende virksomheders status, idet man anvender de af vedkommende virksomhed hidtil sædvanligt benyttede forrentningsprocenter.

Medens afskrivning og forrentning af overtagne aktiver som hovedregel skal baseres på de bogførte værdier og den hidtil anvendte afskrivnings- og forrentningspraksis, er det ved nedsættelse af et særligt underudvalg (jfr. bem. til §§ 29 — 30) taget op til undersøgelse, hvorvidt der på enkelte områder bør foretages modifikationer af dette princip.

Investeringspuljens betalinger dækker også forrentning og afskrivning af egentlige *moderniserings-foranstaltninger og erstatningsanskaffelser* modsat løbende vedligeholdelsesudgifter.

Afgrænsningen mellem de udgifter, der herefter afholdes over investeringspuljen, og dem, der skal tages over driften, forudsættes iøvrigt i det væsentlige at blive foretaget i overensstemmelse med den praksis med hensyn til fordeling mellem anlægsregnskab og driftsregnskab, som hidtil er blevet fulgt af de overtagne trafikvirksomheder.

Forrentning af lagre.

Investeringspuljen betaler endvidere udgifter til forrentning af nødvendige faste lagre (pkt. b). Herved forstås lagre, som overtages ved trafikrådeta oprettelse, og sådanne lagerudvidelser som er en nødvendig følge af foretagne nyinvesteringer, idet disse ofte vil gøre det rimeligt, at der er et vist forøget lager til rådighed; f. eks. vil det ved anskaffelsen af et vist antal busser kunne være naturligt at erhverve et antal reservemotorer.

En sådan lagerudvidelse må derfor anses for et led i selve nyinvesteringen, og det må derfor være rimeligt, at investeringspuljen også betaler dens forrentning. Den forøgede lagerværdi skal da stadig figurere på status, sålænge den pågældende investering har det givne omfang.

Når lagergenstandene udtages til brug i driften, må værdien af dem imidlertid belaste driftsregnskabet. Det vil dog medføre en væsentlig enklere kontering, om man — hver gang en lagergenstand udtages til driften — i stedet for at godskrive puljen et hertil svarende beløb på dennes regnskab blot anvender beløbet til erstatningsanskaffelser til lageret. Herigennem opretholdes en fast post i puljeregnskabet, svarende til et standardlagers værdi.

Kun hvis det oprindelige „normallager" skal forøges på grund af udvidelse af investeringernes omfang, skal lageranskaffelsen finde udtryk på puljeregnskabet, nemlig gennem forøget renteudgift.

Tilskud til private rutebilejere.

Investeringspuljen betaler endelig (pkt. c) de tilskud, som i visse tilfælde måtte blive ydet private rutebilejere (jfr. § 19, stk. 4, og bem. til § 22, stk. 2, pkt. 3).

Når dette tilskud foreslås afholdt over investeringspuljen, er det fordi, det må betragtes som en parallel til, at puljen skal betale forrentning og afskrivning af materiel og anlæg for de linier, hvis økonomi er henlagt under trafikrådet, og for de bortforpagtede ruter.

Bemærkninger til § 24:

Driftsreguleringskontoen.

Til stk. 1.

Om baggrunden for driftsreguleringskontoen.

Som nævnt skal der være balance mellem trafikrådets driftsindtægter og driftsudgifter, idet der dog gælder særlige regler for investeringsudgifterne og for visse pensionsudgifter (jfr. § 21). Komiteen skal drage omsorg for, at denne balance opnås, og det

må i den forbindelse bemærkes, at der herved skal medregnes de investeringsudgifter, som skal bæres over driften (jfr. § 21, stk. 2).

Det vil imidlertid ikke være praktisk muligt at have nøjagtig overensstemmelse mellem driftsindtægter og driftsudgifter hvert år, og et større eller mindre forskelsbeløb i form af overskud eller underskud må derfor fremkomme på de årlige regnskaber. Af hensyn hertil foreslås der oprettet en driftsreguleringskonto, hvortil de årlige forskelsbeløb skal overføres.

Der erindres herved om, at beløb overført til trafikrådet af tidligere ejere af overtagne[1] trafikvirksomheder vedrørende disses pensionsforpligtelser, samt renter af sådanne beløb, samtidigt optræder som driftsindtægt og driftsudgift (herunder henlæggelse til senere driftsudgift) og derfor ikke kan påvirke driftsreguleringskontoen.

Til stk. 2.

Om underskud på driftsreguleringskontoen.

Selvom man således må forudse, at et årsregnskab kan slutte med underskud på driften, må det principielle krav om balance medføre, at sådanne underskud på driftsreguleringskontoen ikke opsamles gennem årene, hvorved det kan blive vanskeligt eller umuligt at bringe dem ud af verden.. Det er derfor udtalt i bestemmelsen, at komiteen allerede første gang, driftsreguleringskontoen ved *udgangen af et regnskabsår* udviser underskud, bør overveje, hvorledes dette underskud kan dækkes. I de årlige beretninger, som komiteen skal forelægge til underretning for bevillingsrådet (jfr. § 33, stk. 2), må der gøres rede for, hvad komiteen i den anledning agter at foretage sig — medmindre underskuddet er så ubetydeligt, at det kun er udtryk for, at helt nøjagtig talmæssig overensstemmelse mellem indtægter og udgifter ikke er praktisk gennemførlig. Bevillingsrådet skal imidlertid på dette stadium kun holdes underrettet om udviklingen, mens det er komiteens eget ansvar, hvorledes den vil gribe situationen an.

Hvis kontoen imidlertid udviser underskud *tre år i træk,* er komiteen forpligtet til i løbet af det følgende regnskabsår at træffe foranstaltninger til at dække underskuddet ind ved takstforhøjelser, udgiftsbesparelser eller andre egnede forholdsregler. Det forlanges altså ikke ubetinget, at underskuddet skal være elimineret indenfor det følgende år, men egnede skridt til at dække det skal iværksættes i dette år.

Hvorvidt kontoen udviser underskud, aflæses på kontoens saldo. Denne bestemmes imidlertid ikke alene af driftsresultatet for det forløbne år; saldoen vil således i og for sig godt kunne være negativ tre år i træk, selvom der har været overskud i alle disse år, nemlig hvis et tidligere år har givet et så stort underskud, at de følgende tre års overskud ikke har været tilstrækkelige til at dække dette. Selv i et sådant tilfælde har man dog ment, at bestemmelsen bør bringes i anvendelse, idet situationen vil kunne være tilstrækkelig alvorlig til at kræve den omhandlede reaktion, når end ikke senere overskud formår at rette stillingen afgørende op. På den anden side har man ikke ment at burde stille de særlige krav om foranstaltninger mod underskuddet, før dette har manifesteret sig gennem tre på hinanden følgende år, således at der er overvejende sandsynlighed for, at der ikke kun er tale om et rent forbigående fænomen.

Der er dog givet bevillingsrådet adgang til at fritage komiteen fra at træffe foranstaltninger til underskuddets ophævelse. Dette kan således være begrundet, hvis driftsresultaterne gennem de tre år, hvor der har været underskud, dog har vist en opadgående tendens, som lader formode, at balance fremtidig kan sikres, uden at der træffes særlige foranstaltninger — eller hvis der i de pågældende år har været holdt en konstant og i sig selv tilfredsstillende linie i driftsresultaterne, men der blot ikke indenfor 3-års fristen har kunnet sikres mulighed for at neutralisere et tidligere underskud.

Til stk. 3.

Om overskud på driftsreguleringskontoen.

Såfremt slutresultatet af en trafikplans 5-års periode skulle blive, at driftsindtægterne har oversteget de driftsudgifter, som skulle dækkes over driften, kan bevillingsrådet bestemme, at det således fremkomne overskud på driftsreguleringskontoen helt eller delvis skal anvendes til investeringsformål. Bevillingsrådet kan naturligvis også foretrække, at komiteen benytter overskuddet til en nedsættelse af takstniveauet eller til at afværge påregnede takstforhøjelser i næste planlægningsperiode. Bevillingsrådets ret til at forlange overskuddet anvendt til investeringsformål indebærer en yderligere mulighed for at lade investeringsudgifter blive dækket af driftsindtægterne — udover den allerede omtalte (jfr. § 21, stk. 2), hvorved bevillingsrådet ved behandlingen af en ny trafikplan kan foreskrive større eller mindre dækning over driften af investeringerne for den kommende periode — og dermed gøre trafikrådet selvfinansierende i det omfang, resultatet af den forløbne 5-års periode har afgivet grundlag herfor.

Det er imidlertid først ved udløbet af en 5-års periode, at bevillingsrådet kan kræve overskuddet anvendt på den nævnte måde. Overskud, som fremkommer i et år indenfor perioden, må komiteen være berettiget til at disponere over indenfor planens rammer, f. eks. til imødegåelse af et forventet underskud det følgende år. Komiteen kan dog indstille, at et overskud, som fremkommer i et år indenfor perioden, anvendes til investeringsformål.

Man har fundet det naturligst at knytte bestemmelsen i stk. 3 til hele 5-års perioden, der jo også iøvrigt behandles som en bevillingsmæssig helhed; i modsætning hertil omhandler bestemmelsen i stk. 2 om foranstaltninger, der skal træffes mod underskud, kun 3-års perioder, idet man ikke har anset det for forsvarligt at tillade, at driftsunderskuddet opsamles over længere tid i træk, før der sættes ind herimod.

Bemærkninger til kapitel VIII:

Tilvejebringelsen af investeringspuljens midler.

Bemærkninger til § 25:

Forretningsgangen ved bevillinger.

Komiteen skal som nævnt hvert 5. år forelægge bevillingsrådet en samlet plan, dels for udbygningen af områdets trafiknet i den kommende 5-års periode, og dels for trafikeringen af dette net med angivelse af retningslinier for køreplanlægning, takster, omstigningsordninger m. v. Trafikplanen skal også indeholde et budget for de påtænkte anlæg med oplysning om de forventede omkostninger indenfor 5-års perioden ved investeringernes gennemførelse og med forslag til tilvejebringelse af de fornødne midler. Endelig skal der i planen være en skønsmæssig angivelse af driftens forventede økonomi i perioden.

Til stk. 1.

Om bevillingsrådets stillingtagen til trafikplanen.

Samtidig med, at bevillingsrådet tager stilling til indholdet af trafikplanen, må det træffe beslutning med hensyn til, hvilke beløb der skal stilles til rådighed til planens gennemførelse. Det er nævnt, at trafikplanen må være en helhedsplan for det samlede storkøbenhavnske område, med særlig vægt lagt på samspillet mellem de forskellige trafikmidler. Ved bevillingsrådets stillingtagen til planen må det derfor være en forudsætning, at de enkelte anlæg ikke underkastes alene en isoleret vurdering, men at de bedømmes som led i den helhed, som storbyens trafiksystem bør udgøre.

Bevilling srådets opgave må først og fremmest være at tage stilling til de fælles, grundlæggende principper for hele trafiknettet og til størrelsesordenen af planens udgifter, medens den nærmere udformning af de enkelte anlæg og af trafikeringens principper må anses for spørgsmål af mere teknisk-saglig art, som bør være overladt til komiteen på grundlag af d e af bevillingsrådet fastlagte principielle retningslinier. Bevillingsrådets opgave bliver således ikke så meget at behandle spørgsmål om udgifterne ved de enkelte anlæg eller indenfor de enkelte år, som at tage stilling til *den samlede investering indenfor hele 5-års perioden.*

Imidlertid vil investeringsudgifterne ved de forskellige anlæg normalt ikke være begrænset til de enkelte 5-års perioder. For det første vil nogle af anlæggene — således navnlig kommende undergrundsbaner — være så omfattende, at selve anlægsarbejderne ikke kan afsluttes indenfor en enkelt planlægningsperiode. Men dernæst vil praktisk taget alle investeringer skulle afskrives over perioder på mere end 5 år.

Ved behandlingen af et forelagt investeringsbudget vil bevillingsrådet derfor komme til at tage stilling til spørgsmål om bevilling af udgifter til afskrivning og forrentning både vedrørende nye investeringer i den kommende periode og vedrørende fortsat finansiering af tidligere perioders investeringer, som endnu ikke er økonomisk afviklet. Den sidstnævnte afgørelse er således en konsekvens af bevillingsrådets tidligere dispositioner og forsåvidt af rent formel karakter. Det samme er tilfældet med hensyn til forrentning og afskrivning af anlæg og materiel, som ved trafikrådets oprettelse stilles til rådighed for dette af statsbanerne, KS, NESA og Amagerbanen, idet trafikrådet fremover skal påtage sig den fortsatte forrentning og afskrivning af disse aktiver (jfr. §§ 29 og 30).

Samtidig med bevillingsrådets afgørelse af *investeringsudgifternes samlede omfang* for den kommende 5-års periode må der tages stilling til *fordelingen på tilskud og drift,* det vil sige hvor stor en del, der skal dækkes henholdsvis af offentlige tilskud — i form af parternes dækning af forrentning og afskrivning af kapitaludgifter — og over trafikkens egne drifts-

indtægter (jfr. § 21, stk. 2). Med hensyn til omfanget af parternes tilskud kan bevillingsrådet enten tiltræde et forslag fra komiteen om, at en nærmere angivet del af de samlede investeringer i perioden skal dækkes på denne måde, eller vedtage en anden fordeling mellem tilskudsfinansieiing og finansiering over driften.

Ligesom trafikplanen må udarbejdes under hensyntagen til de investeringsopgaver, der iøvrigt skal varetages af staten og de deltagende kommuner, forudsættes det, at bevillingsrådets enkelte medlemmer holder sig orienteret hos de myndigheder, de repræsenterer, om disses øvrige anlægsplaner, således at medlemmerne ved deres stillingtagen til trafikplanens investeringsbudget kan iagttage det fornødne hensyn til den virksomhed, som på andre områder skal udføres af disse myndigheder, og som trafikinvesteringerne må indpasses i.

Når bevillingsrådet ved almindeligt stemmeflertal har godkendt investeringsplanen, bemyndiges komiteen samtidig til at foranledige optaget de *fornødne lån* (jfr. § 26). Da vilkårene og formen for optagne lån kan blive af væsentlig betydning for kapitaludgifternes størrelse, skal bevillingsrådet have lejlighed til at tage stilling hertil i forbindelse med godkendelsen af investeringsplanerne iøvrigt.

Dette følger iøvrigt også deraf, at staten og de deltagende kommuner hæfter solidarisk for de forpligtelser, som trafikrådet påtager sig (jfr. § 37). Komiteen må derfor på grundlag af de øjeblikkelige forhold på lånemarkedet i investeringsbudget tet opstille et skøn over, hvilke lån der vil være mulighed for at optage, på hvilke vilkår de kan forventes opnået, og til hvilke tidspunkter de påtænkes optaget. Dette gælder samtlige lån, der skal optages i perioden.

Beslutning med hensyn til lånoptagelsernes nærmere vilkår og form træffes af komiteen efter forudgående forhandlinger mellem bevillingsrådets formand, komiteen og finansministeren. Normalt vil lånet skulle ydes af statskassen (jfr. § 26), men også såfremt der er truffet anden bestemmelse, vil det være naturligt, at finansministeren får lejlighed til at udtale sig om, hvilke låneformer og nærmere tidspunkter for låneoptagelse indenfor perioden, der må anses for at stemme bedst overens med statens finans- og rentepolitik.

Selve spørgsmålet om omfanget af trafikplanens investeringer skal derimod ikke forelægges finansministeren; dette må — allerede på grund af den principielle ligestilling, der i stk. 3 er givet staten og de deltagende kommuner — alene være overladt til bevillingsrådet og de politiske forsamlinger, der endeligt skal tiltræde bevillingerne.

Komiteen skal i budgettet for 5-års periodens investeringer give oplysning om *rådighedsbeløbenes forventede anvendelse indenfor de enkelte regnskabsår* (jfr. § 13, stk. 5). Som nævnt foran indebærer bevillingsrådet s godkendelse af planen en bevilling til 5-års perioden som en helhed, medens komiteen selv under hensyn til de praktiske forhold må skønne over de enkelte arbejders og dermed udgifternes fordeling indenfor periodens enkelte år; komiteen er dog herved selvsagt ansvarlig for, at planens samlede investeringsprogram når at blive opfyldt i det omfang, som var forudsat ved planens forelæggelse for bevillingsrådet. Bevillingsrådet skal således ikke — efter een gang at have tiltrådt investeringsplanen og -budgettet — hvert år træffe ny beslutning om udgifternes afholdelse. Komiteen skal imidlertid holde bevillingsrådet underrettet, dels som nævnt ved samtidig med 5-års budgettets forelæggelse at oplyse, hvordan den påtænker at fordele udgifterne på de enkelte år, dels ved i de årlige beretninger til bevillingsrådet at redegøre for, hvordan investeringsvirksomheden skrider frem, og samtidig i givet fald motivere, hvorfor komiteen har fundet det formålstjenligt at ændre en oprindelig påtænkt fordeling over de enkelte år. Det må i den sammenhæng fremhæves, at komiteens skøn med hensyn til denne udgiftsfordeling over perioden ikke vil få indflydelse på størrelsen af parternes årlige bidrag (jfr. bem. til § 13).

Såfremt det godkendte budget skulle vise sig ikke at kunne holde, idet der bliver tale om *overskridelser eller besparelser,* som går ud over den margin, som komiteen bør have (jfr. bem. til § 13, stk. 8), må komiteen forelægge spørgsmålet for bevillingsrådets forretningsudvalg. Ved denne forelæggelse må komiteen angive, hvilke ændringer i planen der efter komiteens skøn bliver tale om, hvis det oprindelige samlede investeringsbeløb skal holde, eller hvor stort et beløb der må søges ved tillægsbevilling, såfremt planen skal gennemføres efter sit oprindelige indhold. forretningsudvalget må derefter tage stilling til, om de foreslåede ændringer i planen skal iværksættes, eller om man bør søge planen opretholdt i sin hidtidige skikkelse, i hvilket tilfælde komiteen må søge bevillingsrådet om en tillægsbevilling.

Til stk. 2.

Om ændringer i den foreslåede trafikplan.

Bevillingsrådet kan naturligvis ikke være bundet til at acceptere de forslag om investeringernes om-

fang og art, som indeholdes i komiteens investeringsplan. Da trafikplanen, som nævnt, må bedømmes som en helhed, bør der imidlertid ikke kunne foretages ændringer i planen, uden at virkningerne af sådanne ændringer på planens øvrige led er gennemdrøftet med komiteen, der har ansvaret for helhedsplanens gennemførelse. Da bevillingsrådets eventuelle ønsker om ændringer må forventes at vedrøre spørgsmål af principiel karakter (jfr. bem. til stk. 1), må der gives komiteen lejlighed til at fremsætte et ændringsforslag til trafikplanen under hensyn til de konsekvenser, som bevillingsrådets påtænkte ændringer efter komiteens skøn må have for hele planen. I det hele taget må komiteen ved forhandlinger med bevillingsrådet have adgang til nærmere at begrunde et forslag, som bevillingsrådet måtte nære ønske om at ændre.

De forhandlinger, der i så fald skal føres med komiteen, vil formentlig naturligst kunne overdrages bevillingsrådets forretningsudvalg. Komiteen og forretningsudvalget må derefter på ny forelægge sagen for det samlede bevillingsråd.

Til stk. 3.

Om endelig tiltrædelse af bevillinger.

Medens bevillingsrådet som trafikrådets øverste myndighed tager stilling til, hvilke beløb trafikrådet ønsker stillet til rådighed for investerings - puljen fra statens og de deltagende kommuners side, kan dette organ ikke træffe nogen afgørelse, der er endeligt bindende for de nævnte parter. For statens vedkommende er det allerede af forfatningsretlige grunde udelukket, at folketinget kan blive bundet af andre myndigheders beslutninger, og de kommunale myndigheder bør principielt have en tilsvarende ret til at tage selvstændig stilling til, hvilke bidrag der skal ydes til trafikrådet.

Af hensyn til den bevillingsmæssige forretningsgang må det imidlertid anses for praktisk udelukket at skulle indhente samtykke fra samtlige deltagende kommuner. Såfremt hver enkelt kommune i hovedstadsområdet var i stand til at vælte en investeringsplan, ville bevillingsrådet faktisk være magtesløst. Det ville således kunne tænkes, at en enkelt kommune ud fra en isoleret vurdering af egne aktuelle fordele i den pågældende 5-års periode ville hindre gennemførelsen af den samlede trafikplan. Man har derfor foreslået, at amtsrådet — der som repræsentant for omegnskommunerne også deltager i valget af bevillingsrådets medlemmer (jfr. § 4) — optræder på omegnskommunernes vegne ved afgørelsen af disse spørgsmål. Da Frederiksberg kommune imidlertid ikke henhører under amtsrådet, må der gives denne kommune ret til selv at tage stilling til bevillingsspørgsmålet på tilsvarende måde som Københavns kommune. Bevillingsrådets afgørelse må derfor tiltrædes af *folketinget, Københavns kommunalbestyrelse, Frederiksberg kommunalbestyrelse og Københavns amtsråd.* Det er en selvfølge, at der finder særskilt afstemning sted i hver af de nævnte forsamlinger. Først når alle disse har tiltrådt bevillingen, er den endeligt meddelt.

Da de pågældende politiske forsamlinger jo imidlertid alle er repræsenteret i bevillingsrådet, og repræsentanterne må formodes at orientere sig hos de myndigheder, der har valgt dem, inden de afgiver deres stemme i bevillingsrådet, vil der i praksis være ret stor sandsynlighed for, at bevillingsrådets beslutning — såfremt den er tiltrådt af et flertal af repræsentanterne for alle fire politiske forsamlinger — bliver godkendt af disse.

Bevillingsrådets indstilling indbringes på sædvanlig måde for hver af de nævnte forsamlinger, som derpå kan begære samråd med bevillingsrådets formand og den administrerende direktør. For folketingets vedkommende melder sig det spørgsmål, om sagen skal forelægges finansudvalget gennem ministeren for offentlige arbejder i overensstemmelse med sædvanlig praksis, hvorefter alle bevillingsspørgsmål forelægges finansudvalget af vedkommende fagminister. Det må i alle tilfælde — også af hensyn til ligestillingen for de pågældende kommunalbestyrelser — gælde ubetinget, at bevillingsrådets indstilling, der må fremtræde som en fællesindstilling fra alle trafikrådets parter, forelægges finansudvalget i netop den skikkelse, hvori den er vedtaget af bevillingsrådet. Hvis det foretrækkes, at sagen rent ekspeditionsmæssigt forelægges af ministeren, bør bevillingsrådets formand og den administrerende direktør dog formentlig deltage i eventuelle samråd med finansudvalget, idet ministeren ikke kan stå som den ansvarlige for en indstilling, som han efter hele forslagets opbygning ikke kan have nogen reel indflydelse på.

Såfremt der ikke kan opnås tilslutning fra såvel folketinget som de nævnte kommunale forsamlinger, må sagen på ny forhandles i bevillingsrådet, og derefter atter forelægges til endelig godkendelse.

Skulle der stadig ikke kunne opnås godkendelse, foreslås sagen henvist til *særlig forhandling* i en forsamling, bestående af ministeren for offentlige arbejder, indenrigs- og boligministeren, finansministeren, Københavns overborgmester, borgmesteren på Frederiksberg, repræsentanten i bevillingsrådets

forretningsudvalg for de øvrige kommuner og en af repræsentanterne for Københavns amtsråd, bevillingsrådets formand samt den administrerende direktør. Det forudsættes, at indkaldelsen af denne forsamling kun bliver nødvendig i ekstraordinære tilfælde, idet den foran beskrevne fremgangsmåde normalt må forventes at kunne føre til den fornødne tilslutning. Lovforslaget forudsætter, at der i denne forsamling opnås enighed om en løsning på bevillingsspørgsmålet, hvorefter den her trufne beslutning på sædvanlig måde forelægges de forannævnte politiske forsamlinger til endelig godkendelse.

Til stk. 4.

Om pristalsregulering af investeringsbevillinger.

Forslaget forudsætter som nævnt, at trafikrådet skal arbejde med 5-års planlægningsperioder (jfr. bem. til § 13, stk. 2), hvilket bl. a. indebærer, at bevillingerne til investeringer gives for 5 år ad gangen. I løbet af så lang en periode kan der indtræffe betydelige forandringer af de priser og lønninger, der er bestemmende for udgifterne til investeringer, og i så fald kan hele grundlaget for det opstillede og bevilgede investeringsbudget forrykkes.

I tider, hvor priser og lønninger er faldende, ville dette, såfremt der ingen regulering sker, forøge den reelle værdi af de midler, komiteen råder over til investeringer, medens omvendt forøgede priser og lønninger ville gøre de bevilgede midler utilstrækkelige til at gennemføre den vedtagne investeringsplan.

Efter sædvanlig praksis må i sådanne tilfælde vedkommende administrative organ påny gå til de bevilgende myndigheder og hos dem indhente fornøden tillægsbevilling. Dette spiller normalt mindre rolle, fordi bevillingerne kun rækker over 1 år ad gangen, indenfor hvilket tidsrum pris- og lønstigningerne sjældent er særlig store, ligesom en fornyet stillingtagen fra bevillingsmyndighederne derfor ikke vil betyde indgreb i allerede foretagne, bindende dispositioner på længere sigt, og endelig fordi de pågældende bevillingsmyndigheder stort set er permanent indkaldt.

For trafikrådets vedkommende ville en tilsvarende forelæggelse for bevillingsrådet — med påfølgende godkendelse hos de foran nævnte 4 politiske forsamlinger (jfr. bem. til stk. 3) — let kunne føre til, at bevillingsrådet hvert år skulle tage fornyet stilling til hele investeringsbudgettet. Herved ville man i realiteten stærkt forringe mulighederne for den langsigtsplanlægning for 5 år ad gangen, som lovforslaget bygger på — og derved også spillerummet for komiteens forretningsmæssige smidighed — og samtidig gøre bevillingsproceduren væsentlig tungere.

I modsætning til almindelige 1-års bevillinger fra permanent indkaldte forsamlinger er der derfor for trafikrådets 5-års bevillinger til investeringer anledning til at foretage en *automatisk regulering* af bevillingernes ikke udnyttede beløb for at eliminere væsentlige pris- og lønforskydninger indenfor hver periode.

Der erindres herved om, at det er almindeligt, at parterne entreprenør-kontrakter forbeholder sig en regulering af afgivne tilbud under hensyn til indtræffende pris- og lønforandringer — hvilket f. eks. for KS.s vedkommende ofte er sket efter et prisindeks for de pågældende materialer.

Reguleringen bør omfatte hele det på reguleringstidspunktet uudnyttede bevilgede beløb, altså både den del, der dækkes over parternes tilskud, og den del komiteen er forpligtet til at udrede over driftsindtajgterne.

En sådan regulering af trafikrådets rådighedsbeløb hai man ikke ment at kunne foretage på grundlag af de år for år faktisk udbetalte beløb til investeringer, dels fordi trafikrådets udgifter til investeringer vil være påvirket af mange andre usikkerhedsfaktorer end pris- og lønforandringer (jfr. nærmere bem. til § 13, stk. 8), dels fordi en sådan regulering ville svække komiteens ansvar for, at der til enhver tid er opnået de mest fordelagtige tilbud.

I stedet har man valgt at foreslå regulering efter et *særligt omkostningsindeks,* udregnet af det statistiske departement som sagkyndigt og neutralt organ. Man har overvejet, hvorvidt indeksberegningen burde spaltes op i særskilte indeks for hver hovedudgiftsgruppe: anlægsarbejder, materialeanskaffelser. ekspropriationer etc., men man har — bl. a. efter forhandlinger med det statistiske departement — foretrukket et enkelt indeks omfattende alle investeringer, både fordi det er det enkleste, og fordi en opspaltning på grupper vil tendere mod en konkret indregning af faktiske udgifter og derved gå imod selve ideen om generel regulering.

Ved omkostningsindeksets beregning må indgå de vigtigste omkostningsfaktorer, såsom timefortjenesten ved anlægsarbejder og de vigtigste engrosmateriale priser. Man har imidlertid ikke fundet, at selve loven eller dens motiver bør indeholde konkret anvisning; på indeksets beregning. Dette bør overlades til det statistiske departement som det mest

sagkyndige organ, og iøvrigt bør indeksets beregningsgrundlag formentlig fastlægges særskilt for hver 5-års periode under hensyntagen til den samlede investeringsplans sammensætning, der kan variere fra periode til periode.

For at begrænse den automatiske regulering til kun at dække væsentlige forskydninger i omkostningerne har man foreslået, at den kun foregår een gang årligt, og kun for så vidt omkostningsindekset på dette tidspunkt er steget eller faldet med mindst 5 points i forhold til basistidspunktet, d. v. s. 5-års periodens begyndelse.

Bemærkninger til § 26:

Komiteens lånebeføjelser.

Til stk. 1.

Om optagelse af lånene.

Komiteen skal i investeringsbudgettet skønsmæssigt angive, hvilke lån den påtænker at optage, til hvilke tidspunkter de agtes optaget, og på hvilke vilkår de forventes opnået (jfr. bem. til § 25).

Med hensyn til disse spørgsmål skal bevillingsrådets formand og komiteen *forhandle med finansministeren* om låneformer og lånevilkår, og disse forhandlinger bør finde sted ikke blot i forbindelse med bevillingsrådets godkendelse af det 5-års investeringsbudget, men også i periodens løb, efterhånden som optagelsen af de enkelte lån bliver aktuel.

Ved at forudsætte, at staten yder lånene, slipper man uden om det problem, om trafikrådet som obligationsudsteder på det åbne kapitalmarked ville kunne konkurrere med staten og kreditforeningerne til rimelige effektive rentesatser, ligesom man har villet undgå, at kommunerne ved direkte deltagelse i særskilte lånoptagelser fra trafikrådets side på det åbne kapitalmarked skulle risikere forringede lånemuligheder iøvrigt som følge af deres solidariske ansvar (jfr. § 37). Normalt må statens lån til trafikrådet gennemføres ved, at staten optager lån til dette formål, og trafikrådets betaling af renter og afdrag til staten må da følge de vilkår, staten har opnået lånene på. Såfremt staten i tilfælde af god likviditet eller under en ekspansiv penge- og finanspolitik måtte have tilvejebragt midlerne uden særskilt lånoptagelse, må trafikrådets rente- og afdragsvilkår fastsættes svarende til de gunstigste vilkår, staten ville kunne opnå på kapitalmarkedet på det pågældende tidspunkt.

Såfremt der ikke kan opnås tilfredsstillende vilkår ved lån gennem statskassen, er bevillingsrådet berettiget til at foranledige lånene optaget på det almindelige lånemarked.

Først når forhandlingerne med finansministeren i forbindelse med investeringsbudgettet er ført, og man er nået frem til et forslag om finansieringsmåden, kan bevillingsrådets godkendelse af låneforholdene finde sted. Dette sker i forbindelse med, at bevillingsrådet vedtager bevillingerne til trafikplanens investeringer. Først når denne vedtagelse er tiltrådt af folketinget og Københavns og Frederiksberg kommunalbestyrelser samt Københavns amtsråd, er *komiteen bemyndiget til at optage lån* hos statskassen til at finansiere de godkendte investeringer. Komiteens bemyndigelse omfatter planen som helhed, således at der ikke skal søges bemyndigelse til optagelse af hvert enkelt lån.

Til stk. 2.

Om tilbagebetalingen af lånene.

Rent praktisk må afviklingen af lånene foregå på den måde, at trafikrådets parter — staten og de deltagende kommuner — år for år til investeringspuljen indbetaler de forrentnings- og afskrivningsbeløb, som svarer til deres andel af finansieringsbyrden, samtidig med at komiteen drager omsorg for, at der ud af de egentlige driftsindtægter overføres de beløb til investeringspuljen, som ikke skal dækkes af parternes bidrag. Komiteen betaler derefter af puljen afdrag og renter til staten.

Det er nævnt, at der kan opstå et likviditets problem på grund af forskellen mellem puljens forpligtelser til at betale aktivernes afskrivning og pligten overfor långiverne til at betale afdragene på lånene (jfr. bem. til § 23). Dette kan nødvendiggøre optagelse af særlige *afløsningslån.*

Derudover kan der blive tale om at optage *driftslån* i form af en kassekredit m. v. til dækning for de løbende driftsudgifter, som ikke umiddelbart kan dækkes af driftsindtægterne. Driftslånene må falde udenfor investeringspuljens funktion; deres forrentning må fuldt ud afholdes af driftsindtægterne, og deres afvikling må komiteen sikre gennem opretholdelse af en passende likviditet.

I de årlige beretninger, som komiteen skal aflægge til bevillingsrådet, må den redegøre for, hvilke investeringer der er bragt til udførelse, og hvorledes afviklingen af de finansielle forpligtelser er skredet frem (jfr. § 33, stk. 2).

Bemærkninger til kapitel IX:

Den finansielle byrdefordeling mellem trafikrådets parter.

Udgifterne til fin.ansierifi.gen af den kollektive trafik i hovedstadsområdet er i dag spredt ud på en række forskellige organer, der samtidig hver for sig varetager planlægningen og fastlægger den øvrige trafikpolitik for sit område. Hovedformålet med nærværende lovforslag er at gennemføre en samordning af den nuværende stykkevise planlægning og opdelte finansiering, sådan at der tilvejebringes en helhedsordning af disse forhold for hovedstadsområdets samlede trafiknet.

Følgen heraf må for det offentliges medvirken ved finansieringen blive, at de bidrag, som trafikrådets parter — staten og de enkelte kommuner — skal yde, ikke fremover kan være knyttet specielt til anlæg indenfor de pågældendes hidtidige myndighedsområde og bero på omfanget af investeringer i netop disse anlæg. Hver parts bidrag må ses som en andel i det samlede trafiksystems finansiering, og parternes andel heri må være fastlagt på forhånd.

En ordning, hvorefter de enkelte parters finansieringsbyrde skulle fastlægges efter forhandling for hvert anlæg for sig ud fra en isoleret bedømmelse af de pågældendes interesse i anlægget •—• således at der f. eks. pålignes en kommune særlige udgifter, fordi trafiknettet i en 5-års periode i særlig grad udbygges netop i dens område — ville være i afgjort strid med det nævnte helhedssynspunkt. De bestandige forhandlinger om finansieringsbyrdens fordeling for de enkelte anlæg, som måtte følge heraf, ville flytte beslutningerne om investeringernes tilrettelæggelse og iværksættelse ud hos de forskellige politiske myndigheder og dermed modvirke den samling af planlægningen og bevillingerne, som er forslagets grundidé. En sådan fremgangsmåde ville endvidere forhale anlæggenes udførelse og måtte befrygtes at resultere i kompromisløsninger, som ikke tilstrækkeligt tilgodeså de samfundsøkonomiske, byud viklingsmæssige og andre helhedsbetonede synspunkter, som bevillingsrådet skal varetage, og som må kræve en fastlæggelse af de enkelte parters byrde *på forhånd.*

En sådan på forhånd fastlagt fordelingsnorm bør omfatte *alle trafikrådets investeringer.* En udskillelse af enkelte, særligt store anlæg til særskilt behandling —• eventuelt sådan at der i loven fastsattes en anden fordelingsprocent for disse — ville ikke harmonere med den tilsigtede helhedsordning. Foreskrev man således i loven, at staten i alt væsentligt skulle finansiere s-baneanlæg og tunnelbaner, medens kommunerne skulle afholde investeringsudgifterne ved sporvejs· og buslinier, ville dette fra statens side næppe blive anset for foreneligt med den foreslåede afståelse til trafikrådet af planlægningsmyndigheden over disse jernbanelinier og af eventuelt fremtidigt overskud på dem. For omegnskommunernes vedkommende ville finansieringsbyrden i så fald i væsentlig grad komme til at bestå i en medvirken til sådanne investeringer, som hidtil er foretaget af KS, og som indtil nu alene er blevet afholdt af Københavns og Frederiksberg kommuner.

Det bør derfor være lovens *normale fordelingsordning,* at alle trafikrådets parter deltager med en forud fastlagt andel i samtlige trafikanlæg, som er led i det samlede storkøbenhavnske trafikapparat.

Man har dog givet parterne mulighed for ved overgangen til en ny planlægningsperiode at ændre det fastlagte fordelingsgrundlag, såfremt der er enighed herom mellem alle de fire politiske forsamlinger, der i sidste instans skal tiltræde trafikrådets bevillinger (jfr. § 28). Da fordelingen mellem kommunerne indbyrdes foreslås foretaget på grundlag af folketallet, vil der iøvrigt — i takt med den befolkningsmæssige udvikling i hovedstadsområdet — af sig selv ske en vis ændring i byrdefordelingen.

Bemærkninger til § 27:

Normalfordelingen af byrderne.

Ved den nærmere fastlæggelse af byrdefordelingen har iman ikke ment at kunne anvende det princip om en *tredeling,* som er lagt til grund ved repræsentationen i bevillingsrådet af de tre hovedgrupper: staten, hovedstaden og omegnen. Da omegnskommunernes folketal — medregnet Gentofte — i dag kun er godt en trediedel af Københavns og Frederiksberg kommuners samlede indbyggertal, ville omegnens finansieringsbyrde herved blive næsten tre gange så stor pr. indbygger som hovedstadens, hvilket ikke kan anses for rimeligt.

Som foran nævnt bør deltagelsen i finansieringen ikke bero på, *hvorledes trafikmidlerne i dag er fordelt* mellem de forskellige ejere. Forholdet mellem de enkelte parters investeringer i de bestående trafikanlæg, eller de forskellige eksisterende trafikmidlers andele af hovedstadssamfundets samlede passagertransport, bør da heller ikke danne grundlag for den fremtidige fordeling af udgifterne mellem parthaverne ved udbygningen under en kommende

trafikordning; udbygningen kan iøvrigt netop markere en forskydning af de forskellige trafikmidlers vægt og af nettets udbygning i forskellige dele af hovedstadsområdet.

Statens andel i byrderne.

Spørgsmålet om, med hvilken andel staten bør deltage i investeringsudgifterne, lader sig ikke afgøre efter de samme synspunkter, som har været bestemmende for forslaget om fordelingen af udgifterne mellem de deltagende kommuner indbyrdes. Som nærmere begrundet nedenfor, har man her foreslået byrdefordelingen baseret på de enkelte kommuners folketal. Dette kriterium lader sig imidlertid ikke anvende for statens vedkommende, idet landets samlede befolkningstal — ved en afvejning af forpligtelserne overfor udbygningen af den kollektive trafik indenfor et afgrænset geografisk område — ikke kan indgå på lige fod med indbyggertallet i de enkelte kommuner indenfor området.

Ved en drøftelse af statens andel vil det være naturligt at se på, i hvilket omfang staten hidtil har deltaget i finansieringen af hovedstadens kollektive trafiksystem. Hele s-banenettet er indtil i dag blevet udført og bekostet af staten, og det har indtil nu været en klar forudsætning, at den videre udbygning af det egentlige s-banenet — efter de foreliggende planer navnlig bestående i anlæg af en eventuel Lundtoftebane, elektrificering af Farumbanen, forlængelse af s-banen til Glostrup videre til Tåstrup og anlæg af en bane langs Køge Bugt — også skulle gennemføres og finansieres af staten, der allerede i et vist omfang har ladet foretage de hertil fornødne ekspropriationer m. v. Tunnelbanen mellem Hovedbanegaarden og Østerport er også udført, bekostet og drevet af staten. Ved drøftelser af fremtidige tunnelbaner har man dog hidtil undladt at tage stilling til, på hvilken måde disse anlæg skulle finansieres. Tunnelbanerne udgør et supplement til det bestående s-banenet, og rent teknisk forudsættes tunnelbanerne da også i et vist omfang drevet i direkte tilslutning til s-banerne, eventuelt ved en videreførelse af s-tog fra de nuværende linier på de pågældende strækninger. Tunnelbanerne vil i det hele betinge en væsentlig mere intensiv udnyttelse af bestående s-banelinier; endvidere kan det nævnes, at banen til Farum vil blive et aktiv af en helt anden værdi, når banen gennem en tunnellinie er videreført til de centrale bydele.

Det må under hensyn hertil anses for naturligt, at staten også under den foreslåede finansieringsordning kommer til at bidrage til trafikrådets investeringsudgifter, som i meget væsentlig grad netop vil komme til at bestå i baneanlæg, der, som tidligere nævnt, forudsættes at danne grundstammen i det fremtidige trafiksystem.

Det må i denne forbindelse også erindres, at det, såfremt tunnelbaneanlæggene ikke skulle komme til udførelse, ville blive nødvendigt i væsentlig grad at forøge investeringerne i gadeanlæg ved udvidelse af indfaldsveje, anlæg af nye færdselsårer, herunder gadegennembrud m. v. I det omfang denne yderligere investering måtte blive finansieret ved tilskud fra vejfonden, vil den ligeledes komme til at belaste de midler, der fordeles af staten; sådanne vejfondstilskud udgør normalt 85 pct. af udgifterne ved arbejdernes udførelse. I det omfang, der ikke måtte kunne opnås tilskud af denne art, har omegnskommunerne iøvrigt efter de gældende regler ret til refusion af motorafgiftsmidlerne af en ikke ubetydelig andel af udgifterne.

For omegnskommunernes vedkommende må særlig henvises til, at de hidtil almindeligvis ikke har deltaget i udgifterne til den kollektive trafik, og at der i forvejen bliver påført omegnskommunerne en række betydelige, særlige udgifter gennem den befolkningstilvækst, som disse kommuner er ved at optage og skal optage i de kommende år.

Det er af de kommunale repræsentanter i kommissionen fremhævet, at der ikke må pålægges kommunerne en større andel i investeringsudgifterne, end de økonomisk kan magte, idet kommunerne i modsat fald må befrygtes at se sig nødsaget til i bevillingsrådet at stemme imod de udbygninger af trafiknettet, som det må anses for presserende at få gennemført i de kommende år.

Det er endvidere fremhævet, at en andel på 25 pct. af udgifterne til investeringspuljen må regnes at angive grænsen for kommunernes økonomiske bæreevne i forhold til det forventede investeringsprogram efter trafikrådets oprettelse, og at dette tal derfor bør fastsættes som det normale tilskud fra kommunernes side, hvorefter staten normalt bærer de resterende 75 pct., jfr. dog den i slutningen af § 27 angivne mulighed for reduktion.

Nogle medlemmer af kommissionen har været principielt betænkelige ved at fastsætte en bestemt procentsats for parternes bidrag, allerede fordi der ikke foreligger — og næppe kan opstilles — talmæssigt eller lignende materiale til fastsættelse af statens henholdsvis kommunernes interesse i de forskellige anlæg eller af de to parters økonomiske muligheder for deltagelse i investeringerne ud i fremtiden.

Man har fra de pågældende medlemmers side den opfattelse, at dette spørgsmål er af udpræget politisk karakter, men under hensyn til kommunerepræsentanternes erklæring om, at en andel på 25 pct. angiver grænsen for, hvad kommunerne kan bære, og **til,** at spørgsmålet skal gøres til genstand for politisk forhandling i regeringen og folketinget, har man intet fundet at indvende imod, at der i udkastet opføres den af de kommunale repræsentanter angivne 25 pct.-grænse.

Byrdefordelingen mellem kommunerne indbyrdes.

For så vidt angår kommunernes andele af puljebidragene er man gået ud fra, at byrderne bør være lige store pr. indbygger for hovedstaden og omegnen. Dette medfører, at alle kommunernes andele må baseres på folketallet. Man har nærmere overvejet, om der ved siden heraf kunne være anledning til at lade skatteevnen i de enkelte kommuner have medindflydelse på byrdefordelingen mellem kommunerne, og om der herudover burde tages et vist hensyn til trafikbehovet i de forskellige kommuner som et udtryk for, i hvor høj grad kommunernes indbyggere har behov for trafikforbindelser med de øvrige dele af det storkøbenhavnske område. Det har hidtil været almindeligt, at der ved fællesøkonomiske ordninger mellem kommunerne — således for de sociale udgifters vedkommende — er taget et vist hensyn til kommunernes økonomiske bærekraft derved, at *skatteevnen* er indgået som en faktor i beregningerne over udgiftsfordelingen. Såvel efter lovbekendtgørelse nr. 311 af 23. september 1954 om offentlig forsorg (lovens § 77, stk. 1, jfr. § 76, stk. 2 a og stk. 3) som efter lovbekendtgørelse nr. 218 af 11. juli 1953 om folkeforsikring (lovens § 70, stk. 1, jfr. § 71, stk. 2 a og stk. 3) og lovbekendtgørelse nr. 43 af 18. februar 1952 om arbejdsanvisning og arbejdsløshedsforsikring (lovens § 38, stk. 1, jfr. § 39, stk. 2 a og stk. 3) fordeles de udgifter, som skal være genstand for mellemkommunal refusion, på samtlige landets kommuner med $^1/_3$ i forhold til den enkelte kommunes indbyggertal, $^1/_3$ i forhold til kommunens samlede indkomstbeløb og $^1/_3$ i forhold til en nærmere angivet opgørelse over værdierne af faste ejendomme i kommunen. Kommunens samlede indkomstbeløb korrigeres under hensyn til erhvervsbeskatning og hovedstadsudligning.

Foretagne undersøgelser (jfr. bilag 5) viser imidlertid, at det ikke medfører særlig store forskelle i de enkelte kommuners andele i finansieringsbyrden, om skattekriteriet medtages eller udelades. For så vidt angår forholdet mellem hovedstaden og omegnen bemærkes særlig, at forskydningen i gennemsnit for alle omegnskommunerne under eet andrager 0,03 pct. af trafikrådets samlede finansieringsbyrde. Også forskydningen for de enkelte kommuner er for de fleste kommuners vedkommende beskeden, nemlig mindre end 5 pct. af den andel, kommunen skulle betale, såfremt også skatteevnen — foruden trafikbehovet — skulle indgå i beregningerne. Da det endvidere er komissionen bekendt, at der i regeringen er overvejelser om lovændringer, sigtende på i væsentlig grad at udjævne de nuværende forskelle i beskatningen i de enkelte kommuner, har man ment at burde afstå fra at medtage skattekriteriet ved byrdefordelingen mellem kommunerne.

Til fordel for at medregne de forskellige kommuners *trafikbehov* ved udgiftsfordelingen mellem dem taler, at de kommuner, der har en livlig trafik til andre dele af egnen — og specielt til hovedstaden — naturligvis har en større interesse i det kollektive trafiksystem end kommuner med ringe rejseintensitet.

Foretagne nærmere undersøgelser har imidlertid vist, at det vil være overordentlig vanskeligt at finde frem til et blot nogenlunde nøjagtigt udtryk for kommunernes trafikbehov. For Københavns og Frederiksberg kommuners vedkommende må det anses for praktisk udelukket at opstille et brugbart kriterium i denne retning, bl. a. fordi den interne trafik indenfor de to kommuners egne grænser, som endnu vanskeligere lader sig registrere end trafikken ud over kommunegrænserne, her spiller en så dominerende rolle. For omegnskommunernes vedkommende har man overvejet forskellige metoder til at opgøre omfanget af trafikken til andre kommuner, og navnlig til hovedstadens centrale dele, men alle de undersøgte metoder er behæftet med principielle eller praktiske mangler, som synes at gøre dem uegnede til at danne et forsvarligt grundlag for den økonomiske udligning af trafikudgifterne mellem kommunerne.

Dertil kommer, at de kommuner, som særlig ville have fordel af, at et udtryk for trafikbehovet indregnes som fordelingskriterium, nemlig overvejende de yderste, tyndere befolkede og hastigt voksende kommuner, nogenlunde falder sammen med de kommuner, som vil have fordel af, at man som senere foreslået (jfr. bem. til § 27, stk. 2) foretager fordelingen efter folketal ved begyndelsestidspunktet af hver periode. Derigennem er altså allerede ved et rent folketalskriterium stort set taget hensyn til kommuner, der har relativt ringe trafikbehov.

Man har derfor som foran nævnt anset *de enkelte kommuners indbyggertal* for den mest velegnede

målestok for byrdefordelingen mellem dem indbyrdes, også under hensyn **til,** at folketallene meget hurtigt vil foreligge statistisk opgjort i modsætning til opgørelsen over skatterne og trafikbehovet.

Til stk. 1.

Om fordelingen af parternes puljebidrag.

Det er foran nævnt, at flertallet har ment, at *kommunernes* andel i finansieringsudgifterne vedrørende den kollektive trafik bør fastsættes til 25 pct., og at fordelingen af kommunernes bidrag bør ske efter indbyggertal.

Staten vil herefter i princippet komme til at deltage med 75 pct. Imidlertid indeholder bestemmelsen en adgang for bevillingsrådet til at bestemme, at der også af driftsindtægterne skal ydes bidrag til investeringspuljen, og der vil således være mulighed for en nedsættelse af statens og kommunernes andel i byrderne. En sådan nedsættelse bør komme staten og kommunerne til gode i samme forhold som det, hvori de deltager i puljeudgifterne.

Med hensyn til *kommunernes indbyrdes fordeling* må det være de enkelte kommuners *samlede indbyggertal,* der må være afgørende. Som nævnt forudsættes de deltagende kommuner inddraget i deres helhed under trafikrådets område (jfr. bem. til § 2), og kommunernes udgifter til trafikapparatet vil blive pålignet samtlige beboere over kommuneskatterne.

En fordeling af udgifterne på grundlag af indbyggertallet i *de bymæssige bebyggelser* i kommunerne ville dog kunne motiveres dermed, at det først og fremmest vil være de bymæssige områder, der får gavn af den foreslåede koordinering, idet trafikbetjeningen særlig vil blive søgt udbygget til disse; en lempelse af de landprægede kommuners andel i byrderne kunne derfor forekomme rimelig. De forskydninger, der herved ville fremkomme, fra de rene landkommuner over på de bymæssigt udbyggede kommuner, vil imidlertid reduceres mere og mere, efterhånden som den bymæssige udvikling skrider frem i omegnen. Det må herved erindres, at trafikrådets område kun omfatter kommuner, som i byudviklingsplanen forudsættes at få en væsentlig bymæssig udvikling. Det må endvidere tages i betragtning, at der ikke findes ensartede og klart afgrænsede opgørelser specielt over indbyggertallene i kommunernes bymæssige områder, hvorfor en opgørelse på dette grundlag ville blive behæftet med et væsentligt usikkerhedsmoment.

Til stk. 2.

Om beregningen af parternes puljebidrag.

Når kommunernes andele i trafikrådets udgifter skal fastsættes i forhold til indbyggertallet, må komiteen — forud for hver 5-års planlægningsperiode — foretage beregningen af andelene på grundlag af de senest foreliggende statistiske oplysninger herom. Materialet, som disse beregninger skal bygge på, vil være de registertal, som kommunerne indberetter til statistisk departement. Disse indberetninger foretages hvert kvartal; eftersom planens periode regnes fra 1. april, vil de senest foreliggende folketal referere til 1. januar det år, hvori planen forelægges.

Den fastsættelse af andelene, der således foretages efter oplysningerne om indbyggertallene ved begyndelsen af hver ny planlægningsperiode, foreslås at skulle gælde *uforandret for hele den pågældende periode,* således at der ikke foretages nogen korrektion i periodens løb under hensyn til indtrådte forskydninger i befolkningsfordelingen.

En korrektion af andelene under hensyn til ændringer i indbyggertallet i periodens løb ville for det første volde betydelige praktiske vanskeligheder. Det må videre anføres, at trafikrådets investeringsbudget gælder for hele 5-års perioden; de deltagende parter bør ved deres stillingtagen til dette budget have vished for, hvor stor en andel heraf de hver skal yde uden at kunne risikere, at fordelingsgrundlaget for det vedtagne budget senere ændres. En sådan ændring i byrdefordelingen ville jo først kunne konstateres på et tidspunkt, hvor komiteen allerede havde truffet bindende dispositioner på grundlag af det godkendte budget, og det måtte derfor for alle de deltagende kommuner anses for en alvorlig ulempe, om vedtagelsen af en trafikplan på denne måde altid ville komme til at bygge på en helt teoretisk byrdefordeling.

Det vil umiddelbart ses, at en fastlæggelse af udgiftsfordelingen for en hel planlægningsperiode på basis af folketallet ved *periodens begyndelse* vil betyde en vis fordel for alle de kommuner, som er i en stærk befolkningsmæssig vækst, og omvendt indebære en økonomisk ulempe for de allerede udbyggede kommuner (jfr. bilag 5). Da de fleste udbyggede kommuner har meget store indbyggertal, vil den økonomiske ulempe relativt målt være af mindre omfang.

Næsten alle de omegnskommuner, som i de kommende år skal optage befolkningstilvæksten i Københavns-egnen —• såvel nettostigningen for den samlede Københavns-egn som udflytningen fra

hovedstaden — har imidlertid store udgifter til tekniske anlæg, sociale foranstaltninger, skoler m. v., hvad der netop kan tale for, at de pågældende kommuners økonomiske deltagelse i trafiknettets udbygning sker i et noget tillempet tempo.

Endelig har man i denne forbindelse taget **i** betragtning, at omegnskommunernes andele i fmansieringsbyrden for de i en tidligere **planlægnings-periode** foretagne investeringer, som endnu ikke er afskrevet, vil ændres ved overgangen til en ny periode, for så vidt indbyggertallet går op eller ned. Dette følger af, at de enkelte kommuner **til** enhver tid vil komme til at deltage i den fortsatte forrentning og afskrivning af i tidligere perioder foretagne investeringer i takt med den stigning i indbyggertallet i kommunen, som konstateres ved overgangen til hver ny 5-års periode. Omegnskommunerne vil herved efterhånden komme til at deltage med en stigende andel i de investeringer, der afskrives over flere perioder, medens omvendt de udbyggede hovedstadskommuners andel vil blive faldende. Som et modstykke hertil har man ment at burde indrømme omegnskommunerne en lettelse derved, at en befolkningstilvækst indenfor planlægningsperioden først skal give sig udslag i kommunens andel fra næste planlægningsperiodes begyndelse.

Selv om de enkelte parters andele i byrderne således ligger fast for hele den enkelte 5-års periode, forudsættes det som nævnt, at der sker en *regulering ved overgangen til en ny 5-års periode* såvel for nye investeringer som for de i tidligere perioder foretagne investeringer, som endnu ikke er afskrevet. En sådan ordning må anses for bedst stemmende med det fællesskab og den helhedsbetragtning, der ligger til grund for hele koordineringens idé; hver enkelt kommune kommer herved til at deltage **i** de samlede forpligtelser, der til enhver tid påhviler puljen, med en andel, der svarer til den del, som kommunen på det pågældende tidspunkt befolkningsmæssigt udgør af Københavns-egnen som helhed.

Det må ud fra et helhedssynspunkt endvidere anses for rimeligt, at den samlede udgift ved trafiknettets tilvejebringelse bliver pålignet det samlede antal beboere, som i tidens løb får gavn af det; det må herved erindres, at en betydelig del af anlægsudgifterne ved de store langvarige anlæg netop er dikteret af hensynet til den nytte, beboerne i fremtiden vil få af dem.

Spørgsmålet om, hvilke udgifter den foreslåede byrdefordelingsordning vil medføre for trafikrådets enkelte parter, vil naturligvis afhænge af, hvor store investeringer der efter trafikrådets oprettelse vil blive tale om. Dette vil alene bero på bevillingsrådet og de endeligt bevilgende politiske forsamlinger (jfr. § 25), og kommissionen har ikke ønsket på forhånd at tage stilling til omfanget og udformningen af det fremtidige trafiknet.

Til stk. 3.

Om udredning af parternes puljebidrag.

Trafikpl anens investeringsbudget udgør som nævnt eet sammenhængende 5-års budget, og de bidrag, som parterne skal yde til finansieringen, må derfor sættes i relation til den samlede plan, og skal ikke variere efter omfanget af det arbejde, der faktisk udføres i planens enkelte år. Af praktiske grunde foreslås bidragene afviklet i kvartalsvise rater, således at der hvert kvartal forudbetales $^1/_{20}$ af bidragene for hele 5-års perioden.

Komiteen må, når bevillingsrådet og de endeligt bevilgende forsamlinger har tiltrådt investeringsplanen, foretage *beregningen af de enkelte parters bidrag* i kroner og øre og underrette dem om disses størrelse.

Komiteen skal endvidere, såfremt der som følge af *dyrtidsreguleringen* (jfr. § 25, stk. 4) bliver tale om forhøjelse eller nedsættelse af disse bidrag, give parterne underretning herom. Dyrtidsreguleringen træder efter den nævnte bestemmelse i kraft fra begyndelsen af et regnskabsår, og komiteen skal drage omsorg for, at hver af parterne har fået meddelelse om reguleringens betydning for dens vedkommende inden den følgende 31. august. Indtil en ny dyrtidsregulering måtte indtræde, skal de fremtidige kvartalsvise bidrag udgøre de således opgjorte, ændrede beløb. Pr. 31. august vil parterne imidlertid have indbetalt bidragene for april og juli kvartaler, og de forhøjelser, der efter reguleringen måtte blive tale om for disse bidrags vedkommende, skal være indbetalt inden udgangen af den følgende april måned. Tilsvarende skal parterne, såfremt reguleringen fører til en nedsættelse af bidragene, have de pågældende beløb for de to kvartaler godskrevet; dette bør ske senest i forbindelse med betalingen af bidragene for næste kvartal.

Endelig skal komiteen ved udløbet af den pågældende 5-års periode foretage *den endelige opgørelse af parternes bidrag for hele perioden* på grundlag af de foreliggende regnskaber over de udførte arbejder. Det er forudsat (jfr. § 13, stk. 8), at komiteen har en vis margin — udover den forannævnte dyrtidsregulering — til overskridelser og besparelser, som kan

finde sted, uden at der skal søges tillægsbevilling. Om den endelige fastsættelse af bidragene på grundlag heraf — og på grundlag af en eventuel tillægsbevilling for større afvigelser — skal komiteen underrette parterne inden udgangen af det kalenderår, hvori 5-års perioden udløber. Inden udgangen af den følgende april måned skal berigtigelsen være foretaget.

Bemærkninger til § 28:

Ændringer i normalfordelingen.

Grundlaget for fordelingen af finansieringsbyrderne mellem staten og de deltagende kommuner bør ligge fast på forhånd (jfr. bem. til § 27). Man har dog ikke ment, at loven burde afskære de deltagende parter fra at følge en anden fordelingsordning, såfremt der kan opnås *enighed* herom mellem de politiske forsamlinger, som skal give trafikrådets investeringsbudget deres endelige godkendelse, altså folketinget, Københavns kommunalbestyrelse, Frederiksberg kommunalbestyrelse og Københavns amtsråd.

Da der bl. a. — så længe en udbygnings- og investeringsplan ikke er tilvejebragt — kan opstå spørgsmål mellem kommuner, der er blevet trafikmæssigt betjent gennem statsbaneanlæg, og kommuner, som ikke har opnået en sådan betjening, har man ment, at der i loven bør åbnes adgang til ved forhandling mellem parterne at beslutte de ændringer i byrdefordelingen, som en afvejning af disse hensyn måtte tilsige.

Da det imidlertid må tillægges stor vægt, at den i loven fastlagte byrdefordelingsordning kun fraviges, såfremt der er enstemmig tilslutning hertil, har man foreslået, at folketingets samtykke også skal foreligge, såfremt der alene er spørgsmål om at ændre byrdefordelingen mellem kommunerne indbyrdes. Det må herved erindres, at de deltagende omegnskommuner ikke har lejlighed til selv at deltage i afstemningen om en eventuel ændring af byrdefordelingen.

En sådan ændring af fordelingsgrundlaget bør imidlertid kun kunne finde sted *ved overgangen til en ny planlægningsperiode.* Investeringsbudgettet fastlægges for hele den kommende 5-års periode, og omegnskommunernes repræsentanter i bevillingsrådet bør ved deres stillingtagen til dette budget have vished for, hvilke forpligtelser kommunerne hermed påtager sig for den forestående planlægningsperiode, uden at de bør kunne risikere, at fordelingsgrundlaget ændres i periodens løb. Tilsvarende betragtninger har ført til (jfr. bem. til § 27, stk. 2), at man ikke har ment, at ændringer i befolkningsfordelingen mellem kommunerne i løbet af en 5-års periode bør kunne påvirke byrdef ordelin - gen indenfor den pågældende periode.

Bemærkninger til kapitel X:

Trafikrådets finansielle forhold til trafikvirksomhederne og de hidtidige ejere.

Lovforslaget indebærer, at der etableres et økonomisk fællesskab indenfor trafikrådets rammer, omfattende statsbanernes jernbanelinier og omnibusruter indenfor nærtrafikken, de trafiklinier, som ved overførelsen til trafikrådet drives af KS, NESA og Amagerbanen, samt sådanne fremtidigt oprettede trafiklinier indenfor området, som drives af trafikrådets trafikdirektorat. For disse virksomheders og liniers vedkommende skal herefter alle driftsindtægter tilfalde trafikrådet, ligesom alle driftsudgifter afholdes af rådet. I praksis forudsættes ordningen dog gennemført således, at såvel trafikdirektoratet — der driver de linier, hvis forvaltning henlægges direkte under trafikrådet — som de af virksomhederne, der måtte have opretholdt den hidtidige forvaltning — d.v.s. s-banerne og statsbanernes nærtrafikbusruter — fører særskilt regnskab, således at alene det overskud eller underskud, der konstateres ved hvert regnskabsårs udgang, afleveres til eller dækkes af trafikrådet.

For alle virksomheder og linier, som efter ovenstående har fælles økonomi under trafikrådet, skal faste anlæg og rullende materiel finansieres over investeringspuljen, der afholder udgifterne til forrentning og til afskrivning af aktiverne (jfr. § 21, stk. 2, og § 23), og hvortil staten og de deltagende kommuner yder bidrag i et nærmere fastlagt forhold (jfr. § 27). Denne ordning gælder såvel for aktiver, der erhverves efter trafikrådets oprettelse, som for de på dette tidspunkt eksisterende aktiver.

De bortforpagtede ruter vil derimod være økonomisk adskilte fra trafikrådet (jfr. § 22 og § 31, stk. 1) — dog at rådet betaler forrentning og afskrivning af materiel, som det stiller til rådighed for forpagterne,

medens omvendt pålagte forpagtningsafgifter tilfalder rådet. De private omnibusruter foreslås fortsat at skulle være økonomisk selvstændige (jfr. § 22 og § 31, stk. 2) — idet der dog i visse tilfælde kan blive tale om at yde tilskud til eller opkræve afgifter af dem (jfr. § 19, stk. 4).

Bestående aktiver.

For de eksisterende aktiver, der er anskaffet af de hidtidige ejere, og som stilles til disposition for trafikrådet, må der finde en økonomisk regulering sted mellem trafikrådet og de myndigheder eller virksomheder, der har foretaget anskaffelse ti.

Man har ikke ment, at der bør finde en egentlig vurdering af alle de pågældende aktiver sted; en sådan vurdering vil være uhyre kompliceret og tidskrævende og uvægerligt give anledning til en række tvivlsspørgsmål, ikke mindst når det drejer sig om ældre, praktisk taget helt nedskrevne aktiver, hvis værdi i handel og vandel meget vanskeligt lader sig fastslå.

Man har derfor foreslået, at de hidtidige ejere af aktiverne *stiller disse til rådighed for trafikrådet,* mod at dette overtager de fortsatte økonomiske forpligtelser vedrørende aktiverne, enten som en løbende forpligtelse eller ved en eengangsafregning. Det, vil normalt være således, at den myndighed eller virksomhed, der har anskaffet et aktiv af den pågældende art, ikke har optaget et lån specielt med henblik på dette, men har finansieret anskaffelsen gennem lån, optaget med videregående formål. Trafikrådet vil derfor ikke kunne overtage den hidtidige ejers forpligtelser med hensyn til de enkelte aktiver ved direkte at indtræde som debitor for et sådant lån.

Kommissionen er gået ud fra, at udgifter til forrentning og til afskrivning af aktiver, der overgår til trafikrådet, må beregnes *på grundlag af aktivernes bogførte værdier* og med anvendelse af de af ejerne hidtil benyttede forrentnings- og afskrivnings procenter. Denne fremgangsmåde er enkel og let at gennemføre; den medfører endvidere på den ene side, at der ikke bliver spørgsmål om at yde betaling for værdistigninger, der skyldes konjunkturerne, og på den anden side, at der ydes den angivne godtgørelse, selv om vedkommende aktiv er underskudsgivende. En rent forretningsmæssig vurdering ville ikke være daikkende i sidstnævnte tilfælde; men man har heller ikke fundet en sådan vurdering relevant, idet et aktiv, som ud fra samfundsmæssige grunde drives med tab, naturligvis desuagtet repræsenterer en værdi.

Kommissionen er imidlertid opmærksom på, at forskellen mellem de overtagne aktivers bogførte værdier og de beløb, der ville fremkomme ved en egentlig vurdering — hvad man som foran nævnt er veget tilbage for at foretage — ikke alene kan skyldes svingninger i konjunkturerne, men også kan hidrøre fra, at den tidligere ejer har anvendt høje afskrivningsprocenter, som har nedbragt aktivernes sta tus værdier særlig hurtigt. Der har været peget på den mulighed, at man af hensyn til de virksomheder, der har anvendt en sådan afskrivningspraksis, foretog en summarisk opskrivning af vedkommende aktiver. Man er klar over, at anvendelsen af en uensartet forrentnings- og afskrivningspraksis i de forskellige virksomheder i det hele taget undertiden vil kunne medføre, at der opstår væsentlige forskelle i selve grundlaget for refusionen til de enkelte virksomheder, når refusionsordningen alene baseres på, de bogførte værdier og de af virksomhederne hidtil benyttede forrentnings- og afskrivningsprocenter. Hele spørgsmålet om en eventuel regulering af de bogførte værdier bør imidlertid nærmere undersøges. Da en grundig undersøgelse af disse problemer ikke vil kunne nås inden det tidspunkt, på hvilket kommissionen har fundet det ønskeligt at afgive sin betænkning, og da det må skønnes ønskeligt for parterne at få spørgsmålet afklaret inden sagens endelige behandling i folketinget, har kommissionen overdraget det til et særligt underudvalg at foretage nærmere undersøgelse af spørgsmålene og at afgive en særlig betænkning derom i efterårets løb til brug under sagens endelige behandling.

For grundarealers og lagres vedkommende finder der normalt ikke nogen afskrivning sted, men de hidtidige ejere af disse aktiver bør dog have en kompensation for at stille også dem til trafikrådets disposition.

Som et modstykke til, at der ikke ydes en godtgørelse på grundlag af en egentlig vurdering af aktiverne, har man tillagt de hidtidige ejere en ret til at få de faste anlæg tilbage på tilsvarende vilkår, som de, hvorpå trafikrådet har fået rådighed over dem, såfremt trafikrådet ikke længere skulle nære ønske om at benytte dem (jfr. § 39, stk. 3).

Efter det anførte vil der blive tale om at yde refusion for overførte aktiver til staten, Københavns og Frederiksberg kommuner samt NESA og Amagerbanen. Refusionsbeløbene ydes altså til de pågældende i deres egenskab af *ejere* af aktiverne som kompen sation for, at disse stilles til trafikrådets disposition. Som *parthavere* i trafikrådet vil staten

og Københavns og Frederiksberg kommuner imidlertid selv komme til at deltage med en vis andel i betalingen af disse beløb, idet staten og alle kommunerne indenfor trafikrådets område som nævnt yder bidrag til investeringspuljen til betaling af forrentning og afskrivning af trafikrådets aktiver, både allerede eksisterende, der overføres til trafikrådet, og senere erhvervede. Rent praktisk kan der finde en modregning af refusionsbeløbene sted i de betalinger, der skal præsteres til trafikrådet.

Særlige forhold for fællesanlæg.

En del af de aktiver, som trafikrådet således forudsættes at få stillet til rådighed af de hidtidige ejere, vil imidlertid ikke alene tjene den lokale persontrafik, men have karakter af fællesanlæg for trafikrådet og anden virksomhed. Således betjener en væsentlig del af statsbanernes anlæg i Københavns-området samtidigt nærtrafikken og den f jerneregående trafik. Dette vil iøvrigt ikke blot gælde anlæg, der består ved trafikrådets oprettelse; også for senere nyanlægs vedkommende vil der i et vist omfang blive tale om, at de samtidigt betjener begge kategorier af trafik. Et tilsvarende forhold vil endvidere kunne forekomme for andre af de nævnte virksomheder under trafikrådets fælles økonomi; således vil visse af de til NESA hørende anlæg kunne være indrettet på både at betjene trafikvirksomheden og selskabets el-forsyningsvirksomhed.

I alle sådanne tilfælde må der foretages en forholdsmæssig fordeling af udgifterne til forrentning og afskrivning af de pågældende anlæg mellem trafikrådet og den virksomhed, de iøvrigt tjener (jfr. herom nærmere bem. til § 29 og til § 30).

Driftsudgifter og driftsindtægter.

På tilsvarende måde må der for de løbende driftsudgifter samt driftsindtægterne finde en fordeling sted mellem trafikrådet og statsbanerne, som fortsat skal forvalte navnlig s-banerne. Også for de øvrige, foran omhandlede trafikvirksomheder vil der som nævnt i visse tilfælde kunne blive spørgsmål om økonomisk opdeling af driften af fællesanlæg, en opdeling, som for de løbende driftsudgifter og driftsindtægterne må finde sted efter samme principper som for kapitaludgifterne.

Pensioner.

En udgiftsfordeling mellem trafikrådet og de myndigheder og virksomheder, der hidtil har drevet de pågældende trafiklinier, må endvidere i alle tilfælde finde sted for pensionernes vedkommende.

I princippet er denne deling foretaget på den måde, at de tidligere arbejdsgivere fremover skal afholde dels pensioner til det *ved overtagelsen allerede pensionerede personale* eller dettes efterladte, beregnet med de beløb, incl. alle tillæg, som var gældende ved overtagelsestidspunktet, dels en andel af pensionerne til *det ved overtagelsen ansatte personale* og dettes efterladte, beregnet i forhold til ansættelsestiden under henholdsvis den tidligere ejer og trafikrådet og med samme beløb, incl. tillæg, som ovenfor nævnt. Resten af de faktisk udbetalte pensioner til disse to grupper af pensionister afholdes af trafikrådet, der tillige afholder samtlige pensionsudgifter til *personale, der først antages efter overtagelsen.* Den tidligere arbejdsgivers andel udredes enten gennem årlige udbetalinger, svarende til de nævnte andele af pensionerne, efterhånden som de bliver aktuelle, eller gennem overførsel af de kapitaliserede pensionsforpligtelser til trafikrådet, eventuelt afdragsvis, og iøvrigt er der åbnet mulighed for visse tillempninger af hovedprincippet (jfr. bem. til § 30, stk. 4 — 6); for s-banernes vedkommende må foretages en særlig, mere summarisk beregning af de to parters andele af pensionsudgifterne (jfr. bem. til § 29, stk. 5, og til § 41, stk. 4).

Det forudsættes, at selve *udbetalingen* af pensionerne for de ved overtagelsen aktuelle pensioners vedkommende fortsat sker fra den tidligere arbejdsgiver, medmindre der ved overenskomst træffes anden bestemmelse, medens alle øvrige pensioner udbetales af trafikrådet, bortset fra statsbanernes trafikvirksomheder.

Bemærkninger til § 29:

Forholdet til statsbanerne.

Det **er** nævnt, at statsbanernes af trafikplanen omfattede jernbanelinier fortsat skal forvaltes af statsbanerne, medens en overenskomst mellem trafikrådet og statsbanerne skal fastlægge, i hvilket omfang forvaltningen af statsbanernes omnibusruter skal henlægges under trafikdirektoratet eller forblive hos generaldirektoratet. Endvidere er omtalt (jfr. bem. til kap. 10) de forskellige problemer, der principielt rejser sig ved reguleringen af det økonomiske mellemværende mellem trafikrådet og statsbanerne, efter at statsbanernes nærtrafiklinier økonomisk bliver udskilt fra statsbanerne og henlagt under trafikrådet under et økonomisk fællesskab med de øvrige hel- og halvoffentlige trafikvirksomheder i hovedstadsområdet.

For samtlige de af statsbanerne forvaltede trafiklinier under trafikrådet bliver det *fortsat statsba-*

neme, som administrerer driftsindtægterne og driftsudgifterne med ansvar overfor rådet. Det må også blive statsbanerne, der overfor publikum står med ansvar for driftens afvikling, bl. a. i erstatningsmæssig henseende. Overfor de bevilgende politiske forsamlinger (jfr. § 25, stk. 3) er det derimod trafikrådet, der har ansvaret for driftsudgifternes dækning som led i det samlede trafiksystems driftsøkonomi.

Den økonomiske udskillelse af *s-banerne m. v.* fra statsbanernes økonomi forudsætter, at der hvert år af statsbanerne opstilles et særskilt budget og regnskab over disse liniers driftsindtægter og driftsudgifter samt en status. De principielle retningslinier herfor fastsættes af den særlige regnskabskommission (jfr. § 41). Kommissionen skal også opstille de retningslinier, hvorefter der fremover skal føres indseende med statsbanernes udgiftsberegninger overfor trafikrådet. Regnskabet skal både tjene til belysning af de pågældende liniers driftsøkonomi og samtidig angive størrelsen af det overskud eller underskud, hvormed linierne regnskabsmæssigt indgår i trafikrådets økonomi.

For *statsbanernes omnibusruter* vil der hvad enten forvaltningen henlægges under trafikdirektoratet eller forbliver hos statsbanerne — kunne blive spørgsmål om fordeling af visse fællesudgifter med fjerntrafikomnibusruter, som fortsat drives af statsbanerne (jfr. § 41). Bortset fra, at den umiddelbare administration af og regnskabsførelse med disse nærtrafik-busruters økonomi må ligge hos det organ, der forvalter dem, er den økonomiske afregning og fordelingen af fællesudgifter og fællesindtægter principielt uafhængig af, hvorledes spørgsmålet om forvaltningen af den daglige drift løses.

I det følgende er behandlet den nærmere ordning af det finansielle forhold til statsbanerne med hensyn til udgifterne til forrentning og afskrivning af anlæg og materiel (stk. 1 — 3), de øvrige driftsudgifter samt indtægter på linierne (stk. 4) og pensioner (stk. 5).

Til stk. 1.

Om bestående aktiver.

For de ved trafikrådets oprettelse eksisterende aktiver vedrørende statsbanernes af trafikplanen omfattede linier reguleres forholdet således, at staten stiller dem til disposition for trafikrådet, mod at rådet refunderer statskassen udgifterne til den fortsatte forrentning og afskrivning af dem. Udgangspunktet for beregningerne bør principielt være det samme som for de andre trafikvirksomheder, der henlægges økonomisk under trafikrådet, således at der ydes refusion på grundlag af de bogførte værdier, idet der anvendes de sædvanligt benyttede forrentnings- og afskrivningsprocenter. Disse forhold må imidlertid fastsættes nærmere af regnskabskommissionen (jfr. § 41). For fællesanlæggenes vedkommende skal der herved foretages en forholdsmæssig fordeling af udgifter på grundlag af et skøn over, i hvor høj grad de tjener nær- og fjerntrafikformål.

Ovenstående gælder både for aktiver, der alene vedrører de af trafikplanen omfattede linier — f. eks. det rullende s-togsmateriel — og for aktiver, der tillige betjener fjerneregående linier — f. eks. jernbanestationer, sporanlæg og sikringsanlæg, der benyttes af både s-tog og fjerntog.

Til stk. 2.

Om fremtidige særanlæg.

For fremtidige anlæg og materielerhvervelser, der alene betjener de af trafikplanen omfattede linier, afholder trafikrådet alle udgifter til forrentning og afskrivning (jfr. § 22, stk. 2).

Til stk. 3.

Om fremtidige fællesanlæg.

Med hensyn til fremtidige nyanlæg eller ændringer ved bestående anlæg, som både betjener nær- og fjerntrafik, må trafikrådets andel i kapitaludgifterne fastsa3ttes efter tilsvarende skøn, som forudsættes lagt til grund for bestående fællesanlæg, således at der foretages en forholdsmæssig deling af udgifterne efter, i hvor høj grad de belastes af henholdsvis nær- og fjerntrafikken (jfr. bem. til stk. 1). Da regnskabskommissionen, som afgør spørgsmålene for de eksisterende fællesanlæg (jfr. stk. 1), kun skal fungere i eet år, må fremtidige afgørelser af denne art henlægges til andre organer. Man har imidlertid ment, at den alsidigt sammensatte regnskabskommission, som i det hele skal fastlægge principperne for den økonomiske ordning mellem trafikrådet og statsbaner tie, bør fastsætte nogle almindelige retningslinier, som kan tjene som rettesnor for senere afgørelser af denne art spørgsmål. Hver gang sådanne nye fællesanlæg iværksættes, må der i det stående fællesudvalg vedrørende forholdet til statsbanerne — hvor også selve planlægningen af sådanne anlæg skal forhandles (jfr. § 14, stk. 1) — træffes overenskomst om, hvorledes udgifterne skal fordeles på trafikrådet og statsbanerne. Det må også her afgøres, om et nyanlæg i overvejende grad må anses at tjene trafikrådets formål, således at det

bør søges på dettes investeringsbudget, eller om det som et anlæg, der fortrinsvis betjener fjerntrafikken, bor optages på statsbanernes almindelige anlægsbudget, eller om det eventuelt skal søges på begge. Såfremt der ikke kan opnås enighed om udgiftsfordelingen i fællesudvalget, afgøres sagen endeligt af en voldgiftsret på 3 medlemmer, hvoraf hver af parterne vælger eet, og højesterets præsident udpeger formanden. Da det drejer sig om en tvist, hvori statsbanerne er den ene part, har man fundet det rigtigst at henvise sagen til en helt uvildig voldgiftsret. Da det må formodes, at sagerne normalt kan løses ved forhandling i fællesudvalget, har **man** ikke anset det for nødvendigt at instituere en fast appelinstans; retten tænkes derfor nedsat for hver enkelt sag.

Til stk. 4.

Om fordelingen af driftsudgifter og driftsindtægter.

Reguleringen mellem trafikrådet og statsbanerne af de øvrige driftsudgifter — bortset fra kapitaludgifterne — og af indtægterne på statsbanernes nærtrafi klinier forudsætter, at regnskabskommissionen må foretage den første, grundlæggende regulering af disse forhold og herunder fastlægge retningslinier, som kan vejlede i senere opstående tilfælde. Sådanne må forhandles i fællesudvalget og eventuelt endeligt afgøres af den særlige voldgiftsret (jfr. stk. 3). De nævnte regler omfatter indtægter og udgifter ved driften af såvel anlæg og materiel, der bestod ved trafikrådets oprettelse, som senere erhvervede aktiver, og af både fællesanlæg og anlæg og materiel, der kun betjener trafikrådets område. For pensionsudgifter er der givet særlige regler (jfr. stk. 5).

Fordelingen af fællesudgifter mellem trafikrådet og statsbanerne vil her navnlig være aktuel for lønningernes vedkommende. En væsentlig del af det personale, der gør tjeneste ved s-banerne, vil tillige i større eller mindre omfang være beskæftiget ved fjerntrafikken. Også her må afgørelsen — ligesom foran nævnt ved fællesanlæggene — træffes på grundlag af skøn, så vidt muligt baseret på en opgørelse over antal personaletimer anvendt ved s-banetrafikken. Disse personaleudgifter må optages i statsbanernes årlige driftsregnskaber til trafikrådet sammen med udgifterne til det udelukkende ved nærtrafikken beskæftigede personale, hvilke udgifter i videst muligt omfang bør opgøres rent regnskabsmæssigt. Under personaleudgifterne indgår iøvrigt ikke alene de egentlige lønudgifter, men også udgifter til uniformer og lignende ydelser til personalet.

Til stk. 5.

Om pensioner.

Som foran omtalt (jfr. bem. til §§ 29 — 30) skal statsbanerne *i princippet* bære pensionsudgifterne til det ved trafikrådets overtagelse af s-banernes (og nærtrafik-omnibusruters) økonomi *allerede pensionerede personale* samt en i forhold til ansættelsestiden henholdsvis før og efter dette tidspunkt udregnet andel af pensionerne til det *da ansatte personale* ved de økonomisk overtagne trafiklinier — begge dele med beløb, svarende til de på overtagelsestidspunktet gældende pensioner, inkl. alle tillæg. Resterende pensionsbeløb bæres af trafikrådet, der endvidere fuldt ud bærer pensionerne til *senere ansat personale.* Dette betyder, at trafikrådet bærer risikoen for fremtidige ændringer af reguleringstillæg og lignende, såvel for de aktuelle som for de senere tilkommende pensioner, og omvendt vil få fordelen af eventuel nedgang i de dagældende tillæg m. v. Dog skal den således fastsatte deling af pensionsudgifterne mellem statsbanerne og trafikrådet kunne tages op til forhandling mellem trafikrådet, statsbanerne og finansministeriet, f. eks. i tilfælde af, at der gennemføres ændring af reglerne om personalets pensionsbidrag eller af grundpensionernes højde, hvor dette ikke alene skyldes overførelse af reguleringstillæg m. v. til grundpensionerne. Det tilsvarende princip er anvendt for de øvrige overtagne virksomheder (jfr. bem. til § 30, stk. 4 og 5). Såfremt der ikke kan opnås enighed under sådanne forhandlinger, henskydes afgørelsen til en voldgift, sammensat på den i stk. 3 nævnte måde.

Da personalet ved statsbanernes nærtrafik fortsat bevarer deres ansættelse hos statsbanerne (jfr. § 12, stk. 1), må statsbanerne også fremtidig *udbetale* de samlede pensioner til personale, pensioneret fra statsbanelinier under trafikrådets økonomi. Trafikrådet må imidlertid refundere staten en andel af disse pensionsudgifter, beregnet som ovenfor angivet.

Da man imidlertid ikke uden videre kan udskille en bestemt del af personalet indenfor statsbanerne som alene tjenstgørende for trafikrådet, kan man *i praksis* ikke beregne pensionsbyrden i forhold til de enkelte personers tjenestetid. Det vil derfor være umuligt eksakt at fastsætte størrelsen af dette refusionsbeløb, og afgørelsen af spørgsmålet må følgelig ved trafikrådets oprettelse overlades til den særlige regnskabskommission (jfr. bem. til § 41). Senere a jour-føringer af trafikrådets andel af pensioneringsudgifterne må på grundlag af regnskabskommissionens retningslinier drøftes i det stående fællesudvalg mellem trafikrådet og statsbanerne, og i

tilfælde af uenighed i udvalget må fastsættelsen henvises til den særlige voldgiftsret (jfr. stk. 3).

Hvad der foran er anført om pensioner til tjenestemænd og disses efterladte, må også gælde for pensionslignende understøttelser, der ydes til sådanne tidligere ansatte, som ikke har været tjenestemænd, samt for understøttelser til disses efterladte.

Bemærkninger til § 30:

Forholdet til andre virksomheder nied fælles økonomi.

Forslaget forudsætter, at forvaltningen af de trafiklinier, som i dag drives af KS, NESA og Amagerbanen, samtidig med disse virksomheders økonomiske overgang til trafikrådet henlægges under dettes trafikdirektorat, efter at der er afsluttet overenskomst med Københavns og Frederiksberg kommuner og de to selskaber om de nærmere vilkår. De refusionsbeløb, som trafikrådet skal erlægge til ejerne af de aktiver, der stilles til rådighed, skal enten have form af løbende årlige ydelser, svarende til den årlige forrentning og afskrivning, eller indgå med den kapitaliserede værdi heraf i en eengangsafregning (jfr. stk. 6). Tilsvarende må de refusionsbeløb, som de gamle ejere skal yde trafikrådet i anledning af deres pensionsforpligtelser, enten præstores gennem årlige bidrag til pensioneringen eller indgå i eengangsafregningen med kapitaliseret værdi.

I det følgende er behandlet den nærmere ordning med hensyn til de ved trafikrådets oprettelse eksisterende aktiver, der alene betjener persontrafikken (stk. 1), de fremtidige aktiver, der alene betjener persontrafikken (stk. 2), og anlæg, der er fælles for persontrafikken og anden virksomhed — både oprindeligt bestående og senere tilkommende aktiver — og endvidere både kapitaludgifter og -indtægter og driftsudgifter og -indtægter vedrørende de pågældende aktiver (stk. 3). Endvidere behandles særligt spørgsmålet om pensioner (stk. 4 og 5). Endelig redegøres for den økonomiske ordning, når der foretages en eengangsafregning af parternes gensidige forpligtelser (stk. 6), samt for afregningen mellem Københavns og Frederiksberg kommuner indbyrdes (stk. 7).

Til stk. 1.

Om bestående særanlæg.

Ordningen for faste anlæg og rullende materiel, der alene betjener persontrafikken, er principielt svarende til afregningen med statsbanerne, idet trafikrådet for de allerede eksisterende aktiver refunderer ejerne udgifterne til forrentning og afskrivning.

Til stk. 2.

Om fremtidige særanlæg.

For de senere tilkommende aktiver, der alene betjener persontrafikken, betaler trafikrådet efter de almindelige regler selv direkte alle udgifter til forrentning og afskrivning. Da de pågældende aktiver ikke drives i tilslutning til nogen anden virksomhed, opstår der for disse anlæg ikke tilsvarende fordelingsproblemer som ved statsbaneanlæg, hvor der selv for særanlæg gør sig det forhold gældende, at de er led i statsbanernes hele virksomhed.

Til stk. 3.

Om fællesanlæg.

For de anlæg, der er fælles for persontrafikken og anden virksomhed — f. eks. anlæg under NESA, der både betjener trolleylinierne og selskabets almindelige el-forsyningsvirksomhed — må der, ligesom for fællesanlæg under statsbanerne (jfr. § 29), foretages en opdeling af udgifterne efter et skøn over, i hvor høj grad anlæggene belastes af henholdsvis trafikken og den virksomhed, de iøvrigt tjener.

Man har ikke for de her omhandlede virksomheder, hvor problemet med sådanne fællesanlæg vil være af langt mindre omfang end for banelinierne, foreslået nedsat nogen særlig regnskabskommission, men fremgangsmåden for spørgsmålenes løsning er iøvrigt principielt den samme, idet de i første række henvises til overenskomstmæssig ordning og — i tilfælde af uenighed — foreslås endeligt afgjort ved voldgift.

Man har i disse tilfælde fundet det mest hensigtsmæssigt at overlade afgørelsen af sådanne overvejende tEjkniske spørgsmål til en voldgiftsret, som nedsættes efter Dansk Ingeniørforenings af ministeriet for offentlige arbejder godkendte voldgiftsregler. Efter disse regler nedsættes et præsidium for voldgiftsretten, bestående af en formand og to andre medlemmer, som tillige med to suppleanter vælges af højesteret blandt dennes dommere eller — for et af medlemmerne og en af suppleanternes vedkommende — blandt østre landsrets dommere. Voldgiftsretten består af formanden og af to af Dansk Ingeniørforenings bestyrelse for hvert enkelt tilfælde efter sagens beskaffenhed udmeldte teknikere. Retten suppleres med præsidiets to andre medlemmer, hvis parterne enes derom. Det samme skal ske, dels når det forlanges af en part, der anser sagen for at være af særlig betydning, dels når en part gør gæl-

dende, at stridsspørgsmålet helt eller aldeles overvejende er af juridisk karakter og derfor påstår sagen afvist fra voldgiftsretten.

Til stk. 4.

Om allerede pensioneret personale ved KS, NESA og Amagerbanen.

For det personale ved KS, NESA's trafiklinier og Aniagerbanens omnibusruter, som allerede er pensioneret senest på det tidspunkt, hvor det ved nærværende lovforslag forudsatte økonomiske fællesskab er blevet etableret, gælder principielt tilsvarende regler som for statsbanerne (jfr. bein. til § 29, stk. 5). For disse virksomheder knytter pensionsforpligtelserne sig til bestemte personer, hvis pensionsregnskaber allerede beror hos virksomhederne. Det er derfor anset for mest hensigtsmæssigt, at den samlede vidbetaling fortsat finder sted fra de hidtidige arbejdsgivere, således at trafikrådets forpligtelse kun giver sig udtryk i et mellemregnskab med disse, med mindre der træffes andre aftaler. Mellemregnskabet skal dække bevægelserne efter overdragelsestidspunktet i reguleringstillæg m. v.

Eventuelle af den tidligere arbejdsgiver besluttede forhøjelser af de dagældende grundpensioner, som ikke blot repræsenterer en konvertering af reguleringstillæg m. v. til grundpensioner, er trafikrådet uvedkommende. I tilfælde af andre ændringer af reglerne for pensionsudbetalinger til dette personale kan spørgsmålet om fordelingen mellem de to parter tages op til forhandling, eventuelt voldgift efter reglerne i § 29, stk. 3, mellem trafikrådet og vedkommende tidligere arbejdsgiver. Specielt for Amagerbanens vedkommende gør der sig imidlertid det særlige forhold gældende, at selskabets samtlige driftsindtægter — alene bortset fra de ret beskedne indtægter ved Amagerbanens godstrafik — indgår i trafikrådets regnskab (jfr. § 22), således at der ikke efter trafikrådets oprettelse ville være økonomisk grundlag for fortsatte ydelser fra selskabet, hvorfor i praksis en eengangsafregning her synes at være den eneste gennemførlige udvej.

Til stk. 5.

Om pensionering af personale overført fra KS, NESA og Amagerbanen.

Også for det ved overtagelsen ansatte personale ved KS, NESA og Amagerbanen gælder i princippet tilsvarende regler som for statsbanerne (jfr. bem. til § 29, stk. 5), dog at pensionsforpligtelsernes fordeling knytter sig til bestemte personer, hvorfor der kan foretages en egentlig aktuarmæssig opgørelse. Da personalet ved disse virksomheder overgår til ansættelse under trafikrådet, vil de fremtidige pensionsydelser blive udbetalt gennem trafikdirektoratet, medens de tidligere arbejdsgivere refunderer trafikrådet en andel, beregnet i forhold til personalets faste ansættelsestid henholdsvis før og efter overtagelsen og på grundlag af de da gældende pensioner, inkl. reguleringstillæg m. v.

I tilfælde af, at der gennemføres ændringer i reglerne for beregningen af pensionsbidrag fra dette personale, kan dette tænkes at bevirke en lettelse af trafikrådets driftsøkonomi. I så fald kunne der være tale om, at også den tidligere arbejdsgiver bør have fordel heraf gennem nedsættelse af sin refusionsandel. Det samme kan blive tilfældet, hvis pensionsalderen skulle blive udskudt, eller der måtte blive gennemført en folkepensionering. Der må derfor i sådanne tilfælde optages forhandlinger herom mellem trafikrådet og vedkommende arbejdsgiver. Om fornødent henvises spørgsmålet til voldgift efter reglerne i § 29, stk. 3.

For NESA's vedkommende må der foretages en fordeling af pensionsbyrden for den del af personalet, der har gjort tjeneste både ved selskabets trafiklinier og ved el-forsyningen.

For Amagerbanen gælder det samme som anført i bem. til stk. 4 om den praktiske nødvendighed af en eengangsafregning.

Pensioneringen af det personale, der først ansættes efter trafikrådets oprettelse, må derimod være de nævnte virksomheder og kommuner uvedkommende.

Til stk. 6.

Om eengangsafregning.

Man har anset det for ønskeligt at åbne mulighed for ejerne af de tidligere virksomheder for en endelig afvikling af deres mellemværende med trafikrådet. Der må i så fald finde en modregning sted mellem på den ene side trafikrådets betaling for aktiverne og på den anden side den tidligere ejers pensionsforpligtelser for overført personale, opgjort på aktuarmæssigt grundlag. Ved eengangsafregningen sker der en egentlig ejendomsoverdragelse af de aktiver, der alene tjener trafikformål. Spørgsmålet om, hvorvidt der skal foretages en overdragelse af ejendomsretten til faste anlæg, der både tjener trafikformål og anden virksomhed, må afgøres ved de overenskomster, der skal oprettes mellem parterne om trafikrådets overtagelse af rettigheder og forpligtelser fra de pågældende selskaber og kommuner (jfr. § 43, stk. 4). Trafikrådets betaling for overførte aktiver fastsættes efter det samme princip, som iøvrigt er gældende for

rådets godtgørelse for aktiver, der stilles til dets rådighed, d.v.s. på grundlag af deres bogførte værdi.

Differencen mellem de opgjorte pensionsforpligteiser og betalingen for de overførte aktiver kan udredes over en periode på indtil 30 år og forrentes med den af vedkommende virksomhed sædvanligvis benyttede forrentningsprocent. Uanset at der foretages en modregning af de to beløb, således at den ene af parterne alene betaler differencen, må hele den sum, der repræsenterer de opgjorte pensionsforpligtelser, godskrives trafikrådets driftsregnskab (jfr. bem. til § 22, stk. I, pkt. 5), og forrentningen og afskrivningen af de overførte aktiver skal for hele det fastsatte beløbs vedkommende afholdes af investeringspuljen.

Til stk. 7.

Om den indbyrdes mellemregning mellem København og Frederiksberg.

Da KS ophæves som selvstændig institution, må virksomhedens pensionsforpligtelser overfor personalet herefter afholdes af Københavns og Frederiksberg kommuner, der ligeledes modtager trafikrådets refusion af forrentning og afskrivning af de overførte aktiver. Trafikrådet må dog frigøre sig ved betaling af aktiverne til Københavns kommune som den egentlige ejer af KS, hvorefter Frederiksbergs andel i mellemregnskabet må fastsættes ved forhandling mellem de to kommuner. I tilfælde af uenighed afgøres spørgsmålet ved voldgift, i overensstemmelse med bestemmelserne i den hidtil gældende overenskomst mellem kommunerne om sporvejsdrift.

Bemærkninger til § 31:

Bortforpagtede og private rutebiler.

Til stk. 1.

Om bortforpagtede ruter.

Efter lovens ikrafttræden vil privat drift af omnibusruter ikke alene som hidtil kunne foregå under den form, at kørselstilladelsen meddeles en privat rutebilejer direkte af den koncessionsgivende myndighed, men også i form af, at trafikrådet ved bortforpagtning overlader driften af en rute, for hvilken kørselstilladelsen er givet til komiteen, til en privat (jfr. § 8). Den sidste form for privat drift vil ikke mindst være praktisk i tilfælde, hvor der f. eks. på grund af den dermed forbundne økonomiske risiko ikke har meldt sig nogen kvalificeret privat ansøger til kørselstilladelsen, som derfor er blevet givet til komiteen, men hvor det f. eks. på grund af rutens isolerede beliggenhed i forhold til det offentligt drevne trafiknet ikke kan anses for hensigtsmæssigt at lade den drive af trafikdirektoratet. Såfremt ruten bortforpagtos, vil rutens økonomi være adskilt fra trafikrådets ligesom de private rutebilers. Dog vil det fornødne materiel ofte blive stillet til rådighed for forpagteren af trafikrådet, og udgifterne til forrentning og afskrivning af materiellet vil da blive afholdt over investeringspuljen (jfr. § 22, stk. 2, nr. 2, og § 23). Rådet kan herigennem sikre sig, at der sker en fuldstændig rationalisering og standardisering af materiellet på de bortforpagtede ruter. På den anden side kan der også forekomme tilfælde, hvor forpagteren driver ruten helt eller delvis ved hjælp af sit eget materiel; forrentning og afskrivning må da påhvile ham. De øvrige udgifter ved rutens drift må i alle tilfælde afholdes af forpagteren, der også oppebærer driftsindtægterne.

Af den forpagtningskontrakt, der i hvert enkelt tilfælde oprettes mellem komiteen og forpagteren, vil det fremgå, hvor stor en forpagtningsafgift der skal ydes. Denne afgift bør antagelig hyppigst svare til udgifterne til forrentning og afskrivning af materiel, der stilles til forpagterens rådighed af trafikrådet, men kan også være højere eller lavere end disse udgifter, alt afhængigt af rutens økonomi. Drejer det sig om ruter, der må påregnes at give et betydeligt underskud, men som alligevel ud fra samfundsmæssige hensyn ønskes drevet, vil det i særlige tilfælde kunne tænkes, at forpagteren ikke skal betale nogen afgift, men eventuelt tværtimod endog skal modtage et tilskud til bestridelse af driftsudgifter (jfr. § 19, stk. 4). Medens det er komiteen, der fastsætter forpagtningsafgiften, er det koncessionsudvalget, der må træffe bestemmelse om et eventuelt tilskud. Forpagtningsafgiften indgår som driftsindtægt i trafikrådets regnskab (jfr. § 22, stk. I, pkt. 2), medens det eventuelle tilskud må afholdes af investeringspuljen (jfr. § 23, pkt. c).

Ved forpagtningskontrakten bør der også træffes bestemmelse om, for hvilket tidsrum forpagtningsforholdet skal gælde. Medens de kørselstilladelser, der meddeles direkte til private rutebilejere — ligesom til andre indehavere — normalt skal udstedes på åremål af ikke under 5 og ikke over 8 år (jfr. § 5 i omnibusloven), kan forpagtningskontrakterne frit indgås på, kortere tidsrum. Komiteen kan endvidere — da deri af vedkommende koncessionsmyndighed har fået overdraget kørselstilladelsen for hele koncessionsperioden — ved udløbet af forpagtningsforholdet bestemme, at ruten for resten af koncessionsperioden skal drives af andre, f. eks. af trafik-

direktoratet. Komiteen må i det hele have en ret fri stilling ved fastsættelsen af vilkårene for forpagtningen.

Til stk. 2.

Om private rutebillinier.

For de omnibusruter, for hvilke de koncessionsgivende myndigheder direkte har meddelt en privat rutebilejer kørselstilladelse, vil materiellet i de allerfleste tilfælde tilhøre rutens indehaver, der — bortset fra eventuelle særlige tilskuds- eller afgiftsordninger — vil afholde alle driftsudgifterne og oppebære samtlige driftsindtægter. Såfremt der eventuelt skal svares en afgift til trafikrådet eller ydes et tilskud til ruten, er det koncessionsudvalget, der træffer bestemmelse herom (jfr. § 19, stk. 4). Eventuelle afgifter må opføres som driftsindtægt i trafikrådets regnskab (jfr. § 22, stk. I, pkt. 3), medens tilskuddet afholdes over investeringspuljen (jfr. § 23, pkt. c).

Trafikrådet er gennem forslaget tillagt beføjelser til at give forskrifter med hensyn til det nyanskaffede vognmateriel på de private rutebil linier (jfr. bem. til § 16, stk. 1). For at gøre den standardisering, der hermed er tilstræbt, så effektiv som muligt, vil det kunne være praktisk, at rådet optræder som formidler ved køb af nyt materiel ved at træffe aftale med leverandører om materiellets indretning og beskaffenhed.

Udgifterne til anskaffelse af rutebilmateriel kan undertiden være tyngende for den private rutebilejer på grund af de vilkår, som forhandlerne stiller for salg af materiellet på afbetaling. Det kan også af hensyn hertil være velbegrundet, at trafikrådet træffer aftaler med leverandørerne om betalingsvilkårene og i forbindelse hermed eventuelt yder de private rutebilejere lån til materiellets anskaffelse.

Til sikkerhed for lånet kan rådet kræve transport af købekontrakten på materiellet samt stille særlige betingelser med hensyn til dets vedligeholdelse.

Bemærkninger til kapitel XI:

Trafikrådets regnskabsforhold m. v.

Trafikrådet har hverken regnskabspligt overfor de enkelte kommuner indenfor dets område eller overfor regeringen. Det må dog anses for naturligt, at rådet hvert år aflægger en beretning om virksomheden til *de fire endeligt bevilgende forsamlinger* samt til *de to ministre,* under hvis forretningsområde det hører (§ 32).

Som en naturlig følge af, at komiteen er ansvarlig for rådets økonomi og for driften af trafikvirksomhederne under trafikrådets område, må komiteen hvert år *overfor bevillingsrådet* aflægge et samlet regnskab og en beretning om virksomheden i det forløbne år, ligesom der forud for hvert regnskabsår må opstilles et budget for trafikrådet som helhed (§ 33).

Da trafikrådets driftsindtægter og driftsudgifter omfatter indtægter og udgifter på en række af trafikplanen omfattede trafikvirksomheder, må disse være pligtige til overfor *komiteen* at forelægge såvel overslag som regnskaber, og en tilsvarende pligt gælder med hensyn til regnskaberne også de private omnibusruter (§ 36).

Trafikrådets regnskabsår er finansåret, og der foreslås derfor fastsat *følgende frister* for indgivelse af budgetter og aflæggelse af regnskab:

Inden 1. oktober skal alle af trafikplanen omfattede virksomheder indgive deres budgetter for det følgende regnskabsår til komiteen (§ 36, stk. 1 og 3).

Inden 1. februar i det følgende år forelægger komiteen til underretning for bevillingsrådet det samlede trafikrådsbudget, hvori også indgår komiteens egne administrationsudgifter (§ 33, stk. 1).

Inden 1. august samme år aflægger de af trafikplanen omfattede virksomheder regnskab for det forløbne regnskabsår overfor komiteen (§ 36, stk. 2 og 4).

Inden 1. november samme år aflægger komiteen trafikrådets samlede regnskab overfor bevillingsrådet og afgiver samtidig beretning for det pågældende regnskabsår (§ 33, stk. 2 og 3).

Efter 5-års periodens udløb afgiver komiteen inden et år derefter til bevillingsrådet en samlet, mere udførlig redegørelse for virksomheden i hele 5-års perioden (§ 33, stk. 3).

Bemærkninger til § 32:

Trafikrådets beretning.

Det må være naturligt, at trafikrådet hvert år afgiver beretning over sin virksomhed til de fire endeligt bevilgende forsamlinger, folketinget, København kommunalbestyrelse, Frederiksberg kommunalbestyrelse og Københavns amtsråd. Selv om der i lovforslaget ikke er foreskrevet egentlige pligter for trafikrådet i forhold til regeringen, må det endvidere forekomme rimeligt, at trafikrådet som sådant hvert år aflægger beretning overfor de to ministre, under hvis forretningsområde det lienhører, på tilsvarende måde som forskellige koncessionerede virksomheder og institutioner, der er undergivet tilsyn af staten, gør det.

Der er ikke fastsat nogen tidsfrist for beretningens afgivelse, men da beretningen skal give udtryk for det samlede trafikråds og ikke alene for komiteens vurdering af virksomheden, kan den først **aflægges,** efter at komiteen har forelagt sin beretning overfor bevillingsrådet, hvilket efter forslaget skal ske inden hvert års 1. november (jfr. § 33, stk. 3). Når bevillingsrådet har taget stilling til komiteens beretning, må der uden unødigt ophold aflægges beretning overfor de fire nævnte forsamlinger og de to ministre, eventuelt således, at komiteens **beretning** videresendes, ledsaget af bevillingsrådets bemærkninger.

Bemærkninger til **§ 33:**

Komiteens regnskabspligt m. v.

Til stk. 1.

Om komiteens overslag.

Komiteen må for hvert regnskabsår opstille et samlet overslag over driftsindtægter og driftsudgifter for trafikrådet som helhed. I dette **budget** må indgå samtlige trafikrådets driftsindtægter og driftsudgifter; som bilag til overslaget må vedlægges budgetterne for de trafikvirksomheder, hvis økonomi ikke direkte indgår i trafikrådets eget overslag.

Overslaget forelægges kun til orientering for bevillingsrådet, der jo ved sin tiltrædelse af 5-års trafikplanen har taget stilling til de økonomiske principper i planen (jfr. § 13). På den anden side er det nødvendigt, at et sådant samlet budget forelægges for bevillingsrådet, idet dette må have lejlighed til at gøre de fornødne bemærkninger til komiteen, hvis bevillingsrådet får indtryk af, at overslaget fraviger den af bevillingsrådet i sin tid godkendte plan.

Til stk. 2.

Om komiteens regnskabspligt.

Komiteen må endvidere være underkastet regnskabspligt i forhold til bevillingsrådet, der har taget stilling til fremskaffelsen af de for investeringerne nødvendige midler (jfr. § 25). Regnskabet må omfatte det samme område som budgettet og være opstillet på samme måde som dette. For at lette bevillingsrådets gennemgang af regnskabet bør dette være ledsaget af en beretning, hvori der nærmere gøres rede for økonomien i det forløbne regnskabsår og for, hvilke af de i trafikplanen angivne foranstaltninger der er bragt til udførelse i årets løb. Hvis overslaget er blevet fraveget, må dette omtales og nærmere begrundes, og det må anføres, hvis bevillingsrådet i periodens løb har tiltrådt ændringer i trafikplanen. På den anden side må komiteen være berettiget til indenfor visse grænser at fravige overslaget, hvis udviklingen gør det nødvendigt (jfr. § 13, stk. 8). Der må tilkomme bevillingsrådet en egentlig decisionsmyndighed i forhold til komiteen, således at rådet kan påtale afholdelsen af udgifter, som efter rådets opfattelse ikke burde være afholdt, ligesom det må kunne drage komiteen til ansvar, hvis regnskabet viser, at den godkendte plan fraviges uden rimelig **grund.**

Til stk. 3.

Om komiteens beretning.

Endelig skal komiteen hvert år i forbindelse med regnskabsaflæggelsen forelægge en beretning om virksomheden i det forløbne regnskabsår til orientering for bevillingsrådet.

Når en 5-års periode er udløbet, **må** komiteen herudover i en samlet beretning for hele perioden overfor bevillingsrådet detaljeret redegøre for, hvordan virksomheden i det angivne tidsrum har forholdt **sig** til trafikplanen, med nærmere motiveringer for eventuelle fravigelser, og hvilket økonomisk resultat virksomheden har givet i perioden. I denne udførligere beretning bør der ved siden af oplysninger, der hidrører fra de enkelte årsberetninger, optages en mere almindelig vurdering af trafikrådets virksomhed i den pågældende periode, herunder en omtale af, hvordan de erfaringer, der er indvundet i den afsluttede 5-års periode, bør indvirke på det skitserede program for trafiknettets udbygning på længere sigt (jfr. § 13, stk. 2).

Bemærkninger til § 34:

Trafikrådets regnskabsførelse.

Det må utvivlsomt anses for mest praktisk, at trafikrådet ligesom staten og kommunerne anvender finansåret, d. v. s. året fra 1. april til 31. marts, som *regnskabsår*. Som følge heraf må også de enkelte trafikvirksomheder, som har regnskabspligt overfor rådet (jfr. § 36), anvende finansåret som regnskabsår.

For at give så klart et billede som muligt af trafikrådets økonomi bør dets regnskab ikke alene omfatte et *driftsregnskab*, men også et *kasseregnskab* med angivelse af de samlede ind- og udbetalinger, fordelt på hovedkonti, der har fundet sted i det pågældende regnskabsår, samt et *statusregnskab* over værdien af trafikrådets aktiver og passiver såvel ved regnskabsårets begyndelse som ved dets afslutning.

Ved opstillingen af det første statusregnskab bør faste anlæg og rullende materiel, der ved rådets oprettelse tilhører de trafikvirksomheder, hvis økonomi henlægges under trafikrådet, opføres med de beløb, der danner grundlag for mellemregnskabet vedrørende de pågældende aktiver mellem trafikrådet og de hidtidige ejere. Disse beløb må naturligvis ligeledes danne udgangspunkt for den senere ansættelse af de pågældende aktiver på regnskaberne.

For at lette en sammenligning mellem regnskaberne og de overslag, som komiteen forelægger for bevillingsrådet (jfr. § 33), bør regnskaberne post forpost følge de samme principper for opstillingen, som anvendes ved udarbejdelsen af overslagene.

Udgifterne til forrentning og afskrivning af faste anlæg og rullende materiel skal eventuelt i et vist omfang dækkes af driftsindtægterne (jfr. § 21), men iøvrigt gennem parternes tilskud over investeringspuljen; på driftsregnskabet kan kun medtages den del af disse udgifter, som skal afholdes af driften, medens de tilskudsdækkede udgifter må udelades. Det samme gælder udgifterne til forrentning af nødvendige faste lagre, som skal afholdes af investeringspuljen (jfr. § 23), samt de tilskud, der kan ydes indehavere af privat drevne omnibusruter (jfr. § 19, stk. 4). Også de pensionsudgifter, som påhviler de tidligere arbejdsgivere (jfr. §§ 29—30), falder udenfor trafikrådets driftsregnskab. Dette kan imidlertid ikke give et fuldstændigt samfundsøkonomisk billede af den offentlige kollektive trafiks økonomi, når det ikke indeholder oplysninger om størrelsen af de fornævnte udgifter, der ikke medtages på driftsregnskabet. Det foreslås derfor, at driftsregnskabet skal ledsages af en særlig opgørelse over de nævnte kategorier af udgifter.

Bemærkninger til § 35:

Revision af trafikrådets regnskaber.

I henhold til lovbekendtgørelse nr. 178 af 21. maj 1937 gennemgås statens centralstyrelsers regnskaber af hovedrevisorerne, og statsregnskabet revideres af de af folketinget valgte statsrevisorer. For købstadkommunernes vedkommende skal regnskaberne i medfør af lovbekendtgørelse nr. 328 af 6. juli 1950 gennemgås af to af byrådet valgte revisorer, der kan antage regnskabskyndig medhjælp, og det reviderede regnskab skal endvidere forelægges indenrigsministeren.

Revisionen af trafikrådets regnskaber bør ske på en lige så betryggende måde som statens og købstadkommunernes. For at sikre revisorernes uafhængighed af komiteen bør det overlades til bevillingsrådet at udpege revisorerne og angive retningslinierne for revisionen og fastsætte revisorernes honorar.

Revisionen bør ikke alene påse, *at* regnskabet er rigtigt aflagt i tal- og bogholderimæssig henseende, men også, *at* de enkelte poster er i overensstemmelse med lovgivningen og trafikplanen, *at* der ikke er afholdt uhjemlede udgifter, og *at* der ved forvaltningen af trafikrådets midler og driften af trafikvirksomhederne er taget skyldige økonomiske hensyn (jfr. statsregnskabslovens § 10). For statsbanernes regnskaber skal regnskabskommissionen for s-banerne (jfr. § 41, stk. 5) fastlægge retningslinier for revisionen, bl. a. for at undgå dobbeltrevision, da hovedrevisoratet reviderer statsbanernes samlede regnskab.

Bemærkninger til § 36:

Trafikvirksomhedernes regnskaber m. v.

Til stk. 1.

Om budgetter for offentlige virksomheder og bortforpagtede ruter.

Da komiteen kun vil kunne opfylde sine forpligtelser med hensyn til trafikrådets økonomi, såfremt den har et nøje indseende med de virksomheder, der i økonomisk henseende er henlagt under rådet, er det nødvendigt, at disse virksomheders overslag for de enkelte regnskabsår godkendes af komiteen. Også økonomien på de af trafikrådet bortforpagtede

trafiklinier vil normalt i et vist omfang være forbundet med trafikrådets, idet rådet i de fleste tilfælde stiller for driften fornødent materiel til rådighed for forpagterne. Disse trafiklimers overslag bør derfor også godkendes af komiteen, hvad der iøvrigt også vil give denne et sikkert grundlag for bedømmelsen af, hvor stor den eventuelle forpagtningsafgift skal være. For Nærumbanens vedkommende skal budgetterne tilsvarende godkendes af trafikrådet som følge af, at det overtager ministeriet for offentlige arbejders tilsynsbeføjelser (jfr. § 45, stk. 2).

Som ansvarlig for trafikrådets økonomi må komiteen foretage en egentlig *godkendelse* af disse virksomheders overslag, og den må herunder ikke alene påse, at overslagene er i overensstemmelse med trafikplanen og de approberede lønningsreglementer, men den må også undersøge, om de i overslaget forudsatte økonomiske dispositioner er hensigtsmæssige. Komiteen må endvidere kunne pålægge virksomhederne at ændre overslagene, hvis det skønnes formålstjenligt for gennemførelsen af trafikplanen.

Komiteens godkendelse af overslagene for trafikvirksomhederne ville være illusorisk, hvis disse frit kunne fravige de godkendte overslag. Komiteen må derfor på forhånd godkende alle dispositioner af en vis økonomisk rækkevidde, der betyder en fravigelse fra overslaget, for så vidt det ikke drejer sig om forhold, som den enkelte trafikvirksomhed ikke er herre over, f. eks. ændringer af reguleringstillæggene som følge af en stigning af pristallet eller øgede brændselsudgifter på grund af prisstigninger. Udgifter af den sidstnævnte karakter samt udgifter, der ikke er udtryk for dispositioner af større økonomisk betydning, må kunne afholdes uden komiteens forudgående samtykke, selv om de betyder en fravigelse fra det godkendte overslag.

For at lette komiteens gennemgang af overslagene bør disse være affattet på skemaer, hvis nærmere udformning foreskrives af komiteen. De samme skemaer bør anvendes ved regnskabsaflæggelsen. Tilsvarende skemaer er af ministeriet for offentlige arbejder foreskrevet for flere privatbaners vedkommende og tillige for de købstadkommunale havne.

Til stk. 2.

Om regnskaber for offentlige virksomheder og bortforpagtede ruter.

Regnskaberne for de enkelte trafikvirksomheder bør af komiteen underkastes en såvel kritisk som talmæssig revision og sammenholdes med de godkendte overslag.

Revisionen bør være lige så indgående som den revision, trafikrådets regnskab undergives af de af bevillingsrådet valgte revisorer. Komiteen må kunne antage regnskabskyndig medhjælp til at bistå sig ved gennemgangen af regnskaberne. I det omfang, komiteen har antegnelser at fremsætte, forelægges disse for trafikvirksomhederne, og sagen afgøres endeligt ved decisioner, der afsiges af komiteen.

Til stk. 3.

Om private rutebilvirksomheders budgetter.

De private rutebilvirksomheders økonomi vil i almindelighed være helt uafhængig af trafikrådet, selv om der fra trafikrådet kan ydes lån til anskaffelse af materiel (jfr. § 31, stk. 2). For at koncessionsudvalget skal kunne bedømme, om der eventuelt skal svares en afgift af de omnibusruter, som private har koncession på, eller ydes et tilskud til disse (jfr. § 19, stk. 4), må det anses for påkrævet, at disse virksomheder indsender et overslag over de forventede driftsresultater til underretning for komiteen. Ligesom for de virksomheder, hvis økonomi henhører under trafikrådet, skal overslagene affattes på skemaer, som er foreskrevet af komiteen.

Til stk. 4.

Om private rutebilvirksomheders regnskaber.

Trafikrådet fastsætter taksterne for de private rutebilvirksomheder som et led i den samlede planlægning, og endvidere foreskriver rådet omstigningsordninger mellem de forskellige ruter. Det må derfor være naturligt, at også de private ruters regnskaber skal godkendes af komiteen, navnlig af hensyn til afregningsforhold mellem de forskellige virksomheder, som herefter vil få fælles billetordninger.

Bemærkninger til kapitel XII:

Rettigheder og forpligtelser overfor trediemand.

Hovedparten af de foregående kapitler i lovforslaget omhandler *trafikrådets interne forhold,* navnlig dets organisatoriske opbygning, dets planlægningsvirksomhed, den finansielle ordning for de delta-

gende parter — staten og kommunerne indenfor området — og stillingen for de trafikvirksomheder, der er underlagt trafikrådets myndighed.

Nogle af bestemmelserne giver dog også regler for *trafikrådets forhold til omverdenen,* d. v. s. trafikrådets stilling som økonomisk og juridisk enhed i forhold til myndigheder, virksomheder og personer, der er selvstændige retssubjekter udenfor denne enhed. Dette gælder således navnlig bestemmelserne om trafikrådets driftsudgifter og driftsindtægter (kap. 7) og bestemmelserne om trafikrådets forhold til trafikvirksomhederne og de hidtidige ejere af de virksomheder, der økonomisk foreslås henlagt under trafikrådet (kap. 10). Det gælder endvidere bestemmelserne om trafikrådets økonomiske og juridiske stilling overfor personalet (kap. 3) og endelig bestemmelserne om trafikrådets forhold til andre planlægningsmyndigheder (kap. 2 og 4).

I nærværende kapitel indeholdes de regler, der iøvrigt omhandler *trafikrådets stilling som selvstændigt retssubjekt i forhold til trediemand,* det vil sige bestemmelserne om trafikrådet som juridisk person (§ 37), om rådets overtagelse af privat rutebilmateriel (§ 38), om overdragelse til andre af aktiver under rådet (§ 39) og om den skatteretlige stilling for ejendomme under trafikrådet (§ 40).

Bemærkninger til § 37:

Trafikrådet som **juridisk person.**

Bestemmelsen foreskriver, hvilken instans indenfor trafikrådet der har fuldmagt til at handle med berettigende og forpligtende virkning for rådet, og hvordan de deltagende parter hæfter for trafikrådets forpligtelser, samt hvordan en part, der i kraft af denne hæftelse måtte have opfyldt en større forpligtelse, end der efter den interne opgørelse påhviler den, kan få dette overskydende beløb godtgjort.

Til stk. 1.

Om komiteens fuldmagt.

Det må være naturligt, at det organ indenfor trafikrådet, som kan „tegne" rådet, bliver komiteen, der også iøvrigt har den udøvende myndighed med hensyn til gennemførelsen af trafikplanerne. Ved at udstyre komiteen med en sådan fuldmagt opnås en langt mere effektiv organisationsform, end om en medkontrahent med trafikrådet ikke kunne afslutte aftaler, uden at komiteen i større eller mindre omfang først måtte indhente fuldmagt i hver enkelt sag hos bevillingsrådet eller dettes forretningsudvalg.

Bestemmelsen udstyrer imidlertid som nævnt kun komiteen med en fuldmagt — altså en legitimation til at handle udadtil på trafikrådets vegne, så trediemand har sikkerhed for, at aftalen hermed er retsgyldig i forhold til rådet. Spørgsmålet om, hvorvidt komiteen i forhold til bevillingsrådet har været berettiget til at indgå en sådan aftale uden bevillingsrådets samtykke, eller om der foreligger en overtrædelse af komiteens interne beføjelser, må derimod afgøres efter de almindelige regler i lovforslaget, som omhandler komiteens stilling i forhold til bevillingsrådet og foreskriver, hvornår bevillingsrådets godkendelse skal indhentes til komiteens dispositioner (jfr. nærmere bem. til § 3, stk. 1). Komiteens fuldmagt må henføres til den kategori af fuldmagter, der i aftaleloven betegnes som en stillingsfuldmagt.

Til stk. 2.

Om parternes solidariske ansvar.

Bestemmelsen fastslår, at trafikrådets parter — staten og de deltagende kommuner — hæfter solidarisk for alle trafikrådets forpligtelser. Et sådant solidarisk ansvar må navnlig anses for nødvendigt for at give personalet den fornødne sikkerhed for dets krav fremover og for at give staten en sikkerhed for dens låneydelser til trafikrådet (jfr. § 26, stk. 1).

Et solidarisk ansvar vil normalt ikke få praktisk betydning, idet det kun vil blive aktuelt, hvis trafikrådet ikke rettidigt indfrier sine forpligtelser. Disse må forudsættes betalt af rådets disponible midler, eventuelt over dets kassekredit, men ansvaret kan træde i kraft, hvis ikke alle parter betaler deres bidrag rettidigt, og hvis der skulle være blevet foretaget dispositioner, der økonomisk går videre end svarende til de beløb, der er blevet fordelt på de bidragydende parter.

Til stk. 3.

Om parternes indbyrdes regres.

Såfremt een af trafikrådets parter i kraft af den solidariske hæftelse måtte have opfyldt en forpligtelse, der går ud over, hvad der efter reglerne om byrdefordelingen mellem parterne endeligt påhviler den (jfr. bem. til § 27), har den pågældende enten den mulighed at gøre regres mod de øvrige parter eller at kræve sit tilgodehavende modregnet i de bidrag, den selv skal yde til investeringspuljen.

Hvis der gøres regres mod medskyldnerne, kan der dog hos hver kun kræves den andel, hvormed den pågældende efter byrdefordelingsreglerne skal bidrage til betalingen. Der er således tale om pro

rata-regres i overensstemmelse med den almindelige ordning efter gældsbrevsloven. Det vil iøvrigt ofte være lettere for den part, der har lagt det skyldige beløb ud, at foretage modregning i dens eget skyldige bidrag til investeringspuljen fremfor at skulle søge beløbet inddrevet i anparter hos samtlige medskyldnere.

For begge de nævnte udveje gælder imidlertid, at de kun kan anvendes, hvis en part har måttet udrede et beløb på grund af den solidariske hæftelse i henhold til paragraffens stk. 2. Den almindelige forpligtelse for parterne til at yde bidrag til trafikrådets investeringer kan ikke uden særlig bemyndigelse fra rådet opfyldes derved, at den pågældende lader et anlægsarbejde udføre eller foretager en materielanskaffelse for egen regning og herefter modregner et tilgodehavende herfor i sin forpligtelse overfor trafikrådet.

En regres mellem parterne kunne formentlig tænkes fastlagt på en noget anden måde i tilfælde, hvor opfyldelsen af en solidarisk forpligtelse måtte stå i forbindelse med trafikrådets eventuelle ophør. I så fald ville det formentlig være rimeligere *ved* regressen at lægge vægt på forholdet mellem de enkelte parters samlede bidrag fra rådets o]»rettelse indtil dets ophør. Man har imidlertid ikke ment at burde tage stilling til de forskellige spørgsmål, der i det hele måtte opstå i forbindelse med et eventuelt ophør af trafikrådet, idet forholdene i så fald måtte ordnes ved en særlig lov.

Den her foreslåede bestemmelse er udformet på grundlag af den af statsbanerne hidtil fulgte praksis, hvorefter man har afkøbt den hidtidige indehaver hans materiel til brugsværdien, hvis det efter sin art og tilstand fortsat kunne anvendes på ruten. Der ligger heri, at der ikke bør ydes rutens tidligere indehaver nogen erstatning for good-will, men alene for materiellets brugsværdi. De afskrivninger, som måtte være foretaget efter reglerne om ekstraordinære skattefrie afskrivninger, er uden betydning i forhold til trafikrådet.

Pligten til at overtage materiellet kan iøvrigt kun angå materiel, der er af nogenlunde samme standard som det, der anvendes på trafikdirektoratets andre ruter, og som iøvrigt er vedligeholdt i overensstemmelse med de forskrifter, som komiteen giver i den henseende (jfr. bem. til § 16, stk. 1). Drejer det sig om materiel, der er anskaffet efter trafikrådets oprettelse, må det tillige kræves, at rutebilejeren med hensyn til anskaffelsen af materiellet har overholdt de naivnte bestemmelser. Vurderingen af det overtagne materiels brugsværdi foretages af komiteen efter forhandling med den pågældende rutebilejer. Kan de to parter ikke enes om ansættelsen, må denne foretages af en opmand. Da sø- og handelsretten i København jævnligt udmelder skønsmænd til at erklære sig om beskaffenheden af varer, om hvis værdi der kan opstå tvist, foreslås det at lade opmanden udpege af denne ret.

Bemærkninger **til** § 38:

Overtagelse af privat rutebilmateriel.

Lovforslaget forudsætter, at de koncessionsmyndigheder, som oprettes ved denne lov, i det store og hele vil opretholde den hidtil fulgte praksis, hvorefter en rutebilejers kørselstilladelse normalt rent faktisk fornyes, hvis ruten har været drevet på tilfredsstillende måde, og den efter planen iøvrigt skal opretholdes. Han har dog ikke noget juridisk krav på en fornyelse.

For at beskytte de private rutebilejere mod at lide tab på deres materiel i de tilfælde, hvor kørselstilladelsen alligevel ikke fornyes, har man ment i et vist omfang at burde forpligte komiteen til at overtage en rutebilejers materiel, såfremt kørselstilladeisen overgår til komiteen eller trafikdirektoratet, og såfremt ejeren ønsker at afhænde materiellet til komiteen. Derimod har man ikke ment at kunne pålægge en tilsvarende pligt til overtagelse af materiellet i de tilfælde, hvor tilladelsen overgår til andre end komiteen.

Bemærkninger **til** § 39:

Overdragelse af aktiver.

Bestemmelsen omhandler trafikrådets kompetence til at overdrage aktiver, som også andre myndigheder eller virksomheder har rettigheder over eller interesser i.

En del af de faste anlæg, som økonomisk henhører under trafikrådet, vil foruden at betjene den lokale persontrafik tillige tjene anden virksomhed. I sådanne tilfælde bør overdragelse kun kunne ske efter overenskomst med indehaveren af den pågældende virksomhed udenfor rådet (stk. 1). De øvrige aktiver, som tilhører rådet, kan derimod afhændes af rådet selv, men også kun af dette eller med dets bemyndigelse — ikke af de enkelte, under rådet hørende trafikvirksomheder, som forestår driften af aktivet, eller af den hidtidige ejer, som har stillet et tidligere' erhvervet aktiv til disposition for trafikrådet (stk. 2). Hensynet til den hidtidige ejer medfører dog, at sådanne aktiver kun kan afhændes, efter at der er givet ejeren adgang til på ny at over-

tage aktivet på samme vilkår, hvorunder det er blevet overladt trafikrådet (stk. 3).

Til stk. 1.

Om overdragelse af fællesanlæg.

Anlæg, som tjener både den kollektive persontrafik indenfor området og anden virksomhed, vil navnlig forekomme for jernbaneliniers vedkommende, hvor en række **anlæg** både benyttes af s-**banerne** og fjernbanerne (jfr. alm. bem. til §§ 29 og 30). Bestemmelsen omfatter kun sådanne anlæg, som henhører under trafikrådets økonomi og derfor finansieres over investeringspuljen (jfr. bem. til § 23, pkt. a). For sådanne anlægs vedkommende består der et fællesejelignende forhold mellem trafikrådet og ejeren af vedkommende anden virksomhed, som anlægget tillige tjener, hvorfor der må foreligge en overenskomst mellem disse, for at en overdragelse kan finde sted. Såfremt der ikke kan opnås enighed, må spørgsmålet løses på den måde, der iøvrigt er foreskrevet for fællesanlæg; for statsbanerne vil det sige, at spørgsmålet i sidste instans afgøres ved voldgift (jfr. § 29, stk. 3) eller — for de ved trafikrådets oprettelse allerede bestående fællesanlæg — af den særlige regnskabskommission (jfr. § 41); for de øvrige virksomheder afgøres sagen af en af Dansk Ingeniørforening nedsat voldgiftsret (jfr. § 30, stk. 3).

Såfremt trafikrådet agter at afhænde et sådant **fællesanlæg,** men ejeren af den virksomhed, der er medinteresseret heri, ikke ønsker det overdraget til trediemand, vil forholdet også kunne ordnes sådan, at den pågældende overtager anlægget som eneejer mod at udløse trafikrådet ved at godtgøre dette dets anpart. Ordningen vil i så fald komme til at svare til den i paragraffens stk. 3 omhandlede, hvor den hidtidige ejer af et til trafikrådet overført anlæg overtager dette på ny mod helt at påtage sig de fremtidige forpligtelser vedrørende anlægget.

Som et særligt tilfælde, hvor trafikrådet og en anden **myndighed** kan have fælles interesser i et **anlæg,** og hvor der ved en afhændelse bør tages hensyn hertil, kan nævnes et anlæg, der er erhvervet til brug for trafikrådet ved "en af besigtigelses- og ekspropriationskommissionen foretaget ekspropriation (jfr. bem. til § 20); efter gældende praksis kan kommissionen, indtil matrikulær berigtigelse er sket, sælge de dele af erhvervede anlæg, som ikke er nødvendige for ekspropriationens formål. Det må her være en forudsætning, at trafikrådet får lejlighed til at udtale sig, inden et sådant salg finder sted.

Til stk. 2.

Om overdragelse af aktiver, der alene tjener trafikrådets formål.

Ved sådanne faste anlæg og rullende materiel, der henhører under trafikrådets økonomi, og som alene tjener den kollektive persontrafik indenfor området, vil der ikke være nogen medinteresseret part, som begrænser rådets dispositionsfrihed, men rådet er enekompetent til at overdrage dem til trediemand. De enkelte trafikvirksomheder under trafikrådet, som driver de pågældende anlæg, vil ikke kunne overdrage dem uden særlig bemyndigelse fra rådet. En sådan bemyndigelse kan dog, hvis det skulle vise sig praktisk, eventuelt gives generelt til trafikvirksomhederne for visse anlæg. I de tilfælde, hvor aktivet er erhvervet før trafikrådets oprettelse og derefter stillet til rådighed for dette, vil det også være rådet, og ikke den hidtidige ejer, der kan foretage en overdragelse. Hensynet til den pågældende ejer varetages gennem bestemmelsen om en tilbagefaldsret (jfr. bem. til stk. 3).

Hvorvidt det i sådanne tilfælde, hvor trafikrådet er enekompetent til at overdrage et aktiv, er bevillingsrådet eller komiteen, der kan foretage overdragelser eller give bemyndigelse hertil til trafikvirksomhederne, må bero på dispositionens art og omfang i overensstemmelse med de almindelige regler om komiteens kompetence i forhold til bevillingsrådet (jfr. bem. til § 3, stk. 1).

Til stk. 3.

Om overdragelse af aktiver, der bestod ved trafikrådets oprettelse.

Faste anlæg, der er erhvervet før trafikrådets oprettelse, og som derefter er stillet til rådighed for dette, vil kunne overdrages videre af trafikrådet som et led i rådets almindelige dispositionsret over disse aktiver (jfr. bem. til stk. 2). Efter forslaget er det overladt til den hidtidige ejer, om der skal ske en eengangsafregning med en egentlig ejendomsoverdragelse til trafikrådet af de pågældende aktiver; dette vil imidlertid næppe ske i alle tilfælde, idet aktiverne eventuelt blot kan stilles til disposition for rådet, mod at dette påtager sig den fortsatte forrentning og afskrivning af dem (jfr. alm. bem. til §§ 29 og 30). Man har i begge tilfælde anset det for et rimeligt hensyn til de hidtidige ejere, at de får adgang til at forlange aktiverne tilbageført, hvis trafikrådet ønsker at afstå dem. De bør da stilles til rådighed for de hidtidige ejere på samme vilkår, hvorpå de er blevet overladt til trafikrådet, d. v. s. mod, at vedkommende ejer på ny overtager dem

til den bogførte værdi, således som denne er opgjort efter de indtil tilbagegivelsestidspunktet foretagne afskrivninger. I de tilfælde, hvor trafikrådets overtagelse af aktiver er sket ved, at rådet refunderer de hidtidige ejere beløb svarende til fortsat forrentning og afskrivning (jfr. bem. til §§ 29 og 30), vil tilbageførelsen af aktiverne i praksis formentlig normalt blot kunne ordnes ved, at denne refusion ophører for fremtiden, så forrentning og afskrivning — ligesom før trafikrådets oprettelse — helt hviler på de pågældende ejere.

Bestemmelsen vil navnlig få betydning for bygninger, som den institution, der i sin tid har erhvervet dem, har et rimeligt krav på at få lejlighed til at kunne benytte, hvis trafikrådet ønsker at skille sig af med dem. Reglen vil derimod i almindelighed ikke kunne anvendes på rullende materiel, som de hidtidige ejere ikke vil have nogen selvstændig interesse i at overtage på ny, og som trafikrådet bør kunne disponere frit over, blandt andet- ved at udskifte forældet materiel. Såfremt der imidlertid skulle blive tale om at foretage omfattende afhændelser af rullende materiel, som ikke er led i en almindelig udskiftning og fornyelse, bør de hidtidige ejere dog også have en sådan „tilbagekøbsret" for det rullende materiel.

Bemærkninger til § 40:

Trafikrådets beskatningsforhold.

Til stk. 1.

Om beskatning af indkomst og formue.

Efter gældende ret vil der ikke kunne blive tale om påligning af formueskat til staten og ej heller om skatter af indkomst eller formue til den fælleskommunale udligningsfond, da disse skatter ikke pålignes selskaber og foreninger.

Trafikrådet er imidlertid umiddelbart hverken omfattet af statsskattelovens eller af kommuneskattelovens regler om fritagelse for indkomstskat af statsvirksomheder og kommunale virksomheder eller foreninger m. v. med almennyttige o. lign. formål. Efter gældende praksis er dog offentlige institutioner fritaget for indkomstskat til staten, og det samme er tilfældet med hensyn til indkomstskat til kommunen, medmindre der foreligger egentlig erhvervsmæssig virksomhed.

For at komme uden om enhver usikkerhed på dette område — også med henblik på eventuelle ændringer af den gældende lovgivning — og ud fra den betragtning, at trafikrådets erhvervsmæssige virksomhed er uden tilknytning til private forretningsinteresser, og at eventuelle driftsoverskud alene anvendes til trafikmæssige formål og således ikke kan udloddes til parterne, har man fundet det hensigtsmæssigt udtrykkeligt at fritage trafikrådet for skatter af enhver art på indkomst og formue.

Til stk. 2.

Om ejendomsbeskatningen.

Under de nuværende forhold ejes de til den storkøbenhavnske trafik knyttede faste ejendomme, som det er tanken at indordne under trafikrådets økonomi, dels af statsbanerne, dels af det kommunale KS og endelig af de overvejende kommunale aktieselskaber NESA og Amagerbanen.

Disse forskelle i ejerforholdet medfører efter den gældende lovgivning om beskatning af faste ejendomme, at den kollektive trafiks ejendomme beskattes på forskellig måde, selv om de tjener samme principielle formål. De statslige og kommunale ejendomme er således i vidt omfang fritaget for beskatning, mens aktieselskabernes ejendomme beskattes på normal måde.

Når disse ejendomme samles under trafikrådets økonomi, bør beskatningen af dem følge ensartede regler, idet de må betragtes som offentlige anlæg og fritages for ejendomsskatter.

Den beskatningsmæssige status for trafikrådets faste ejendomme skulle blive, at egentlige trafikanlæg som sporanlæg, stationer o. lign. fortsat er helt unddraget vurdering til ejendomsskyld og grundskyld, medens de øvrige ejendomme, der tjener trafikrådets trafikale og administrative formål, fritages for statslige, fælleskommunale og kommunale ejendomsskatter. For det tilfælde, at der måtte opstå spørgsmål om udredelse af dækningsafgift, har man fundet det naturligt at overlade det til forhandling mellem trafikrådet og vedkommende kommune (jfr. bem. til § 43, stk. 1), hvorvidt en sådan afgift vil kunne frafaldes. For Københavns kommunes vedkommende svarer dækningsafgiften til $^1/_3$ af ejendomsskatternes beløb, medens dækningsafgiften i de fleste andre kommuner udgør $^1/_2$ af skatternes beløb. Den del af den kollektive trafik, der forbliver under privat ejendomsret, d. v. s. private rutebilvirksomheder og — indtil videre — Nærumbanen, hvis økonomi ikke overtages af trafikrådet, omfattes ikke af den foreslåede fritagelse for ejendomsskatter.

Til stk. 3.

Om stempelafgifter m. v.

Trafikrådet foreslås fritaget for at erlægge stempel- og tinglysningsafgifter o. lign. af de dokumenter m. v., der udfærdiges i anledning af dets overtagelse af nuværende hel- og halvoffentlige trafikvirksomheder, samt af alle ansættelseskontrakter og af dokumenter m. v., udfærdiget i anledning af nye trafikanlæg, uanset om erhvervelserne er sket ved ekspropriation eller på anden måde. Trafikrådets lånoptagelser er i medfør af stempelloven af 1. april 1922 (lovbekendtgørelse nr. 99 af 23. april 1924) § 134, stempelfri, undtagen hvor der gives pant i fast ejendom. Herved gøres ingen forandring i nærværende lovforslag. Det bemærkes endvidere, at lovbekendtgørelse nr. 198 af 12. april 1949 generelt fastsætter stempelfritagelse for lovpligtige forsikringer, hvad der især har betydning med hensyn til ulykkesforsikringen af trafikrådets personale.

På en række områder, hvor stempelafgifterne er af ringe størrelse, hvor der i vedkommende retshandel er impliceret en privat forretningsinteresse, og hvor afgifternes beregning ikke volder trafikrådet noget administrativt arbejde, har man ikke fundet anledning til at fastslå fritagelse for stempelafgifter m. v., blandt andet under hensyn til, at reglerne om trafikrådets stempelfrihed som hovedregel ikke bør række videre end de tilsvarende regler for statslige virksomheder. Som følge heraf vil der være at svare stempelafgift efter de almindelige regler af f. eks. almindelige skadesforsikringer af kørselstilladelser forbundet med tilskud eller afgifter, af forpagtningskontrakter og af låneydelser til private rutebilejere.

Sådanne afgiftsfri dokumenter, hvis udfærdigelse er regelmæssigt tilbagevendende led i trafikrådets virksomhed — f. eks. lånedokumenter — bør forsynes med påtegning om, at de er stempel- og gebyrfri.

I tilfælde, hvor et af trafikrådet overtaget aktiv i medfør af § 39, stk. 3, på ny overtages af den tidligere ejer, forudsættes det, at der kan tilstås stempelfritagelse i overensstemmelse med stempellovens § **118** efter derom i hvert enkelt tilfælde til skattedepartementet indgivet andragende.

Bemærkninger til kapitel XIII:

Overgangs- og ikrafttrædelsesbestemmelser.

Bemærkninger til § 41:

Regnskabskoinmissionen vedrørende forholdet til s-banerne.

Den omstændighed, at statsbanernes nærtrafiklinier økonomisk henlægges under trafikrådet (jfr. § 22), rejser en række særlige problemer, navnlig fordi en væsentlig del af personalet og en række anlæg samtidigt tjener nærtrafikken og den fjerneregående trafik. Der er tidligere gjort rede for hovedprincipperne for den økonomiske regulering mellem trafikrådet og statsbanerne (jfr. bem. til § 29), og det er omtalt, at den praktiske gennemførelse af disse principper for jernbaneliniernes vedkommende vil forudsætte en række nærmere trafiktekniske undersøgelser; endvidere vil det i ret vidt omfang blive nødvendigt at trække den økonomiske skillelinie mellem de to institutioner på grundlag af skøn, idet en eksakt fordeling af indtægter og udgifter i mange tilfælde ikke lader sig foretage.

Samfærdselskommissionen har ikke ment at burde tage realitetsstilling til de spørgsmål, der foreligger her. De omfattende og tidskrævende undersøgelser, der kræves hertil, vil alle berøre statens økonomiske interesser overfor trafikrådets, og samfærdselskommissionen er ikke sammensat med henblik på at skulle varetage netop denne interessekonstellation. Man foreslår derfor nedsat en særlig, midlertidig kommission, der i den nærmeste tid efter lovens ikrafttræden skal fastlægge ordningen med hensyn til fordelingen af indtægter og udgifter mellem trafikrådet og statsbanerne. Det arbejde, der vil komme til at påhvile regnskabskommissionen, vil blive meget omfattende og kompliceret. Da dette arbejde imidlertid må danne grundlaget for hele den økonomiske regulering mellem trafikrådet og statsbanerne, er det en forudsætning for, at hele lovforslagets økonomiske system kan træde i kraft, at resultatet af arbejdet foreligger. Det vil derfor være nødvendigt, at regnskabskommissionens virksomhed er afsluttet indenfor det første år efter trafikrådets oprettelse.

Til stk. 1.

Om kommissionens sammensætning.

Ved regnskabskommissionens sammensætning har man for det første lagt vægt på det forhold, at der bør sikres en ligelig repræsentation for de to interessegrupper, der her gør sig gældende, statens og trafikrådets. Da det ikke lader sig gøre at foretage en eksakt fordeling af udgifter og indtægter mellem de to parter ud fra rent objektive kriterier, og da regnskabskommissionens afgørelser kan få vidtrækkende økonomiske konsekvenser for begge parterne, bør de repræsenteres såvel ved politiske repræsentanter som ved deres embedsmænd. Til varetagelse af statens interesser har man foreslået udpeget et medlem for hvert af de i folketingets finansudvalg repræsenterede partier, således at hvert parti selv vælger sin repræsentant. For trafikrådet bør vælges et tilsvarende antal politiske repræsentanter for de offentlige myndigheder, der er økonomisk interesseret i trafikordningen. Da staten i disse spørgsmål optræder som modpart overfor trafikrådet, foreslås valget alene overladt til de kommunale forsamlinger indenfor den endelige bevillingsinstans (jfr. § 25, stk. 3), d. v. s. Københavns kommunalbestyrelse, Frederiksberg kommunalbestyrelse og Københavns amtsråd som øverste politiske repræsentation for kommunerne i forhold til trafikrådet.

Som nævnt bør der ved siden af de politiske repræsentanter også udpeges nogle specielt sagkyndige medlemmer. Også for deres vedkommende har man ment, at der bør være paritet mellem statens og trafikrådets repræsentation, og det foreslås derfor, at der udpeges tre medlemmer fra stabens side — to efter indstilling fra generaldirektoratet for statsbanerne og et af finansministeren til at dække henholdsvis de trafiktekniske og de regnskabsmæssige sider af spørgsmålene — og tre af komiteen.

Endelig har man foreslået indvalgt et uvildigt, sagkyndigt medlem, der eventuelt vil kunne være formand for kommissionen. Udpegningen af dette medlem er overladt til Københavns og Aarhus universiteter samt handelshøjskolen i København i forening.

Til stk. 2.

Om fordelingen af kapitaludgifter.

Fordelingen mellem trafikrådet og statsbanerne af udgifterne ved faste anlæg og rullende materiel, som benyttes på de af trafikplanen omfattede jernbanelinier og omnibusruter, der drives af statsbanerne, sker principielt i den form, at trafikrådet refunderer statskassen udgifterne til forrentning og afskrivning af de aktiver eller andele af aktiverne, som betjener nærtrafikken (jfr. bem. til kap. 10 og bem. til § 29). Den praktiske gennemførelse af dette princip forudsætter imidlertid en behandling af de enkelte forhold, som for de ved trafikrådets oprettelse bestående aktiver bør foretages af regnskabskommissionen, der endvidere skal fastlægge retningslinier for fordelingen for fremtidigt opstående tilfælde.

Denne bestemmelse omfatter *alle grupper af aktiver,* d. v. s. både de ved nyordningens gennemførelse bestående aktiver (jfr. §29, stk. 1) — såvel sådanne, som alene betjener nærtrafikken, som sådanne, der tillige betjener fjerntrafikken — og de fremtidige aktiver af begge de nævnte kategorier (jfr. § 29, stk. 2—3).

For de allerede eksisterende aktiver, der økonomisk overføres til trafikrådet, må regnskabskommissionen først fiksere den overførte kapital, der er bundet i laste anlæg og rullende materiel, idet den fastsætter, hvilke af de bestående aktiver der herefter skal henregnes under trafikrådets økonomi, og til hvilke værdier de skal ansættes, såfremt de ikke er opført særskilt på status, idet der dog må tages hensyn til eventuelle modifikationer, som fastsættes af det underudvalg, samfærdselskommissionen har nedsat vedrørende spørgsmålet om aktivernes værdiansættelse. For de anlæg, som regnskabskommissionen karakteriserer som fællesanlæg, må endvidere fastsættes, hvor stor en del af udgifterne der bør belaste henholdsvis trafikrådets og statsbanernes økonomi. Denne sidste afgørelse må bero på et skøn, men ifølge oplysninger fra statsbanerne vil det være muligt med forholdsvis god tilnærmelse at anslå, hvor stor en del af belastningen på de enkelte strækninger og stationer m. v. der skyldes nærtrafikken, og hvor stor en del der må tilskrives fjerntrafikken. På grundlag af sådanne varierende „nærtrafik-procenter" for de forskellige fællesanlæg — f. eks. de enkelte s-bane stationer og -strækninger — kan udgifterne til forrentning og afskrivning herefter fordeles mellem trafikrådet og statsbanerne, idet regnskabskommissionen også må fastlægge afskrivningsprocenterne for de forskellige grupper af anlæg og materiel.

Den fordeling af udgifterne ved *overførte fællesanlæg,* som regnskabskommissionen foretager, er som nævnt baseret på et skøn over, i hvor høj grad anlæggene betjener henholdsvis nærtrafikken og fjerntrafikken. Dette forhold kan senere ændres, idet f. eks. en station kan tænkes med tiden at blive

anvendt i stigende grad af s-togsrejsende. En ændret fordeling må da foretages efter tilsvarende regler som for nye fællesanlæg, og regnskabskommissionen må i sine retningslinier for den fremtidige udgiftsfordeling så vidt muligt også medtage sådanne tilfælde.

For *lagre og grundarealer* må med hensyn til forrentningen i princippet følges samme regler som for faste anlæg og rullende materiel, medens der her ikke finder nogen afskrivning sted (jfr. bem. til kap. 10). Også lagrene vil i vid udstrækning være fælles for nær- og fjerntrafik, og regnskabskommissionen må da fastsætte den andel, der skal belaste trafikrådet. Samtidig må kommissionen fastsætte retningslinier for udgiftsfordelingen for *senere tilkommende aktiver,* og på grundlag heraf må de fremtidige tilfælde afgøres ved forhandling i det stående fællesudvalg vedrørende forholdet til statsbanerne, og tvistigheder må forelægges for den særlige voldgiftsret (jfr. § 29, stk. 3).

Til stk. 3.

Om fordelingen af øvrige driftsudgifter samt af indtægterne.

Også for de øvrige driftsudgifter — d. v. s. driftsudgifterne bortset fra forrentning og afskrivning — og for alle indtægterne må regnskabskommissionen fastsætte en fordeling for de ved trafikrådets oprettelse aktuelle posters vedkommende, idet kommissionen fastslår trafikrådets andel heri i regnskabsåret 19... Kommissionen må tillige angive retningslinier for den fremtidige regulering. Spørgsmålet om fordelingen af de løbende driftsudgifter vil — bortset fra pensioner (jfr. bem. til stk. 4) — navnlig melde sig for lønningernes vedkommende, idet en væsentlig del af personalet gør tjeneste både ved nær- og fjerntrafikken. Kommissionen må antagelig basere fordelingen på et skøn under hensyn til, hvor mange personaletimer der oplyses at være anvendt ved nærtrafikken.

De fremtidigt opstående problemer om fordelingen af de omtalte udgifter og indtægter må — ligesom for forrentning og afskrivning — forhandles i fællesudvalget vedrørende forholdet til statsbanerne på grundlag af regnskabskommissionens retningslinier, og tvistigheder må forelægges en voldgiftsret (jfr. § 29, stk. 3 og 4).

Til stk. 4.

Om fordelingen af pensionsudgifter.

Med hensyn til pensionsudgifter må regnskabskommissionen fastsætte trafikrådets andel i statens udgifter til pensioneringen af personale, der ved nyordningens ikrafttræden er beskæftiget ved de af trafikplanen omfattede linier, som drives af statsbanerne. Endvidere må kommissionen angive retningslinier for den fremtidige fordeling af pensionsudgifter for statsbanernes personale. Principielt bør der naturligvis anlægges de samme synspunkter ved beregningen af trafikrådets andel i pensioneringen af statsbanernes personale som ved de øvrige virksomheder, hvis økonomi henlægges under trafikrådet. Da det statsbanepersonale, der er beskæftiget ved de af trafikplanen omfattede jernbane- og rutebillinier, for den overvejende dels vedkommende er beskæftiget både ved nærtrafik og fjerntrafik, og da det pågældende tjenestemandspersonale også i fremtiden må forudsættes at være knyttet til begge trafikgrene, synes det ugørligt — eller i hvert fald i praksis uoverkommeligt — at fordele pensionsudgifterne på grundlag af de enkelte personers tjenesteforhold. Kommissionen tænker sig, at det ved en nærmere undersøgelse måske vil vise sig muligt at fordele pensionsudgifterne mellem de to parter i forhold til fordelingen af lønningsudgifterne, men mener iøvrigt, at dette problem må henskydes til regnskabskommissionens afgørelse.

Til stk. 5.

Om statsbanernes regnskaber og budgetter.

Regnskabskommissionen må endvidere fastlægge de principielle retningslinier for de budgetter og regnskaber, statsbanerne hvert år må opstille for de af dem drevne trafiklinier, som økonomisk er henlagt under trafikrådet, og angive de retningslinier, hvorefter statsbanernes udgiftsberegninger overfor trafikrådet skal revideres. Det må formentlig være mest praktisk, om trafikrådet udarbejder særlige formularer til dette brug.

Bemærkninger til § 42:

Frister for valg m. v.

Til stk. 1.

Om frister for valg til trafikrådets forskellige organer.

Trafikrådets planlæggende og udøvende organ — komiteen — udnævnes af *bevillingsrådet.* Trafikrådets arbejde vil således overhovedet ikke kunne påbegyndes, forinden bevillingsrådet er nedsat, ligesom der heller ikke vil kunne udstedes bindende lønningsreglement for trafikdirektoratet og komiteens personale (jfr. § 11, stk. 2). De fornødne valg

til bevillingsrådet bør derfor finde sted **snarest** efter lovens ikrafttræden.

Under hensyn til, at trafikplanen skal forelægges for *teknikerudvalget,* inden den går videre **til** bevillingsrådet **(jfr.** § 13, stk. 7), og at komiteen allerede på et tidligt tidspunkt af planlægningen skal forhandle med teknikerudvalget, må det anses for ønskeligt, at også teknikerudvalget nedsættes hurtigst muligt efter lovens ikrafttræden.

Under udarbejdelsen af trafikplanen, og iøvrigt når der måtte findes anledning dertil, skal komiteen rådføre sig med *de stående fællesudvalg,* ligesom de spørgsmål, der er af fælles interesse for trafikrådet og andre planlægningsmyndigheder, skal forhandles i fællesudvalgene. Komiteen bør derfor snarest muligt efter lovens ikrafttræden tage skridt til nedsættelsen af de stående fællesudvalg.

Det er endvidere nødvendigt (jfr. bem. **til** § 41), at der på et tidligt tidspunkt efter lovens ikrafttræden træffes afgørelse om retningslinierne for den økonomiske opgørelse mellem trafikrådet og statsbanerne, og den særlige *regnskabskommission,* som behandler disse spørgsmål, bør derfor ligeledes nedsættes hurtigst muligt.

Endelig må også udnævnelsen af *komiteens* medlemmer foretages snarest efter lovens ikrafttræden. Dels skal komiteen straks optage de nødvendige forhandlinger med trafikvirksomhederne i forbindelse med en henlæggelse af forvaltningen under trafikdirektoratet, dels skal komiteen igangsætte et omfattende planlægningsarbejde (jfr. stk. 2).

Til stk. 2.

Om frist for udarbejdelsen af den første trafikplan.

Da det må anses for presserende, at den foreslåede nyordning træder i kraft snarest muligt efter lovens vedtagelse, medens der på den anden side må gives komiteen en vis frist til det omfattende planlægningsarbejde, bør den første trafikplan efter lovens ikrafttræden have gyldighed fra den . . . . . .Komiteen skal senest 4 måneder før begyndelsen af en 5-års periode forelægge bevillingsrådet trafikplanen for den pågældende periode, og den første trafikplan må derfor forelægges af komiteen senest den . . . . . .

Bemærkninger til § 43:

Overenskomster.

Retningslinierne for trafikrådets finansielle forhold til Københavns og Frederiksberg kommuner, NESA og Amagerbanen i anledning af, at de af de nævnte kommuner og virksomheder hidtil drevne trafiklinier i økonomisk henseende henlægges under trafikdirektoratet, er allerede omtalt (jfr. § 30). De nærmere bestemmelser om disse forhold må imidlertid fastlægges i overenskomster, der skal omhandle de almindelige regler for overflytning af rettigheder og forpligtelser (stk. 1), og for overtagelse af visse forpligtelser overfor vejbestyrelserne vedrørende sporvejsdriften (stk. 2). Med hensyn til disse overenskomster fastsættes yderligere tidsfrister m. v. (stk. 3) og endelig visse bestemmelser med hensyn til rådighedsret over fællesanlæg (stk. 4).

Til stk. 1.

Om vilkår for overflytning af rettigheder og forpligtelser.

For alle de virksomheder, hvis økonomi henlægges under trafikrådet, må der træffes nærmere aftale om, **hvilke** af de enkelte på deres status optagne aktiver og passiver der vil være at overføre til trafikrådet, og om en nærmere gennemførelse af en sådan overførsel.

Under forhandlingerne med kommunerne bør det fastslås, i hvilket omfang trafikrådets faste ejendomme **vil** kunne fritages for dækningsafgift (jfr. bem. **til** § 40).

For *K8,* der hidtil har udgjort en økonomisk enhed under Københavns kommune, må udgangspunktet **være,** at samtlige de aktiver og passiver, der har veret optaget på sporvejenes status, overgår til trafikrådet. Dette gælder fuldt ud for de på status opførte faste ejendomme og lagre samt rullende materiel, dog at grunde, som rent faktisk ikke har været anvendt til trafikformål, ikke overtages. Selv om der ikke sker en eengangsafregning, og trafikrådet derfor løbende udbetaler de tidligere ejere beløb, svarende til den fremtidige forrentning og afskrivning af de enkelte aktiver, kan rådet ikke være pligtigt til også at indtræde som debitor med hensyn til de KS eventuelt påhvilende gældsforpligtelser med hensyn til disse aktiver, for så vidt sådanne forpligtelser undtagelsesvis måtte foreligge. Københavns kommunes kapitalmellemværende med Frederiksberg kommune i anledning af, at KS **i** sin tid har overtaget driften af Frederiksberg sporveje, må således være trafikrådet uvedkommende og må henvises til forhandling mellem de to parter, eventuelt til afgørelse ved voldgift (jfr. § 30, stk. 7). Under overenskomstforhandlingerne mellem trafikrådet og Københavns kommune må endvidere klargøres, i hvilket omfang andre på sporvejenes statusregnskab opførte gældsposter og tilgodehavender bør overføres til trafikrådet.

I overenskomsten med Københavns kommune må der ligeledes træffes aftale om, i hvilket omfang trafikdirektoratet skal indtræde i andre af KS indgåede *kontrakter,* f. eks. kontrakter om løbende leverancer, herunder strømleverancer.

Der må endvidere træffes aftale om, i hvilket omfang behandlingen af sådanne almindeligt *løbende sager* — f. eks. om afskedigelse af tjenestemænd på grund af tjenesteforseelser — der er påbegyndt inden trafikdirektoratets oprettelse, skal overgå til trafikdirektoratet.

De *overenskomster,* som K S har afsluttet med NESA og Amagerbanen om fælles drift af visse trafiklinier, må ophæves, når forvaltningen af de nævnte virksomheder henlægges under trafikdirektoratet.

Da trafikrådet får tillagt beføjelse til at træffe bestemmelse om omstigningsforhold (jfr. § 13), kan det ikke anses for nødvendigt, at trafikdirektoratet indtræder i de *aftaler,* som KS har truffet med statsbanerne om fællesbilletter mellem bybanen og sporvejene.

For *NESA's* vedkommende kompliceres forholdet til en vis grad af, at selskabet foruden trafikvirksomheden også driver el-forsyningsvirksomhed; men for de aktiver, der alene tjener persontrafikken, må tilsvarende retningslinier følges som ovenfor omtalt vedrørende KS. Endvidere må der i tvivlstilfælde foretages en opdeling af selskabets aktiver og passiver efter et skøn over, i hvilket omfang disse fortrinsvis betjener trafikken eller el-forsyningsvirksomheden.

For *Amagerbanens* vedkommende må der formentlig på tilsvarende måde foretages en udsondring af de rettigheder og forpligtelser, der helt eller delvis tjener omnibustrafikken, fra de rettigheder og forpligtelser, der alene eller overvejende vedrører jernbanedriften.

Til stk. 2.

Om ydelser til vejbestyrelserne.

Ved anbringelsen i gader og veje af de for sporvogns- og trolleybustrafikken nødvendige spor og ledninger er forbundet merudgifter til udbygning og vedligeholdelse af de pågældende gade- og vejstrækninger. Der må derfor afsluttes overenskomster med de pågældende vejbestyrelser om, hvordan disse udgifter skal fordeles mellem trafikrådet og vejbestyrelsen.

De overenskomster, som KS og NESA i de senere år har indgået med Københavns amtsråd, Frederiksberg, Gentofte, Gladsaxe og Lyngby-Tårbæk kommuner om sådanne forhold, kan det måske vise sig praktisk, at trafikrådet succederer i. Derimod vil det sikkert være nødvendigt, at der indgås særlig aftale mellem rådet og Københavns magistrat om det pågældende forhold, da både KS og vejbestyrelsen — repræsenteret ved stadsingeniørens direktorat — hidtil har været underlagt Københavns kommune, sådan at det fra et kommunalt synspunkt har været mindre afgørende, hvilken af de to institutioner der afholdt udgifterne. De retningslinier, der hidtil har været fulgt ved fordelingen af de pågældende udgifter mellem de to institutioner, og som har været anvendt siden århundredskiftet, vil derfor næppe uden videre kunne lægges til grund ved den fremtidige fordeling mellem trafikrådet på den ene side og Københavns kommune på den anden side. Formentlig kan de eksisterende overenskomster mellem KS og Frederiksberg og Gladsaxe kommuner være retningsgivende for en ny overenskomst mellem København og trafikrådet, d. v. s. at kommunen principielt skal have refunderet sådanne forøgede udgifter til udbygning og vedligeholdelse af gader og veje, som er forbundet med spor- og ledningsanlæg i gaderne.

Til stk. S.

Om særlige bestemmelser vedrørende afsluttelsen af overenskomsterne.

Da de nævnte aftaler får vidtgående økonomisk betydning for trafikrådet, bør de godkendes af bevillingsrådet, medens det vil være mest praktisk at lade komiteen føre forhandlingerne.

Overenskomsterne vil i vidt omfang danne grundlaget for trafikrådets arbejde fremover og bør derfor være afsluttet inden et år efter rådets oprettelse.

Til stk. 4.

Om. ejerforhold og medbenyttelsesret.

For anlæg, som foruden trafikformål også tjener anden virksomhed, vil det ikke på forhånd kunne afgøres, om anlægget skal overgå til trafikrådet eller forblive hos den nuværende ejer. I almindelighed må det forudsættes, at ejendomsretten tilfalder den af de to parter, som gør mest brug af anlægget, medens den anden part tilsikres en medbenyttelsesret. Denne ret må fastsættes i en overenskomst, der samtidig foreskriver de nærmere vilkår for den. Principielt må gælde, at vederlaget for medbenyttelsesretten må fastsættes i forhold til vedkommende parts udnyttelse af anlægget og på grundlag af anlæggets bogførte værdi (jfr. § 30,

stk. 1), samt af de forpligtelser, der iøvrigt påhviler anlægget.

I de tilfælde, hvor medbenyttelsesretten. er til væsentlig ulempe for ejeren, må ejeren sikres en ret til at opsige medbenyttelsesretten med 3 års varsel. Af hensyn til den anden parts dispositioner er det imidlertid foreslået, at opsigelsen tidligst kan gennemføres 10 år efter trafikrådets oprettelse. Anvendelsen af denne regel vil eksempelvis kunne betyde, at NESA beholder ejendomsretten over hele ejendommen på Strandvejen, uanset at der på grunden findes en trolleybus-garage, som trafikrådet må være berettiget til at benytte. Ved en senere udvidelse af NESA's administrationsbygninger betyder denne ordning, at garagen vil kunne inddrages til dette formål ved en opsigelse af trafikrådets medbenyttelsesret. Såfremt det måtte være særlig magtpåliggende for ejeren af et fællesanlæg at kunne udnytte hele anlægget inden udløbet af den nævnte 10-års frist, bør han kunne opsige medbenyttelsesretten til et tidligere tidspunkt mod at udrede de merudgifter, som det medfører for den anden part at skaffe et tilsvarende anlæg til det tidligere tidspunkt.

Da disse bestemmelser muligvis vil kunne give anledning til tvistigheder, er der i lovforslaget institueret en voldgiftsret til endelig afgørelse af uoverensstemmelser.

Bemærkninger til § 44:

Forhåndsbevillinger.

Efter gennemførelsen af nærværende lovforslag vil de hidtidige ejere af de virksomheder, hvis økonomi og forvaltning henlægges under trafikrådet, ikke længere have det økonomiske ansvar for den pågældende trafikvirksomhed. ligesom de heller ikke — hverken overfor trafikrådet eller overfor offentligheden — vil stå som ansvarlige for afviklingen af den daglige drift på trafiklinierne. Det ville da ikke være heldigt, om det skulle påhvile de pågældende ejere — i tiden efter at loven er vedtaget, men inden den første trafikplan og dermed den økonomiske nyordning træder i kraft — at skaffe midler til fortsatte nyinvesteringer, når der således ville være direkte økonomiske fordele for disse ejere ved enhver udskydelse af investeringer.

Det foreslås derfor, at komiteen bemyndiges til at videreføre den investeringspraksis, som disse virksomheder har fulgt i de senere regnskabsår. Ved denne bestemmelse tilsigter man at undgå, at fremsætteisen og vedtagelsen af nærværende lovforslag skulle bevirke et midlertidigt afbræk i de igangværende udbygninger og moderniseringer. Ved at knytte komiteens bemyndigelse til afholdelsen af investeringsudgifter, der svarer til gennemsnittet i regnskabsårene 1950/51—1953/54, skulle der skabes sikkerhed for, at komiteens dispositioner i så henseende ikke går videre end til en fortsættelse af den investeringsvirksomhed, som i den senere tid har været normal for vedkommende virksomhed.

Så længe den første trafikplan endnu ikke er trådt i kraft, er der ikke i forslagets almindelige bestemmelser finansiel basis for at afholde disse investeringsudgifter. Det foreslås derfor, at statskassen foreløbigt udlægger beløbene, indtil der ved iværksættelsen af den første trafikplan er tilvejebragt grundlag for at lade dem afholde efter de fremtidig gældende regler for udredelse af investeringsudgifter. Beløbene indgår da som et tillæg til den første 5-års periodes investeringsbudget. Samtidig med, at statskassen får tilbagebetalt de udlagte beløb, må der af trafikrådet svares rente heraf for den forløbne tid. Rentefoden må fastsættes efter overenskomst med finansministeriet.

De administrationsudgifter, der må afholdes i tiden indtil den første plans ikrafttræden, må ligeledes udlægges forlods af statskassen, men refunderes af driften indenfor den første 5-års periode.

Bemærkninger til § 45:

Lovens ikrafttræden, ophævelse af andre lovbestemmelser m. v.

Til stk. 1.

Om nærværende lovs ikrafttræden.

Loven forudsættes at træde i kraft den. . . . . .Snarest muligt efter dette tidspunkt skal der foretages valg til de forskellige organer og udvalg (jfr. § 42).

Visse ai bestemmelserne i loven vil imidlertid ikke kunne træde i kraft, før den første trafikplan er blevet tiltrådt af bevillingsrådet. Dette gælder bestemmelserne om trafikrådets driftsudgifter og driftsindtægter (jfr. kap. 7), om byrdefordelingen mellem trafikrådets parter (jfr. kap. 9) og om rådets finansielle: forhold til trafikvirksomhederne og disses hidtidige ejere (jfr. kap. 10). En række af trafikrådets beføjelser knytter sig til selve trafikplanen og kan derfor ifølge sagens natur først træde i kraft, når planen er vedtaget. Dette gælder således rådets beføjelser med hensyn til anlægs- og koncessionsbestemmelser (jfr. kap. 5).

løvrigt vil det være nødvendigt, at der i en bekendtgørelse fastsættes nærmere bestemmelser om lovens gennemførelse. Denne bekendtgørelse må udfærdiges af indenrigs- og boligministeren efter samråd med ministeren for offentlige arbejder.

Til stk. 2.

Om ophævelse af andre lovbestemmelser.

Beføjelserne med hensyn til kørselstilladelser til sporvej skørsel indenfor trafikplanens område vil efter lovens ikrafttræden overgå til trafikrådet (jfr. § 18). *Sporvej slovens* regler herom må derfor sættes ud af kraft for så vidt angår dette område.

Tilsvarende vil trafikrådet blive udstyret med en række nærmere angivne beføjelser overfor trafikvirksomhederne indenfor trafikplanens område (jfr. kap. 5 og 11). For Nærumbanen og Amagerbanen er der ved de *love og eneretsbevillinger,* der har dannet grundlaget for banernes virksomhed, tillagt ministeriet for offentlige arbejder visse tilsynsbeføjelser i forhold til de pågældende selskaber. Da det må anses for uhensigtsmæssigt, at ministeriet også efter nærværende lovs ikrafttræden kommer til at udøve denne tilsynsmyndighed — der til dels er af samme indhold som de tilsynsbeføjelser, der ved lovforslaget er tillagt trafikrådet i forhold til de nævnte virksomheder — foreslås det, at trafikrådet fra og med lovens ikrafttræden overtager ministeriets tilsynsmyndighed i henhold til de nævnte love og eneretsbevillinger.

Endelig erstattes de i *omnibusloven* indeholdte regler om meddelelse af tilladelser til omnibuskørsel indenfor Københavns og Frederiksberg kommuner samt Københavns amtsrådskreds i et vist omfang af de i nærværende lov indeholdte regler (jfr. § 19). Samtidig overtager trafikrådet de beføjelser med hensyn til køreplanfastsættelse, takstfastsættelse o. lign., som i henhold til omnibusloven har været tillagt de deri omhandlede koncessionsmyndigheder i det omfang, beføjelsen til at meddele kørselstilladelser overgår til rådet.

Skrivelse af 2. maj 1950 fra byplannævnets hovedstadsafdeling til arbejds- og boligministeriet.

Siden byudviklingsudvalget for Københavns-egnen blev nedsat i oktober 1949, har det foretaget omfattende forarbejder til udarbejdelsen af forslag til byudviklingsplanen for Københavns-egnen. Der har været ført en lang række forhandlinger med de interesserede kommuner, og der er indfordret et stort materiale fra disse, som nu er under bearbejdelse i byudviklingsudvalget. Udvalget har derudover modtaget et stort antal sager, navnlig statslånesager og udstykningssager til udtalelse fra ministeriet og kommunerne. De mere tvivlsomme af disse sager har været forelagt i byplannævnets hovedstadsafdeling, og byudviklingsudvalget og byplannævnet har derhos holdt sig i nøje kontakt med hensyn til fremgangsmåden og retningslinierne for by udviklingsudvalgets arbejde.

Byudviklingsudvalgets og byplannævnets hidtidige arbejde med byudviklingsplanen for Københavns-egnen sker efter de i byudviklingsloven angivne retningslinier og grunder sig i vidt omfang på den af egnsplankontoret udarbejdede egnsplan-skitse for Københavns-egnen. Som det vil være ministeriet bekendt, bygger denne skitse ligesom byudviklingsudvalgets og byplannævnets hidtidige arbejde med sagen i væsentlig grad på den forudsætning, at de anlagte og påtænkte nærbanelinier skal være grundstammerne i Københavns-egnens trafiksystem på grund af deres store kapacitet og relative prisbillighed, og fordi de kan føre trafikken ind til byens centrum uden belastning af byens gader og veje; disse ville iøvrigt ikke kunne tage en transport af det omfang, som der uden nærbaner i det påtænkte omfang ville blive tale om.

Byudviklingsudvalget og byplannævnet følger derfor med den største opmærksomhed de anlægsplaner og de takstpolitiske planer, som foreligger for nærbanernes vedkommende. Udvalget og nævnet har derfor også med interesse mærket sig den af rigsdagen besluttede forhøjelse af statsbanetaksterne, som også efter det rigsdagen forelagte lovforslag omfatter en forhøjelse af taksterne i nærbanetrafikken.

Medlem af Københavns amtsråd, administrationschef Stochholm, har taget anledning af den nævnte forhøjelse til at anmode byplannævnets hovedstadsafdeling, som han også er medlem af, om at drøfte spørgsmålet om takstpolitikken i Københavns nærtrafikområde. Nærværende skrivelse fremkommer som resultat af de førte forhandlinger, i hvilke overingeniør Thorning Christensen har deltaget som repræsentant for statsbanerne. Man understreger, at skrivelsen ikke tager sigte på den nu aktuelle regulering af banetaksterne.

Som anført indgår nærbanesystemet som en væsentlig faktor ved byudviklingsplanernes fastsættelse af, på hvilke arealer bebyggelse må finde sted., og hvilke arealer der indtil videre skal friholdes for bebyggelse. Følgen heraf bliver, at den altovervejende del af den fremtidige befolkningstilvekst i Storkøbenhavn vil være henvist til at benytte nærbanerne. Når et sådant resultat må forudses, må det selvfølgelig være en forudsætning, at nærbanetaksterne fastsættes på en sådan måde, at de harmonerer med de formål, der tilsigtes ved byudviklingsplanen.

På grund af den herskende mangel på boliger opstår der i øjeblikket sjældent udlejnings vanskeligheder af betydning for ejendomme, der opføres i nærheden af nærbanestationerne. Men når boligmøden er afhjulpet, og der er skabt en boligreserve, vil for høje takster på nærbanerne kunne føre til, at andre trafikmidler vil blive foretrukket, hvilket atter kan bevirke, at de i overensstemmelse med byudviklingsplanerne og byplanerne opførte beboelsesejendomme rammes af lejeledighed. Forsåvidt ville det være åbenbart, at planerne måtte siges at være udarbejdet på et forkert grundlag. Men også uden lejeledighed må dette siges at være tilfældet, såfremt banetaksterne er så høje, at de hviler stærkt tyngende på den befolkning, der har måttet søge og bevare bolig i nærbanernes opland, fordi der ikke uden for dette har været noget boligudbud af betydning på grund af byudviklingsplanernes bestemmelser om bebyggelsens koncentrering langs nærbanerne.

Man vil se, at der er og må være en nøje sammenhæng mellem baneanlæg, byplan og taksteknik, og at en rigtig koordinering af dem er nødvendig for at skaffe storbyens befolkning tilfredsstillende levevilkår. Banerne er dyre i anlæg, men danner, når de bliver fuldt udnyttet, det billigste kollektive transportmiddel fra byens ydre kvarterer til dens midte. Imidlertid kan kun den rigtige byplan og den rette taksteknik tilsammen sikre den bedst mulige udnyttelse af de kostbare anlæg. En takstpolitik der, selv om det sker rent midlertidigt, gør anden transport billigere for befolkningen, vil affolke banerne og kompromittere byplanen og således både skade banernes økonomi og dermed statens og føre til kaotiske og økonomisk uoverskuelige byplanforhold.

Trafikmidlerne i storbyen og dennes omegn bruges i langt overvejende grad til nødvendig daglig personbefordring til og fra arbejdssted, og dette bør der tages hensyn til ved takstfastsættelsen, således at denne ikke uden videre sker på samme måde som takstfastsættelsen for fjerntrafikken, også under hensyn til at udnyttelsen af trafikmidlerne er mere intensiv og mindre konjunkturbestemt end i fjern- og godstrafikken; taksterne i nærtrafikken bør i hvert fald ikke fastsættes så højt, at nærtrafikkens passagerer bidrager mere til dækning af statsbanernes udgifter end fjerntrafikkens passagerer.

Med hensyn til forholdene vedrørende nærtrafikkens ordning i Paris og London henvises til (vedlagte) uddrag af franske og engelske lovbestemmelser, udarbejdet af professor, dr. techn. P. H. Bendtsen.

Byplannævnet har iøvrigt ikke taget stilling til, efter hvilke nærmere retningslinier taksterne bør fastsættes (enhedstakster, zonetakster, bybanetakster o. s. v.), men nævnet må mene, at det er påkrævet, at behandlingen af problemerne vedrørende nærtrafikken med jernbaner, rutebiler, sporvogne og trolleybusser koordineres. Dette sker formentlig bedst derved, at der nedsættes et udvalg, hvori såvel trafikinteresser som byudviklingsinteresser er repræsenteret. Dette udvalg skulle herefter udarbejde indstilling om retningslinier for anlæg af nye trafiklinier, for samspillet mellem disse og for tariferingen. Det bemærkes, at det ville være særdeles ønskeligt, om retningslinier for tariferingen kunne foreligge forinden by udviklingsplanens endelige udarbejdelse, som kan forventes i indeværende år.

Man henstiller, at arbejds- og boligministeriet tager initiativet til, at et sådant udvalg snarest nedsættes efter forhandling mellem de forskellige interesserede ministerier.

P. N. V.

sign. **Axel Skalts.**
Formand.

Trafikvirksomhederne i Københavns-egnen.

Under drøftelserne af spørgsmålet om en koordinering af trafikken har man i arbejdsudvalget søgt at vurdere det nuværende trafikapparat på baggrund af de mål, der må tilstræbes ved oprettelsen af et særligt koordineringsorgan. Som grundlag herfor udarbejdede sekretariatet i 1952 en redegørelse, indeholdende en gennemgang af de forskellige trafikvirksomheder, som det københavnske trafikapparat består af: De danske Statsbaner, Københavns Sporveje, Nordsjællands Elektricitets og Sporvejs Aktieselskab, privatbanerne og de private rutebiler. For disse virksomheder redegjordes i grove træk for deres andel i storbyens nærtrafik, deres linienet, deres udvikling og planlægning, deres trafik og deres takster. Endvidere blev gennemgået deres lov- og overenskomstmæssige baggrund, deres organisatoriske opbygning og deres økonomiske forhold. Endelig redegjordes der for samarbejdet mellem de forskellige virksomheder indbyrdes.

Nedenstående summariske redegørelse, der er a-jour ført i juni 1955 med bistand af de forskellige virksomheder, må ikke betragtes som en udtømmende behandling af det omfattende stof, idet man har lagt hovedvægten på at medtage de vigtigste af de træk i den storkøbenhavnske trafiks udvikling, som har dannet baggrund for kommissionens forslag.

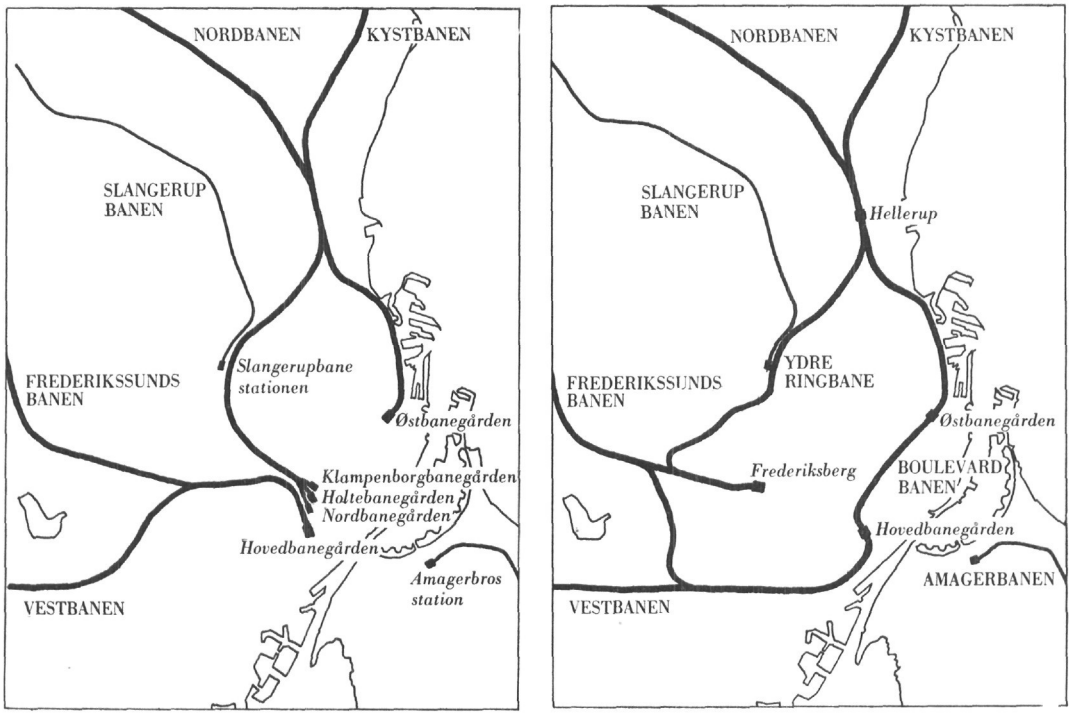
A. De danske Statsbaner.

1. DSB.s virksomhed i nærtrafikken.

Den første danske jernbanelinie åbnedes 1847 af det private, koncessionerede aktieselskab Det sjællandske Jernbaneselskab mellem København og Roskilde. I de følgende årtier anlagdes jernbaner mellem København og nærliggende omegnsbebyggelser og provinsbyer i Nordsjælland, således 1863 til Klampenborg og til Lyngby, 1864 Nordbanen over Hillerød til Helsingør. 1879 Frederiksberg-Frederikssund, 1897 Kystbanen Østerbro-Helsingør. Disse baneanlæg måtte dog dengang betragtes som fjerntrafikanlæg, som var næsten uden mellemstationer i byområdet, og som af nærtrafikopgaver kun besørgede en vis udflugtstrafik fra København samt en del indkøbstrafik fra omegnen.

Den første egentlige nærtrafik-jernbaneforbindelse for København var strækningen København-Valby, der en overgang efter åbningen af Roskildebanen havde ret stor betydning som udflugtslinie. Dens betydning tabte sig dog så hurtigt, at det ene spor på denne oprindelig dobbeltsporede strækning i 1855 blev brudt op igen. Ved Hovedbanegårdens flytning og den vestgående banetrafiks udføring over Frederiksberg 1864 nedlagdes strækningen Københavns Hovedbanegård-Vigerslev for først at genopstå i forbindelse med Hovedbanegårdens tilbageflytning 1911. Efter Valby-strækningen blev Klampenborglinien den store udflugtslinie, men ved anlægget af sporvejslinierne ad Strandvejen og Bernstorffsvej kom denne bane ud for en meget hård konkurrence.

Anlægget af banelinier i forskellige retninger ud fra hovedstaden skabte efterhånden statsbanestrækninger indenfor hovedstaden og dens nærmeste omegn, råen disse var for en del uden direkte indbyrdes forbindelse, og antallet af stationer til lokal betjening indenfor selve byens område var fortsat ringe. Der fandtes — som det stadig er tilfældet i talrige storbyer — ingen egentlig fælles hovedbanegård; men et antal banegårde dannede udgangspunkt for de forskellige banelinier. Den nuværende hovedbanegård anlagdes først i 1911, og det påfølgende anlæg af Boulevardbanen, som gennem tunnel forbinder Københavns Hovedbanegård og Østerport, fuldførtes 1917. DSB.s bybanenet bestod derefter af 4 hovedlinier: 1) Københavns Hovedbanegårcl-Hellerup, 2) Københavns Hovedbanegård-Valby, 3) Vanløse-Frederiksberg, og 4) Nørrebro Hellerup. 1930 fuldførtes den ydre bybane Frederiksberg-Godthåbsvej-Nørrebro-Hellerup, som afløste den tidligere indre godsringbane Frederiks-

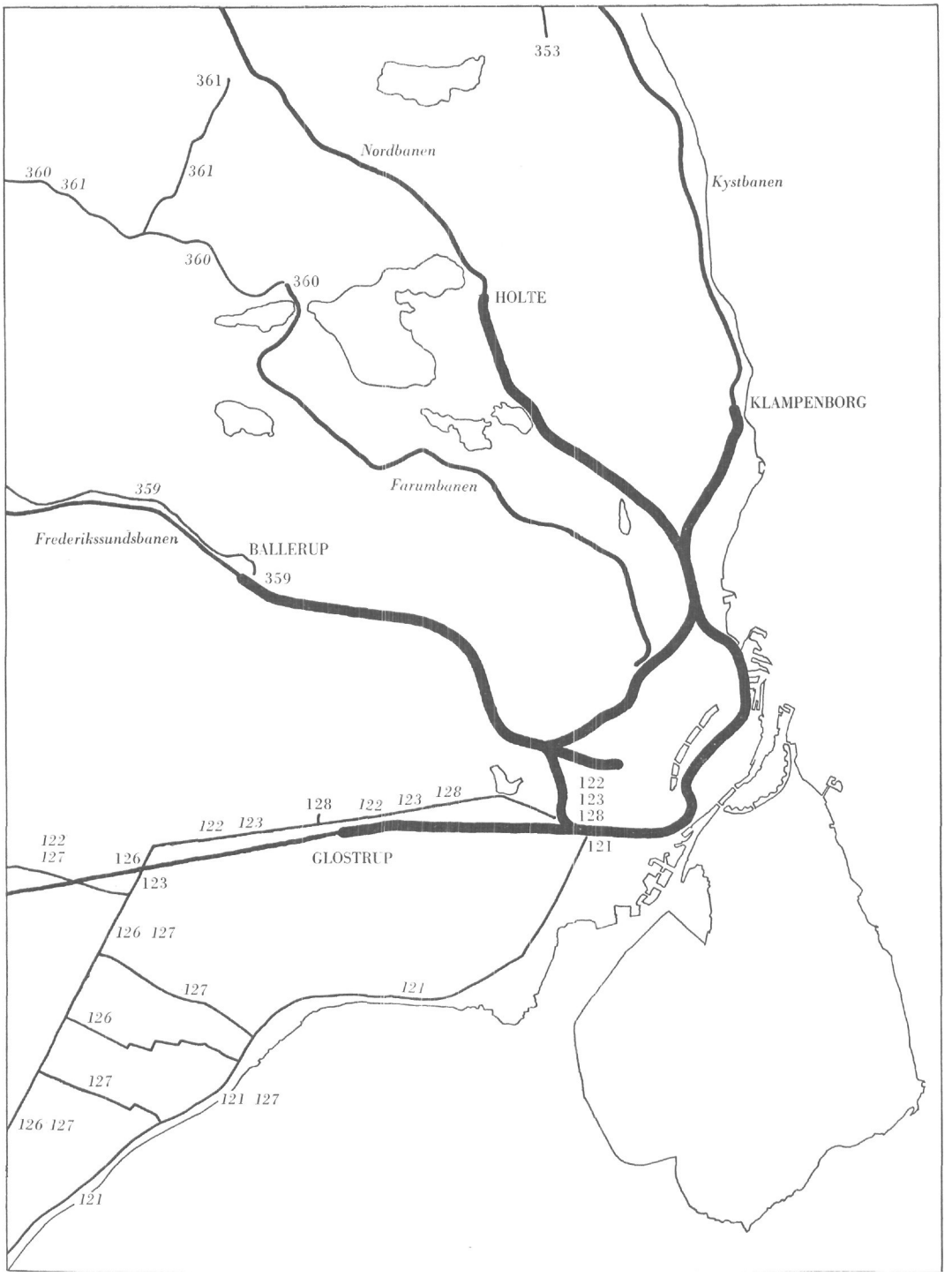


PLAN 1: Indtil 1911 var der ikke tale om noget københavnsk banenet (skitsen til venstre). Såvel statsbanerne (tyk streg) som de private baner (tynd) var i hovedsagen baseret på fjerntrafik og løb uafhængigt af hinanden og havde hver sin banegård.
Med flytningen af Hovedbanegården i 1911 og åbningen i 1917 af Boulevardbanen, der forbandt Hovedbanegården med Østbanegården, var det første skridt taget henimod et samlet net (skitsen til højre). Det næste skridt var anlægget af den ydre ringbane fra Frederiksberg til Hellerup i 1930.

berg-Nørrebro-Hellerup, og som desuden fik en begrænset persontrafik (jfr. plan 1).

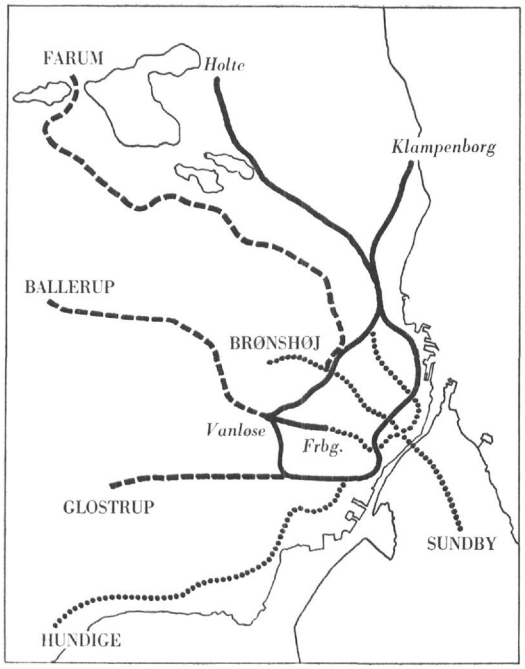
Medens al trafik på alle de nævnte linier fremdeles foregik med dampdrevne og motordrevne tog, er den nuværende udvikling i høj grad præget af den *elektrificering*, der påbegyndtes i 1934 med den ydre bybane, som samtidig førtes over Vanløse, samt strækningerne Københavns Hovedbanegård-Klampenborg og Københavns Hovedbanegård-Valby. Samtidig med elektrificeringen oprettedes en del nye bybanestationer. 1936 fuldførtes Hellerup-Holte s-banen (med nogle nye omegnsstationer), og 1941 åbnedes strækningen Valby-Vanløse (med 2 nye stationer), hvorved bybanesystemet kom til at danne en sluttet ring med Vanløse-Frederiksberg som blindtarm. 1949 åbnedes den nye s-bane Vanløse-Ballerup, og 1953 elektrificeredes strækningen Valby-Glostrup (jfr. plan 2).

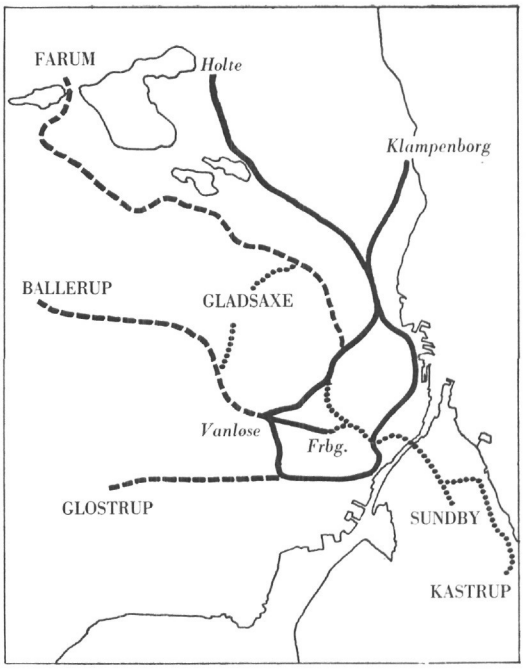
Der regnes i almindelighed med en række nye s-banelinier i Københavns omegn i forbindelse med en udbygning af det indre bybanenet ved anlæg af nye tunnelbaner, uden at der dog for tiden foreligger bevilling eller konkrete planer om sådanne anlæg. Derimod er der i de senere år foregået en omfattende *planlægning* med henblik på den fremtidige udbygning af s-banenettet. Således har DSB allerede i 1940 fremsat et forslag til en omfattende udbygning af nettet, og i 1946 fremsatte daværende stadsingeniør Olaf Forchhammer et forslag til et mere beskedent net. Spørgsmålet har endvidere været drøftet indgående i magistratens trafikkommission, uden at der dog her er taget endelig stilling til spørgsmålet. Kommissionen anbefaler således, at der gennemføres et tunnelbaneanlæg på grundlag af de forarbejder, der foreligger i de to nævnte forslag, idet der samtidig i betænkningen tages mere konkret stilling til udbygningen af nettets ydre strækninger. Senere er spørgsmålet taget op som et led i Københavns kommunes generalplanarbejde, uden at der dog har været ført endelige forhandlinger med DSB om generalplanens tunnelbaneforslag.



PLAN 2: DSB.s NÆRTRAFIKLINIER I 1955 1:200 000

Elektrificeringen har udskilt et særligt s-banenet (fed streg) med bedre betjening end DSB.s andre nærbaner (tyk). Desuden har DSB udbygget et rutebilnet (tynd), væsentligst beregnet på at betjene områderne i den sydvestlige del af Københavns-egnen.





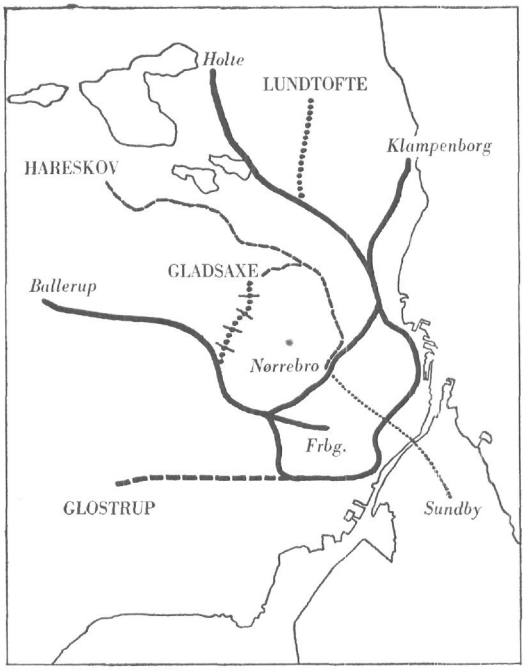
PLAN 3: DSB.s oprindelige forslag (skitsen til venstre) omfattede foruden de i 1940 eksisterende s-baner (fuld streg) elektrificering af banerne til Farum, Ballerup og Glostrup (punkteret) og anlceg af nye s-banelinier til Brønshøj, Sundby og Hundige samt en omfattende udbygning af det indre bybanenet (prikket). I magistratens trafikkommissions 3. betænkning af 21. januar 1948 er DSB gået ind for en forlængelse af s-banen langs Køgebugt til Solrød. Stadsingeniør Forchhammers forslag fra 1946 (skitsen til højre) omfatter de samme elektrificeringer (punkteret), men andre nyanlæg (prikket). Således regnedes kilen mellem Farumbanen og Ballerupbanen betjent ved to nye stikbaner, og på Amager forudsattes en afgrening til Kastrup. Derimod regnedes det indre bybanenet at få et forholdsvis beskedent omfang.

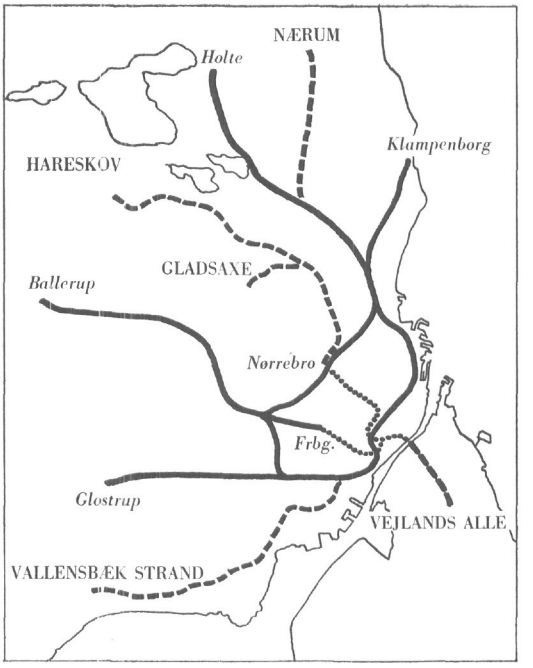
Alt i alt har planlægningen således endnu ikke ført til enighed om en plan for s-banenettet som helhed (jfr. plan 3 og 4), selvom visse af nettets yderstrækninger formentlig må betragtes som endeligt fastlagt. Således er ekspropriationerne til Køgebugtbanen påbegyndt, ligesom der er foretaget besigtigelse med henblik på ekspropriationer til Lundtoftebanen.

DSB.s nærtrafik, hvorved i DSB.s årsberetninger forstås Københavns bybane samt strækningerne København-Helsingør over Rungsted Kyst og over Hillerød, København-Farum, København-Ballerup og København-Roskilde, er i høj grad præget af de nævnte s-baneanlæg. Mange steder har s-banerne således tilvejebragt en tiltrængt trafikforbindelse mellem København og områder med allerede udviklet, stærk bebyggelse. I andre tilfælde har s-banens anlæg været den egentlige bydannende faktor, sådan at banen i stor udstrækning selv har skabt den bebyggelse, den derefter betjener. Dette sidste har bl. a. været tilfældet ved stationerne Sorgenfri og Virum, og det må også siges at være tilfældet langs både Ballerup- og Glostrupbanen.

Den stigning, der er sket i DSB.s nærtrafik siden elektrificeringen — op mod en femdobling — er da også udelukkende faldet på s-banerne (jfr. plan 5). Ganske vist har også jernbanelinierne udenfor s-banerne en vis betydning, dels ved at en del af trafikken mellem København og de omliggende byer og købstæder har karakter af nærtrafik (boligarbejdssted trafik, hyppige forretningsrejser o. 1.), dels på grund af den betydelige udflugtstrafik. Sammenlignet med trafikken på s-banerne er der dog tale om en ret beskeden trafik (jfr. plan 6).

Forskellen mellem belastningen på s-banerne og belastningen på de øvrige baner i den københavnske nærtrafik går naturligvis igen i den *betjening,* der ydes på banerne. Udenfor s-banenettet er antallet af forbindelser til København således betydelig mindre end for s-banelinierne. De 4 s-banelinier, som i dag er i drift, A: Vanløse-København H-Klampenborg, B: Glostrup-København H-Holte, C: Ballerup-København H-Hellerup og F: Frederiksberg-Vanløse-Hellerup, har desuden visse strækninger fælles, hvor betjeningen er særlig effektiv, nemlig helt op til 12 forbindelser i timen i hver





PLAN 4: I magistratens trafikkommissions 4. betænkning behandledes oprindelig et 1965-system (skitsen til venstre), som udover de eksisterende s-baner (fed streg) omhandlede den igangværende elektrificering af Glostrupbanen (punkteret) og anlæg af to nye s-banelinier, Lundtofte- og Gladsaxebanen (prikket). Senere blev stikbanen til Ballerupbanen opgivet til fordel for en stikbane til den fremtidige s-bane til Hareskov (tynd punkteret). I den endelige kommissionsudtalelse af 5. maj 1953 er der enighed om, at der foruden den nu elektrificerede Glostrupbane bør søges gennemført en ny Lundtoftebane samt dobbeltspor til Hareskov. Samtidig hedder det, at kommissionen lægger vægt på, at en tunnelbane Nørrebro-Sundby påbegyndes og fremmes, således at banen kan tages i brug 1965 (tynd prikket). I generalplanskitsen, som er afgivet af stadsingeniørens direktorat i december 1953, er vist et fremtidigt net (skitsen til højre), som omfatter s-baner til Nærum, Hareskov, Gladsaxe, Vallensbæk strand og Vejlands alle på Amager (punkteret). Endvidere er der i generalplanskitsen stillet forslag om tunnelbanestrækningen fra Nørrebro til Sundby, den såkaldte slyngelinie (prikket).

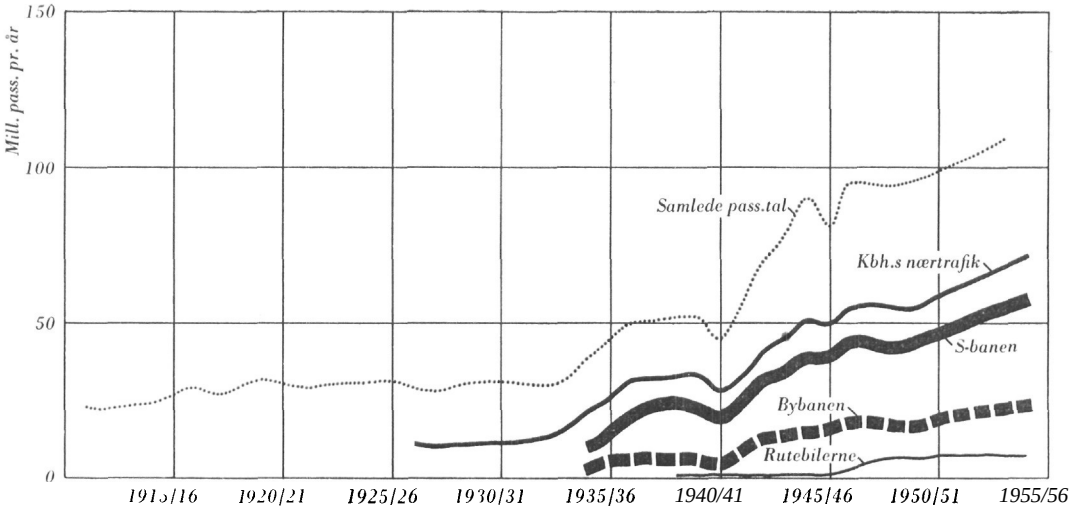
retning på strækningen mellem Hovedbanegården og Hellerup.

S-banedriften besørges med vogne med omkring 60—80 siddepladser og et noget større antal ståpladser, eller ialt omkring 150 pladser, (ved spidsbelastninger dog 200 pladser). Vognantallet kan variere fra 2 i de stille tider til 8 i myldretimerne, og pladsudbudet kan derfor med de nuværende frekvenser variere fra omkring 3000 pladser i timen for de ydre strækninger op til omkring 15 000 for den stærkest trafikerede strækning. Dette overstiger allerede det største pladsudbud på de stærkest trafikerede sporvognsstrækninger, men det skal hertil bemærkes, at der ikke for tiden køres med maksimum af vogne på alle s-banelinierne i myldretimerne, ligesom banernes kapacitetsgrænse langtfra er nået med de nuværende forbindelser. Medens sporvognenes kapacitetsgrænse i det store og hele må betragtes som nået med den nuværende belastning, er der således ingen tvivl om, at s-banernes pladsudbud kan flerdobles.

Foruden jernbanedriften har DSB siden begyndelsen af 30'erne drevet en stadigt stigende *rutebiltrafik* i Københavns-egnen, navnlig ad Køgevej og Roskildevej og i området derimellem, og er i dag langt den største af egnens rutebilvirksomheder. Skønt ruterne har en meget intensiv drift og foregår med store vogne på fra 50 og helt op til 90 pladser, kan rutebillinierne dog ikke tilnærmelsesvis betjene så stort et publikum som s-baner.

DSB.s takster har fra gammel tid været fastlagt ved særlige statsbanelove, idet de nærmere enkeltheder indeholdes i DSB.s befordringsreglementer. Taksterne har form af rene afstandstakster, der for hver enkelt strækning bestemmes af dens længde. De enkelte strækninger ansættes i tarifkilometer, der med enkelte mindre afvigelser svarer til de geografiske afstande, og taksterne beregnes da overalt i landet som antal tarif kilometer ganget med en fælles takst pr. kilometer, for tiden 9,8 øre, dog med en minimumstakst på 40 øre. Loven åbner dog mulighed for begrænsede afvigelser fra denne almindelige kilometertakst i forskellige tilfælde, hvilket bl. a. har været benyttet indenfor Københavns by- og nærtrafik.

For bybanens vedkommende fandtes oprindelig en zonetakst, hvor man for en fast mindstepris



PLAN 5: PERSONTRAFIKKEN PÅ DSB.s TRAFIKLINIER

I den sidste snes år er der sket en voldsom udvikling i den københavnske nærtrafik (tyk streg), som udgør en større og større del af DSB.s samlede trafik (tynd prikket). Stigningen er væsentligst sket på s-banerne (fed), der i dag har et årligt passagertal på ca. 60 mill., hvilket svarer til henimod 30 pct. af KS.s samlede passagertal. Internt på selve bybanen ligger passagertallet på omkring 24 millioner (fed punkteret). Passagertallet på DSB.s rutebiler er også steget meget væsentligt efter krigen og har i de sidste år ligget nogenlunde konstant omkring en halv snes mill. (tynd).

kunne rejse over op til 6 bybanestationers intervaller, mens der for rejser derudover måtte betales højere takst. Som resultat af bestræbelserne for bedre koordinering med sporvejene indførtes 1939 enhedstakst for hele bybaneområdet (d. v. s. indenfor Københavns og Frederiksberg kommuner) af samme højde som Københavns Sporvejes enhedstakst. For tiden er denne takst 45 øre, hvilket er 5 øre højere end den ellers gældende minimumstakst, og bortset herfra svarer til 4 –5 kms rejse, hvilket antagelig er mindre end det faktiske gennemsnit og især end det maksimalt mulige. Ved senere takstforhøjelser er de to enhedstakster praktisk taget fulgtes ad. Samtidig indførtes i 1939 en timebillet (nu 55 øre), som giver ret til kørsel indenfor 1 time på alle bybanestrækninger, og en fællesbillet (nu 65 øre), der tilsvarende gælder som omstigningsbillet overalt på både KS.s og bybanens enhedstakstområde.

Udenfor bybaneområdet er nærtrafikkens jernbanetakster i princippet fortsat fastsat på samme måde som i det øvrige land, d. v. s. som en kilometertakst på grundlag af antal tarifkilometer. I den henseende gøres der ingen forskel på s-banestrækninger og andre jernbanestrækninger. Derimod er der i nærtrafikken gjort følgende undtagelser fra dette generelle kilometertakst-princip:

For det første har man i konsekvens af bybanens enhedstakst valgt at beregne alle afstande mellem stationer indenfor bybanen og de forskellige omegnsstationer fra eet enkelt sted — Nørreport, som den formentlig mest centrale og mest benyttede station — uanset hvor i bybaneområdet rejsen faktisk begynder eller ender. Denne undtagelse har dog yderligere måttet modificeres i takstreducerende retning for stationerne på Ballerupbanen og på Farumbanen.

For det andet har man villet begrænse virkningerne af den billige bybanetakst til selve bybaneområdet og har derfor — til udligning af at bybane taksten kun svarer til billetprisen for 4—5 km, mens de virkelige afstande til Hellerup, Hvidovre og Husum er større — måttet regne med højere tarif kilometerafstande mellem bybanens grænsestationer og stationerne udenfor bybanen end de faktiske afstande.

For det tredie har man med henblik på NESA.s paralleltløbende trafiklinier omvendt reduceret visse af de således beregnede takster mellem bybanen og s-stationerne på Klampenborgbanen (samt Springforbi) og på Holtebanen (indtil Virum)

Foruden enkeltbilletterne findes udenfor bybanen dobbeltbilletter, der ligesom i det øvrige land indeholder 15 pct. rabat. Desuden findes (undtagen på bybanen) ugekort samt (på alle strækninger) månedskort, beregnet på grundlag af tarifafstande og indeholdende en betydelig rabat.

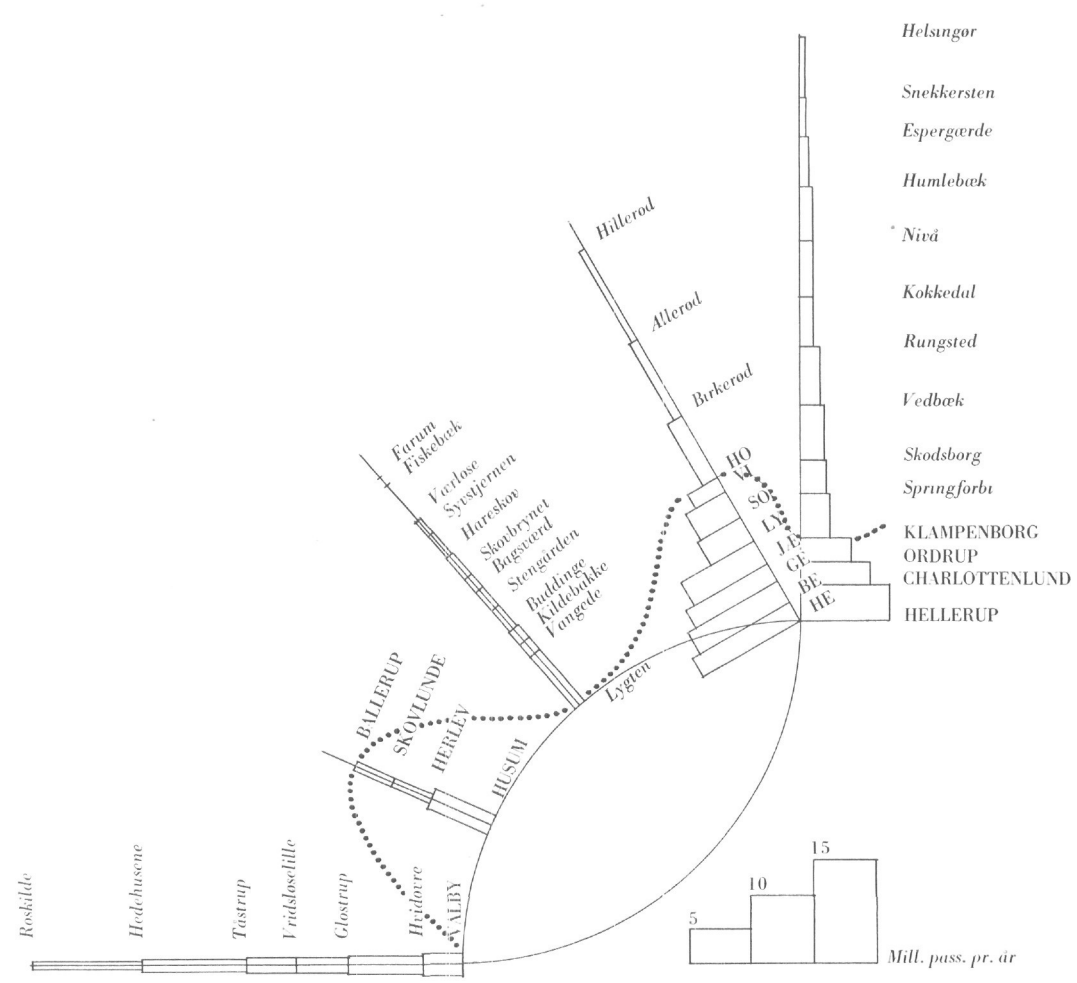
Efter DSB.s overtagelse af Slangerupbanen i 1948 blev den i princippet takstmæssigt ligestillet med s-banerne. Som et resultat af samfærdselskommissionens arbejde med at forbedre trafikbetjeningen i Gladsaxe området er der endvidere i 1951 gennemført en ordning, hvorefter der kan løses fælleskort til banen og de 4 sporvognslinier, der fører fra Lygten station til city, til samme pris, som hvis banen havde været ført helt ind i byen (jfr. samfærdselskommissionens 1. betænkning af 28. august 1951 vedrørende forslag til midlertidige forbedringer af Slangerupbanen).

DSB.s rutebiltakster udviser et temmelig broget billede, idet de er dannet som resultat af større og mindre tilpasninger af de oprindelige private rutebilers takster til modificerede tarifkilometer-systemer; de er f. eks. helt andre på Roskildevej-linierne end på linierne langs Køgebugt.

For Køgebugt-linierne findes foruden enkeltbilletter dobbeltbilletter og 10-turs billetter med ensartet rabat (ca. 25 pct.), 40-turs kort til og fra Valby med op til ca. 40 pct. rabat (størst for store afstande), samt månedskort.

Roskildevej-linierne har i princippet samme takstsystem som under den tidligere private rutebildrift før DSB.s overtagelse af ruterne. Der findes foruden enkeltbilletter tillige dobbeltbilletter (ca. 25 pct. rabat) samt ugekort og månedskort. I modsætning til Køge vej-linierne gælder den særregel, at rejserne på Roskildevej-linierne er lidt dyrere (5 og 10 øre fra Rødovre og fra Glostrup) helt ind til endestationen ved Langgade s-station end til det yderste stoppested i Københavns kommune (Ålholm Plads), sådan at det bliver tilsvarende billigere at kombinere rutebilrejsen med videre-rejse pr. sporvogn end pr. s-bane.

Såvel på Køgebugt- som på Roskildevej-linierne findes månedskort. For disse er taksterne stort set de samme som på DSB.s jernbanelinier, hvorfor de indeholder en meget stor rabat i forhold til de andre rutebiltakster. Månedskort udstedes også til begge ruternes takstafsnit i forbindelse med bybanen (som ruterne er indført til). Månedskortene kan i et vist omfang benyttes valgfrit til rutebil eller tog.



PLAN 6: SKEMATISK BILLEDE AF PASSAGERTALLET PÅ DSB.s NÆRTRAFIKLINIER

Udenfor s-banenettet (angivet med prikket signatur) lå passagertallet i 1950 på 1—4 mill. öra *året på de vigtigste baner. Det samme gjaldt for den dengang endnu ikke oparbejdede BaVerupbane, medens belastningen på de gamle s-baner — udenfor selve bybanen — kom helt op på 14—17 mill. om året.*

2. Den lov- og overenskomstmæssige hjemmel for driften.

DSB.s jernbanedrift sker såvel i Københavnsegnen som i hele det øvrige land i henhold til *lov nr. 336 af 27. juni 1946 om statsbanerne,* der i hovedtrækkene svarer til de tidligere statsbanelove.

Loven skelner ikke mellem landstrafik, lokaltrafik og Københavns nærtrafik. § 1 pålægger DSB forpligtelse til for takstmæssig betaling at befordre personer over alle statsbanelinier og de af DSB drevne privatlinier på de vilkår og med de begrænsninger, loven fastsætter. Under disse — som vedrører forskellige tekniske, takstmæssige og erstatningsretslige spørgsmål — hører bl. a., at taksterne fastsættes af ministeren for offentlige arbejder indenfor de rammer, loven afstikker, jfr. nærmere foran.

Loven giver hverken DSB nogen eneretsbevilling på jernbanedrift i noget område af Københavnsegnen eller nogen anden tidsbegrænset koncessionsordning.

Anlægget af de forskellige banestrækninger — dampdrevne såvel som elektricerede — har ikke medført overenskomster mellem staten og de kommuner, hvor jernbanestrækningerne er beliggende, om selve de driftsmæssige forhold ved jernbanetrafikken.

Derimod er der den 30. juni 1919 indgået en *overenskomst mellem Københavns magistrat, Frederiksberg kommunalbestyrelse og ministeriet for offentlige arbejder,* som i henhold til en lov af 1919 om anlæg af en dobbeltsporet godsbane fra Vigerslev til Nørrebro (den nuværende ydre bybanes tracé) samt et 3. og 4. spor Hellerup-Klampenborg fastsætter et bidrag fra Københavns og Frederiksberg kommuner på 2,25 mill. kr. for hver kommune til disse anlæg. I overenskomsten tilføjedes, at „der er Enighed om, at der ikke fra Statens Side vil blive krævet yderligere Bidrag fra Kommunerne til Gennemførelse af den fuldstændige Ordning af de københavnske Baneforhold" ved lov, idet en sådan ordning nærmere præciseredes til at omfatte en ring-bybane Valby-Roskildevej - Frederiksberg-Bülowsvej-Nørrebrogade-Hellerup (den såkaldte løftede ringbane) til persontrafik samt flytning af godsbanen fra denne tracé til det, der svarer til den nuværende ydre bybanes. Denne linieføring blev iøvrigt aldrig realiseret. Overenskomsten taler ikke udtrykkeligt om elektrificering.

Den citerede passus om, at staten ikke ville kræve yderligere bidrag fra kommunerne, medvirkede dog afgørende til, at der i det af folketinget i 1926 nedsatte Udvalg til Undersøgelse af Spørgsmaalet om Mulighederne for at foretage hel eller delvis Elektrificering af den kjøbenhavnske Nærtrafik rejstes indvendinger mod tanken om at pålægge berørte kommuner pligt til at yde tilskud til finansieringen af s-baneanlæggene — et synspunkt der yderligere støttedes af formodningen om, at sådanne anlæg ville vise sig overskudsgivende for staten.

Den 26. maj 1930 «vedtoges på grundlag af folketingsudvalgets betænkning *lov nr. 158 om elektrificering af Kobenhavns nærtrafik.* Loven bemyndiger ministeren for offentlige arbejder til „at lade foretage Elektrificering af de Banelinier, der besørger den københavnske Nærtrafik" — altså uden i og for sig at begrænse bemyndigelsen til bestemte strækninger, men i bemærkningerne til lovforslaget er anført, at der søges hjemmel til elektrificering af strækningerne Valby-Klampenborg, Hellerup-Holte og Frederiksberg-Vanløse-Hellerup. Det bestemtes endvidere, at „de nødvendige Beløb til de i denne Lov nævnte Foranstaltningers Gennemførelse bevilges paa de aarlige Finanslove" og kan finansieres gennem udstedelse af statsobligationer. Loven fastslog således, at staten alene måtte finansiere elektrificeringen.

I henhold til elektrificeringsloven for nærtrafikken er siden 1930 på de pågældende årlige finanslove søgt de fornødne bevillinger til gennemførelse af de foran nævnte, allerede stedfundne elektrificeringer. Til elektrificeringer derudover er der søgt om nye bevillinger.

DSB.s styrelse er ordnet i henhold til lov nr. 40 af 25. februar 1925 om styrelsen af statsbanerne og vil blive omtalt nedenfor.

3. Ekspropriationer til jernbaneanlæg.

Areal-erhvervelser m. v. til anlæg eller udvidelse af bestående stats- eller privatbane-strækninger foretages som hovedregel ved ekspropriation efter reglerne i *forordningen af 5. marts 1845.*

For hvert nyt anlægs vedkommende gives ved særlig lov bemyndigelse til at lade de til anlægget fornødne arealer m. v. erhverve ved ekspropriation efter forordningens regler. Ved *lov nr. 28 af 1. februar 1930* er der dog givet ministeren en stående bemyndigels til at lade de fornødne ekspropriationer til sikring af færdslen ved krydsninger mellem jernbaner og veje foretage.

Ved ekspropriationer efter forordningen af 5. marts 1845 nedsættes for hvert anlæg en besigtigelses- og ekspropriationskommission, bestående af en af kongen udnævnt embedsmand, kommissarius ved anlæg af jernbaner m. v. som formand, to af ministeriet for offentlige arbejder udnævnte medlemmer samt to af vedkommende amtsråd (for Københavns kommunes vedkommende to af Københavns byret) valgte medlemmer. Kommissionen tiltrædes endvidere af to af vedkommende kommunalbestyrelse valgte medlemmer, som dog ikke har stemmeret.

Efter fra ministeriet for offentlige arbejder at have modtaget de af samme foreløbigt approberede planer for anlægget foretager kommissionen på stedet en besigtigelse af de arealer m. v., hvor anlægget skal etableres. Kommissionen gennemgår det forelagte projekt, og træffer bestemmelse om retableringen af de ved anlægget afbrudte vejforbindelser, vandløb m. v., og beslutter om projektet kan tiltrædes, eller om det skal ændres helt eller delvis. Efter besigtigelsen gør kommissarius til ministeriet indstilling om den ved besigtigelsen trufne ordning og indhenter samtidig ministeriets bemyndigelse til at lade de herefter fornødne ekspropriationer foretage. Når ekspropriationsbemyndigelsen foreligger, foretages ekspropriatio-

nerne ved kommissionens foranstaltning. Under ekspropriationsforretningen bestemmes det, hvornår de eksproprierede arealer m. v. skal overgå til anlægsmyndigheden, ligesom kommissionen søger at opnå forlig med lodsejerne om erstatningens størrelse.

Opnås der ikke forlig med lodsejerne, fastsættes erstatningen endeligt af en taksationskommission, bestående af to af ministeriet for offentlige arbejder udnævnte medlemmer og to af vedkommende amtsråd — i Københavns kommune og i købstadskommuner vedkommende kommunalbestyrelse — valgte medlemmer. Forretningen ledes af den af ministeren for offentlige arbejder beskikkede ledende landinspektør, der dog ikke har stemmeret. I tilfælde af stemmelighed i taksationskommissionen ti Itrædes denne af en af ministeren for offentlige arbejder udnævnt opmand, hvis stemme da gør udslaget.

Til visse mindre udvidelser af statsbanerne og af privatbanerne kan ekspropriationen foretages efter noget enklere regler i henhold til *lov nr. 57 af 12. april 1889,* henholdsvis *lov nr. 166 af 18. december 1899.* Disse lovbestemmelser anvendes dog kun sjældent.

4. Nærtrafikkens stilling i DSB.s organisation og styrelse.

Siden DSB.s overtagelse i 1880 af det private, koncessionerede A/S Det sjællandske Jernbaneselskab har anlægget og driften af de store jernbanelinier fra København — såvel fjerntrafikken som nærtrafikken — været en rent statslig virksomhed. Fra 1885, da de sjællandske og de jysk-fynske statsbaner sammensluttedes, har de udgjort et led i statens samlede jernbanenet for hele landet.

Statsbanernes styrelsesordning har siden 1885 været ændret adskillige gange ved love herom; den seneste lovhjemmel er *lov nr. 40 af 25. februar 1925 om styrelsen af statsbanerne* (med senere ændringer). DSB styres ifølge loven **af** en generaldirektør (1903—15 lå den øverste ledelse derimod hos en kollegial generaldirektion), som har umiddelbart ansvar overfor ministeren for offentlige arbejder. Administrationen er iøvrigt opdelt i 6 afdelinger, og med hensyn til den egentlige jernbanedrift skelnes der geografisk mellem 2 distrikter (øst og vest for Storebælt). løvrigt bemyndiges ministeren for offentlige arbejder til at træffe alle fornødne nærmere foranstaltninger med hensyn til banernes styrelse.

Som konsultativ myndighed findes et stående udvalg — jernbanerådet — på 17 medlemmer, udpeget af folketinget og af ministeren; dette råd skal på ministerens begæring afgive udtalelser over principielle spørgsmål. Med basis i denne lovhjemmel er DSB organiseret på linie med andre „etater", som f. eks. post- og telegrafvæsenet, under generaldirektørens ledelse.

I sidste instans er DSB undergivet folketingets lovgivende myndighed, hvilket i praksis bl. a. ytrer sig ved, at statsbanerne søger særskilt lovhjemmel til ekspropriationer i forbindelse med nye baneanlæg, og at statens finansiering af anlæg **sker** ved, at der til hvert enkelt nyanlæg, elektrificering etc. skal søges særskilt bevilling på pågældende finanslov.

Indenfor rammerne af denne organisationsform drives DSB som en samlet virksomhed uden udskillelse af særlige trafikopgaver under særskilt administration. Dog er den stedlige ledelse af og tilsynet med DSB.s omnibusruter overdraget lokale, til dels kontrakt-ansatte driftsledere.

Såvel s-banerne som den øvrige københavnske statsbane-nærtrafiks jernbanestrækninger er således integrerende led i den samlede statsbanevirksomhed og har hverken egen ledelse eller eget regnskab m. v. Adskillige faste anlæg som spor, stationer, sikkerhedstjeneste og meget andet benyttes af såvel fjern - som nærtrafik, og i vid udstrækning er der også fælles benyttelse af personale, værksteder etc. løvrigt drives DSB som helhed nok som en statslig erhvervsvirksomhed, men dog udfra det principielle synspunkt, at DSB.s trafik skal dække et samfundsmæssigt behov og følgelig bl. a. må oprette trafiklinier i det omfang, behovet nødvendiggør — selvom sådanne nye linier kan forudses foreløbig eller endog på længere sigt at ville give underskud. DSB som helhed har da også gennemgående givet betydelige årlige underskud.

Indenfor det givne jernbanenets rammer og under hensyntagen til statsbanernes ved loven pålagte befordringspligt påhviler det imidlertid DSB.s ledelse at drive trafikken på den mest økonomiske måde, sådan at rentabilitetshensynet skal tilgodeses ved tilrettelæggelsen af driften.

5. Driftsøkonomiske oplysninger om DSB.s nærtrafik.

DSB.s regnskaber skelner ikke mellem jernbanetrafikkens forskellige linier eller lokale områder, allerede af den grund, at opgaven ville være uoverkommelig og i almindelighed af tvivlsom værdi. Ved betragtning af specielt den storkøbenhavnske by- og nærtrafik har det imidlertid stor interesse at danne sig et skøn over, hvilke indtægter og udgifter der er forbundet med denne meget væsentlige del af DSB.s virksomhed.

Til brug for samfærdselskommissionen har DSB derfor foretaget en skønsmæssig opgørelse af indtægter og udgifter for s-banen i driftsåret 1950—51. En sådan opgørelse må ifølge sagens natur indeholde skønsmæssigt fastsatte poster og kan på ingen måde betragtes som et egentligt, bogholderimæssigt eksakt regnskab. I en redegørelse til samfærdselskommissionen har generaldirektoratet for statsbanerne givet en nærmere fremstilling af de anvendte fordelingsmetoder for indtægterne og udgifterne; denne redegørelse omfatter bl. a. fastsættelse af „s-baneprocenter" for hver enkelt fællesstations personaleanvendelse.

Den foretagne opgørelse munder ud i, at s-banen i driftsåret 1950—51 har haft driftsindtægter på 23,4 mill. kr. og driftsudgifter — eksklusive forrentning og afskrivning — på 21,7 mill. kr.

En opgørelse af andelen i DSB.s udgifter til forrentning og afskrivning rummer særlige problemer, fordi det ikke er muligt af statsbanernes regnskaber at udfinde. hvor stor en kapital der gennem årene

er investeret i og afskrevet på de baneanlæg fra før s-banernes tid, som nu helt eller delvis benyttes af disse. Derimod har rapporten fra trafikkommissionens teknikerudvalg opgjort investeringerne i s-baneanlæg fra elektrificeringens påbegyndelse til 1. januar 1951 til 43 mill. kr. i faste anlæg og 26 mill. kr. i rullende materiel, ialt ca. 70 mill. kr. Med en rentesats på 4½ pct. og afskrivningskvoter på 2½ pct. årlig på rullende materiel og ¼—3 pct. for de forskellige faste anlæg kommer DSB til en samlet årlig afskrivning på ca. I mill. kr. og en forrentning på 3,15 mill. kr. Lægges disse beløb til driftsudgifterne på 21,7 mill. kr., fås samlede udgifter på 25,85 mill. kr., altså et underskud på ca. 2,45 mill. kr.

Til denne opgørelse, som nødvendigvis indeholder en del skønsmæssigt anslåede beløb, bemærker generaldirektøren, at der blandt udgifterne kun er medregnet DSB.s ved tjenestemandsloven fastsatte pensionsbidrag til staten på 12 pct. af de pensionsgivende lønninger. Disse pensionsbidrag i forbindelse med tjenestemændenes bidrag kan som bekendt i dag langtfra dække de faktiske pensionsudgifter, som afholdes af staten for alle pensionsberettigede under eet, således også statsbanetjenestemændene og deres pensionsberettigede efterladte. En ikke uvæsentlig del af de over statsregnskabets § 23 afholdte udgifter til ovennævntes pensioner afholdes således uden dækning fra DSB og fremgår ikke af statsbanernes regnskaber (under statsregnskabets § 2).

Dette får foranstående opgørelse til at vise et gunstigere billede af driftsregnskabet end det virkelige; antagelig er statens ikke-dækkede pensionsudgift til statsbane-pensionister fra s-banen for tiden af størrelsesordenen 2 mill. kr. Endvidere har ovennævnte opgørelse regnet med DSB.s normale afskrivningsprocenter, hvilket muligvis er for lavt for anlæg under en så intensiv drift som på s-banen.

Denne udgift bør måske derfor være op til ½ mill. kr. større end den beregnede udgift på 1 mill.kr.

Omvendt medvirker derimod den omstændighed, at DSB medregner forrentning af hele den investerede kapital blandt udgifterne, til at give et for ugunstigt billede af driftsresultatet i sammenligning med andre trafikvirksomheder, der kun fører faktiske udgifter til forrentning af fremmed kapital til udgift og betragter forrentning af egenkapital som en del af overskuddet. Det drejer sig her om forrentningsbeløbet på 3,15 mill. kr., hvoraf en del efter normale bogføringsprincipper ikke ville blive posteret som udgift.

Endelig må det erindres, at det drejer sig om et regnskabsår umiddelbart efter åbningen af en ny s-bane: Ballerupbanen, hvis endnu sparsomme benyttelse må formodes at virke stærkt underskudsgivende, sådan at en opgørelse foretaget for et driftsår, hvor der kun fandtes vel indarbejdede s-baner, antagelig ville vise et noget gunstigere billede.

For de ikke elektrificerede strækninger af DSB.s nærtrafik ville en særskilt rentabilitetsopgørelse være endnu vanskeligere undtagen for den i 1948 overtagne Slangerupbane. Om denne ved man, at den frem til overtagelsen til stadighed gav underskud, og der er næppe grund til at tro, at dette forhold har ændret sig.

Hvad derimod DSB.s rutebiltrafik angår, er dennes driftsresultat for hele landet under eet udskilt i statsbanernes regnskaber. For de seneste år har DSB.s samlede rutebiltrafik været under en så kraftig udvikling, at såvel driftsindtægter som driftsudgifter er blevet tredoblet (1954—55 henholdsvis 31,7 og 20,1 mill. kr.), medens driftsoverskuddet har ligget ret fast på ca. 4—5 mill. kr. årligt. (DSB.s rutebiler i Københavns-egnen udgør ca. ¼ af den samlede vognbestand, trafikmængden en noget større del af DSB.s samlede rutebiltrafik).

B. Københavns Sporveje.

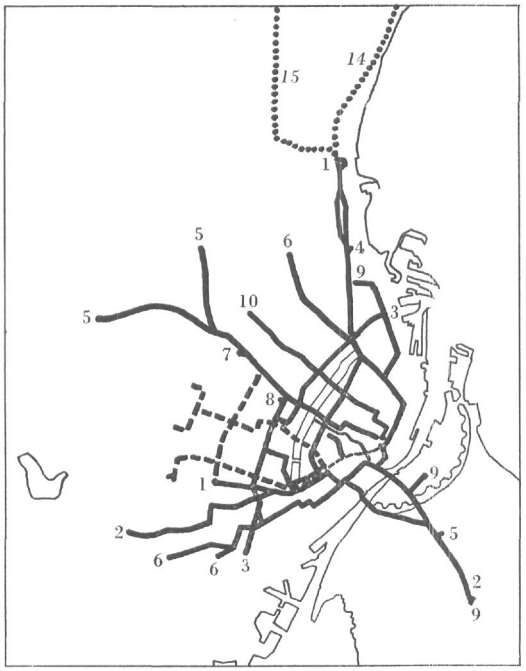
1. KS.s virksomhed i den københavnske trafik.

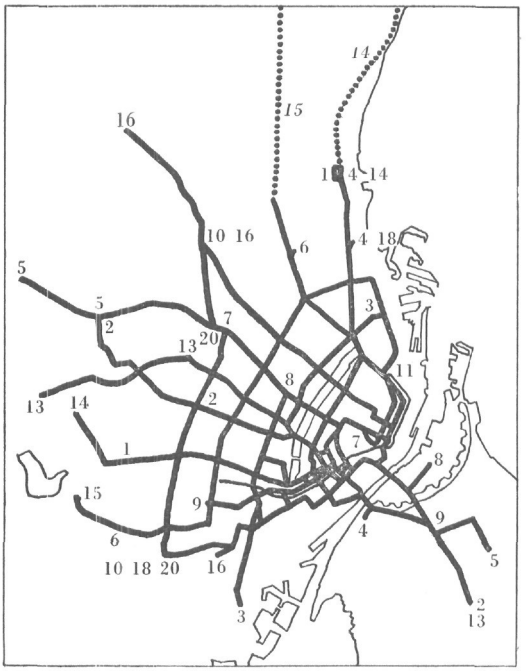
Den *historiske udvikling* af det københavnske sporvejsnet går tilbage til 1863, da der åbnedes en hestesporvognslinie fra Skt. Annæ Plads til Frederiksberg Runddel, senere forlænget til „Slukefter". Denne linie blev grundstammen i det sammenhængende hestesporvognsnet af radiallinier, der i de følgende årtier anlagdes af „Kjøbenhavns Sporvei-Selskab", bl. a. til Klampenborg, til Valby og til Sundby.

Samtidig anlagde andre selskaber et antal radiallinier samt en enkelt tværlinie (Falkonerallé-linien). Omkring århundredets slutning kom dertil nogle få hesteomnibuslinier. I forbindelse med samlingen af de forskellige selskaber skete en fortsat udbygning og en vis rationalisering af linienettet.

Elektrificeringen af sporvejene indledtes — forsøgsvis med akkumulatordrift — på Nørrebrogade - linien i 1897 og gennemførtes i henhold til overenskomst af 1898 mellem Københavns kommune og det samme år dannede aktieselskab „De kjøbenhavnske Sporveje" (DKS) over hele nettet i årene frem til 1909, idet dog hestesporvognslinien ad Nørregade („Hønen") overlevede helt til 1915, da linie 5 åbnedes.

Efter Københavns kommunes overtagelse af DKS i 1911 fortsattes linienettets udbygning, og indkorporeringen af Frederiksberg Sporveje 1919 medførte en yderligere udvidelse og rationalisering af sporvognsnettet, som i hovedsagen var udbygget i 1920'erne.





PLAN 7: Da Københavns kommune i 1911 overtog De kjøbenhavnske Sporveje, bestod nettet af ialt 14 linier (skitsen til venstre), 13 spor vej slinier (tyk streg) og en hesteomnibuslinie (tyni). Den samlede linielængde var på 86.5 km, fordelt med 85,1 km på sporvognene og 1,4 km på buslinien. Heri er hverken medregnet Frederiksberg Sporvejes linier, som Københavns kommune overtog i 1919 (punkteret), eller NESA.sstrækninger af linier, der drives i fællesskab med K S (prikkel).

I løbet af en snes år var KS.s samlede linielængde næsten fordoblet (skiisen til højre). I 1933 var der 158,6 km, fordelt med 153,0 km på 16 sporvognslinier og 5,5 km på en buslinie. Udvidelsen var især sket ved forlængelse af sporvognslinierne, som i 1933 havde en gennemsnitslæng de på 9,6 km mod 6,5 km i 1911, bl. a. fordi væsentligt flere linier nu førtes igennem byen som „pendullinier".

Da motoriseringen satte ind lige før forrige verdenskrig, åbnedes i 1913 den første motoromnibus (Frederiksberg Sporvejes strøgbus), og 4 år efter blev den sidste hesteomnibus (Højbro—Søtorvet) nedlagt. Der blev dog ikke tale om nogen udbygning af et busnet før i 30'erne (jfr. plan 7).

Udviklingen i 30'erne og efter sidste verdenskrig er præget af, at busserne har overtaget en større og større del af KS.s linienet, først ved oprettelsen af nogle få radiallinier og ydre ringlinier, og senere ved genoprettelse af de under krigens materiale - mangel midlertidigt nedlagte linier samt oprettelse af forskellige nye busruter bl. a. fra centrum til Amager, fra Havnegade til Damhussøen og hurtigbusruterne til Østamager og til Gladsaxe; som det sidste led i udviklingen er en enkelt sporvognslinie (linie 4) blevet nedlagt og erstattet af en buslinie (linie 40).

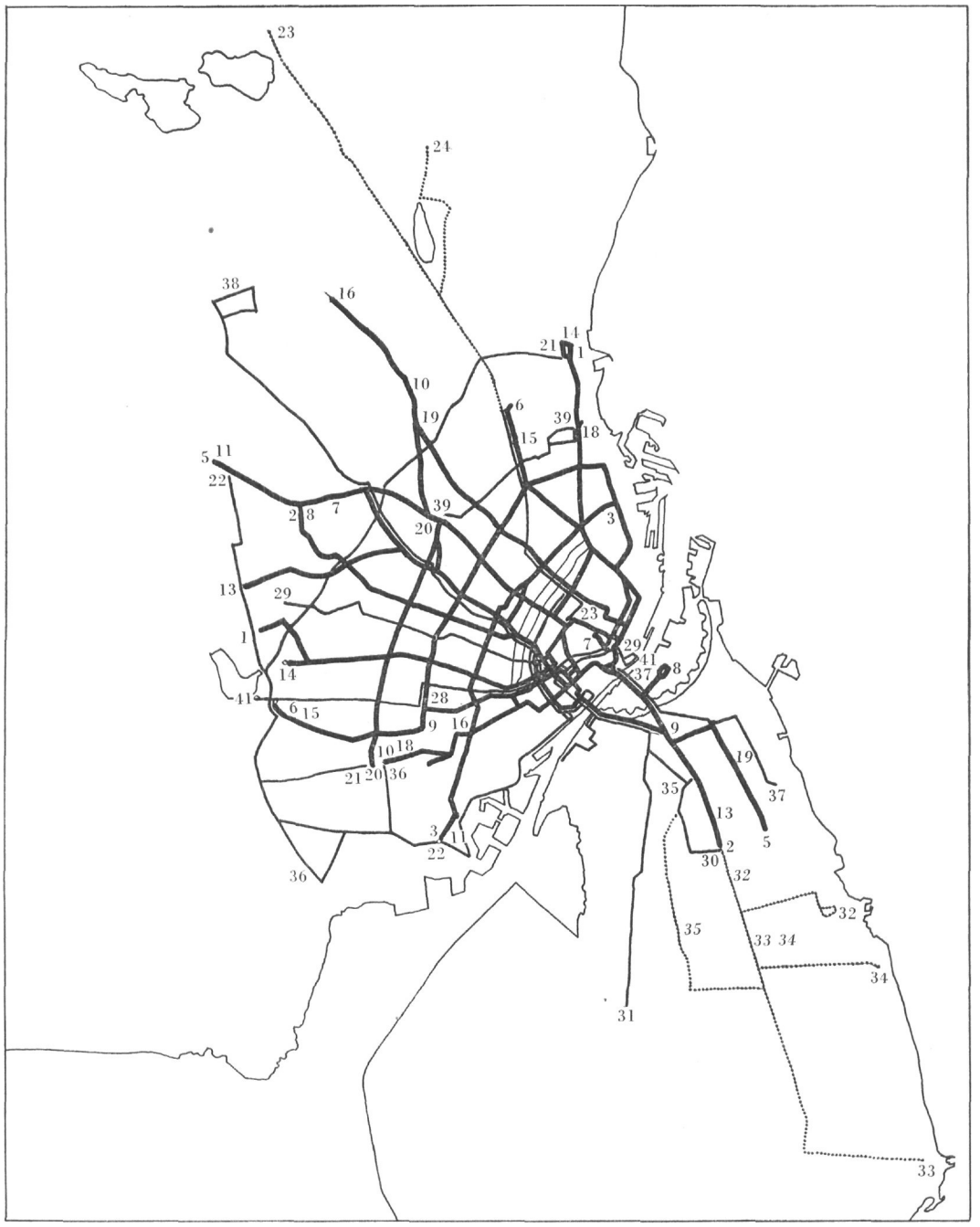
Denne meget betydelige udbygning af linienettet, der har fundet sted siden 1911, falder hovedsagelig i to praktisk taget lige store dele: halvdelen på de stadige forlængelser af de ældre sporvejslinier og halvdelen på etableringen af en lang række buslinier fra de senere år. Alt i alt er KS.s linienet blevet mere end 3-doblet og KS er i dag langt den største af de københavnske trafikvirksomheder (jfr. plan 8).

Vognparken er naturligvis steget ganske tilsvarende. For sporvognenes vedkommende har antallet dog næsten været konstant, nemlig omkring 900 vogne, siden slutningen af 30'erne.

Bestræbelserne er her først og fremmest gået ud på at modernisere vognparken, hvilket giver sig udtryk såvel i større og mere bekvemme vogne som i æniiring af typerne, bl. a. indførelse af fast konduktør med henblik på at gøre billetteringen mere effektiv.

For bussernes vedkommende er antallet derimod i stærk stigen, og vognparken omfatter i dag op imod 200 motoromnibusser og et mindre antal trolleybusser. Også her går bestræbelserne ud på at skabe større vogntyper, der samtidig tillader en forenkling af billetteringen.

I den *planlægning* af sporvejsnettet, der foregik i Københavns magistrats trafikkommission (jfr. plan 9), har man forudsat, at udviklingen i fremtiden



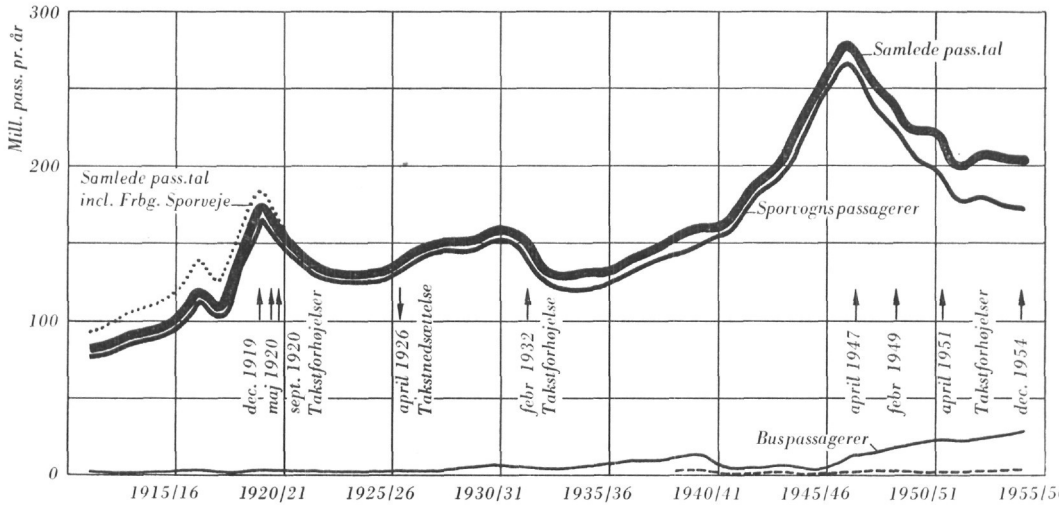
PLAN 8: KS.s LINIENET I 1955 1:125 000

På flanen er vist KS.s linienet i 1955, idet der dog ikke er medregnet de særlige buslinier, som kun går i myldretiden. KS.s samlede linielængde er i dag på 282,8 km. Sporvognene (tyk streg) omfatter nu 17 linier med en samlet linielængde på 181,9 km. Buslinierne (tynd streg) omfatter ialt 20 linier, nemlig 18 omnibus- og 2 trolleylinier, hvoraf flere har endestationer i city. Busliniernes samlede linielængde er på 100,9 km, hvori der ikke er regnet med NESA.s og Amagerbanens strækninger af de linier, der drives i fællesskab med K S (prikket).

PLAN 9: FORESLÅET UDBYGNING AF DET STORKØBENHAVNSKE SPORVEJSNET 1:125 000

På planen er vist hele det i 1948 eksisterende storkøbenhavnske sporvejsnet (fuld streg), uanset hvilken trafikvirksomhed der ejer eller driver de enkelte linier, og den udbygning af nettet, som er foreslået i magistratens trafikkommissions 3. betænkning af 21. januar 1948.

Forslaget, der først og fremmest tager sigte på at betjene Københavns kommune og de omegnskommuner, som hovedstadskommissionens flertal foreslog indlemmet i København (krydset koniur), omfatter en række forlængelser (punkteret), såvel af spor oejslinierne (tyk streg) som af buslinierne (tynd). Herudover er foreslået en række nye buslinier (prikket), hvoraf de vigtigste er Brøndbyøsterlinien (Bj, Rødovrelinien (R), Finsensvejlinien (F) og Hvidkildelinien (H).



PLAN 10: UDVIKLINGEN AF TRAFIKKEN PÅ KS.s LINIER

Ved kommunens overtagelse 1911 af De lcjøbenhavnske Sporveje befordredes der ialt omkring 100 mill. passagerer årligt på det samlede sporvejsnet, når der medregnes de ca. 15 mill. passagerer på Frederiksberg Sporveje. I dag ligger det årlige passagertal for KS.s linienet på godt og vel 200 mill.

Denne fordobling af passagertallet er ikke sket jævnt; KS.s samlede trafik (fed streg) har tværtimod været stærkt svingende, afhængig af konjunkturforhold, takster m. v. Man bemærker således den nedadgående tendens efter de to verdenskrige og under krisen i begyndelsen af 3O.erne. Disse konjunkturfænomener falder yderligere sammen med de takstforhøjelser, der har fundet sted. Omvendt ses den opadgående tendens i konjunkturopgangsårene fra 1935 og endnu stærkere under krigene, i hvilke tidsrum taksternes reale højde var faldende, samtidig med at det under krigene var vanskeligt at benytte private befordringsmidler.

Langt den overvejende del af KS.s passagerer er sporvognspassagerer (tyk streg); men antallet af buspassagerer er stadigt stigende (tynd) og udgør nu op imod 15 pct. af det samlede passagertal. En mindre del af buspassagererne, nemlig omkring 15 pct., er trolleybuspassagerer (tynd, punkteret).

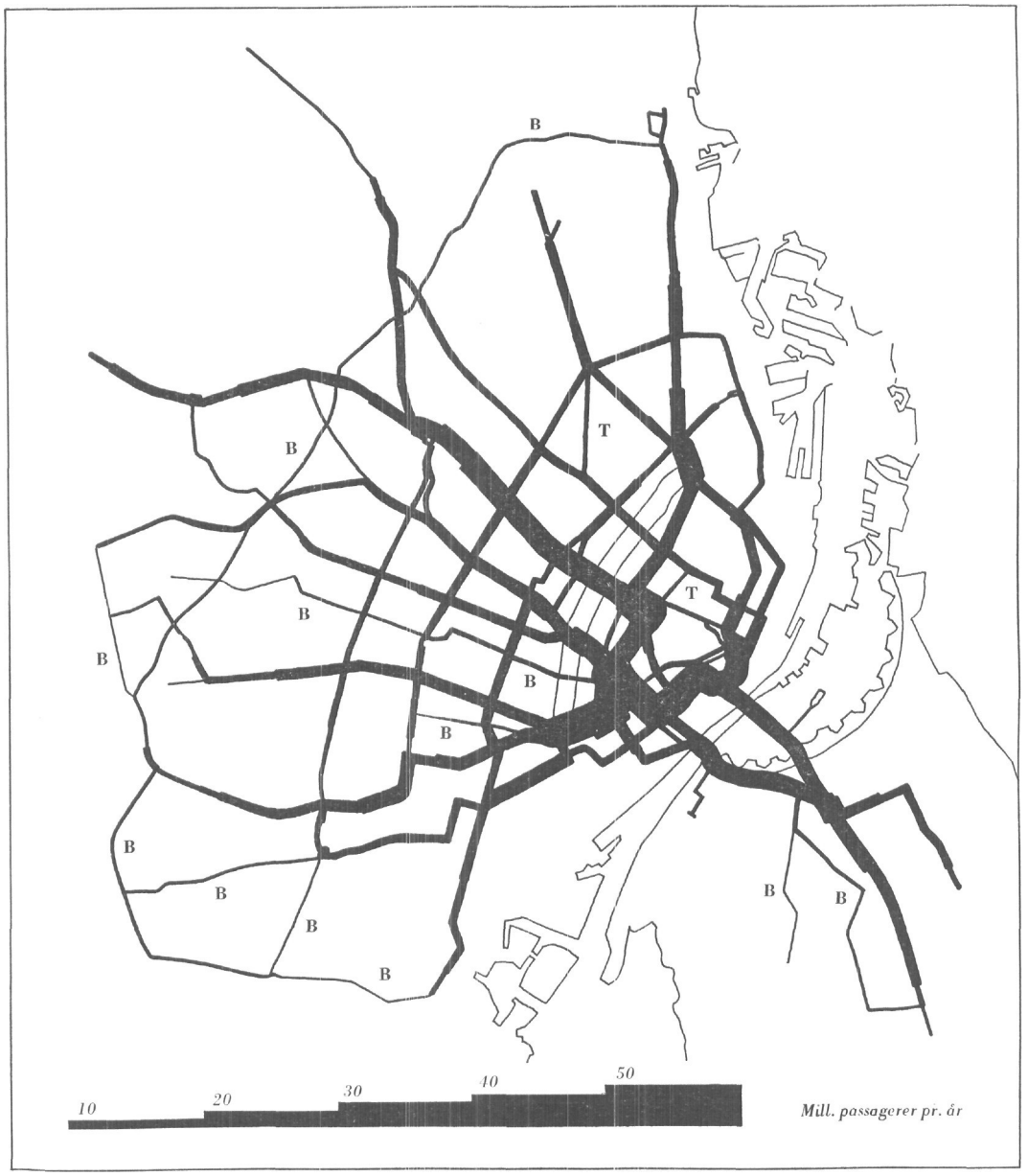
vil komme til at ligge på linie med den hidtidige udvikling. Der er således regnet med yderligere forlængelser af eksisterende sporvognslinier, medens langt den overvejende del af det foreslåede net er nye buslinier, dels radiallinier i form af „hurtigbusser" til cityområdet, dels mere lokalt betonede linier til supplering af de bestående.

Trafikken på KS.s linier (jfr. plan 10) genspejler den nævnte udvikling. Bustrafikken er således i stadig stigning og overtager større og større dele af KS.s samlede trafik.

Når den endnu — til trods for at busliniernes samlede længde udgør mere end $^1/_3$ af det samlede net — kun udgør omkring 15 pct. af KS.s samlede trafik, hænger det i nogen grad sammen med, at busserne har en væsentlig ringere kapacitet end sporvognene, og at de i det store og hele kun sættes ind på de svagere belastede dele af nettet, medens de stærkest belastede strækninger, brogaderne og de fleste af hovedårerne i city, fortsat betjenes af sporvogne (jfr. plan 11).

Cityområdet frembyder kun få muligheder for anlæg af sporvognslinier. De forholdsvis få hovedårer gennem cityområdet, som kan befares med sporvogne, bliver følgelig fælles for en række forskellige sporvognslinier. Dette indebærer naturligvis på den ene side den fordel, at betjeningen på grund af den store driftshyppighed og det store pladsudbud bliver særlig god på de pågældende strækninger. Selvom dette afgjort er en fordel — ikke mindst når det drejer sig om kortere rejser indenfor det indre byområde — er der dog på den anden side også mærkbare ulemper derved. For det første bliver gadebelastningen stor, hvilket ikke alene er til gene for den øvrige trafik, men også for sporvognenes publikum, fordi færdselshastigheden nedsættes. For det andet kan der blive tale om ret store gangafstande til stoppestederne fra disse områder.

KS.s takstsystem har undergået flere ændringer siden den første københavnske hestesporvognslinie, som havde 2 takster: 4 skilling for en tur fra et af endepunkterne Skt. Annæ Plads—Frederiksberg Runddel til Vesterport, 8 skilling for en længere tur. Den følgende tids forskellige sporvejs- og omnibusselskaber optog samme takstsystem, således at længere linier opdeltes i zonestrækninger. Efter at det københavnske sporvejsnet var samlet under „A/S De kjøbenhavnske Sporveje", indførte dette i 1899 en 10 øres enhedstakst for hele sit område samt en omstigningsbillet. Dermed var den grundlinie lagt, som siden er fortsat, også efter Københavns kommunes overtagelse af driften i 1911. Undtaget fra enhedsdriften var indtil 1917 enkelte 5 øres kortvejstakster samt det frederiksbergske sporvejsnet, indtil dette ved overtagelsen 1919 indlemmedes i enhedstakst-området.



PLAN 11: FORDELINGEN AF PASSAGERER PÅ KS.s LINIER 1:75 000

KS lod i oktober 1950 foretage en trafikanalyse, idet man gennem en 3 ugers periode interviewede ca. 92 000 passagerer på de forskellige linier om udgangspunkt og bestemmelsessted for deres sporvejsrejser. Analysen gav direkte oplysninger om fordelingen af de adspurgte passagerer, eller med andre ord om den „gennemsnitlige passagerstrøm". Analyseresultaterne er her omregnet til at vise årstrafikken, der varierer fra omkring 2—3 mill. passagerer for de yderste strækninger af linienettet til helt op mod 45 mill. for de inderste strækninger, hvor op til 6 sporvognslinier er sammenfaldende. Foruden city-strækningerne er enkelte af udfaldsvejene, især Nørrebrogade, meget stærkt belastet, hvorimod passagertallet på ringlinierne og specielt på buslinierne (angivet ved T for trolleylinier og ved B for omnibuslinier) er beskedent.

Ikke alene indlemmelsen af Frederiksberg Sporveje, men også linienettets stadige udbygning indenfor Københavns kommunegrænser og omdannelsen af sporvognslinier med endestationer i city til „pendullinier" tværs igennem byen betød en stadig udvidelse af enhedstakstens område. Samtidig ud-

videdes også oinstigningsretten, såvel gennem nettets udbygning som gennem udvidet omstigningsret. Især var dette tilfældet ved reformen 1936, som indførte den stadig gældende helt frie omstigningsret indenfor I time (incl. returkørsel), og hvorfra kun strøgbusstrækningen var delvis undtaget. Fra og med december 1954 er denne undtagelse bortfaldet.

KS.s nuværende takstsystem bygger som nævnt på **enhedstaksten,** for tiden 45 øre, for kørsel vilkårligt langt med en enkelt linie. Enhedstakstens område falder i hovedsagen sammen med Københavns + Frederiksberg kommuner. Enhedstaksten svarer dermed også til udstrækningen af KS.s linienet, bortset fra Søborg-strækningen af linie 16 og Gladsaxestrækningen af linie 38, hvor der kræves en tillægstakst. For linie 38's vedkommende er oprettet overlappende takstgrænser, placeret på hver sin side af Utterslev mose. Foruden ligeudtaksten findes en generel omstigningstakst på 55 øre (timebilletten), som giver fri omstigningsret mellem alle KS.s stramninger indenfor 1 time. Derudover findes rabat-klippekort for 5 rejser ligeud og for 6 omstigningsrejser; efter den seneste takstændring i 1954 er rabatten 5 øre pr. rejse. Væsentlig større er rabatten på uge- og månedskort, der udstedes for en enkelt linie, for et afgrænset bælte (omstigningskort), for hele nettet (netkort) og for Søborg-strækningen og Gladsaxe-strækningen.

Endelig findes to særlige omstigningsbilletter: fællesbilletten til 65 øre og udflugtsbilletten til 1,90 kr., der foruden KS.s enhedstakstområde omfatter henholdsvis bybanen og NESA's linier til Dyrehaven og til Lyngby.

2. Den lov- og overenskomstmæssige hjemmel for driften.

Det juridiske grundlag for *sporvognskørslen* i hovedstaden har siden 1895 været *lov af 10. april 1895 om eneret til anlæg og drift af sporveje i offentlige gader og veje.*

Denne lov bemyndiger ministeren for offentlige arbejder til at meddele kommuner eller private eneretsbevilling til „ved Trækdyr eller med Maskinkraft" at drive sporvognskørsel i indtil 40 år fra fuldførelsen af de anlæg, den pågældende kommunale styrelse har givet samtykke til. Kommunalbestyrelsen har ret til, 20 år efter at et anlæg er fuldført, at overtage alle faste og rullende dele af anlægget til en vurderingssum, der skal fastlægges på grundlag af genanskaffelsessummen minus passende afskrivninger for slid, hvorefter kommunen kan fortsætte driften under eneretsbevillingen. For anla»g, hvor staten i 1895 havde vederlagsfri hjemfaldsret efter koncessionsfristens udløb, fastsatte loven særlige regler om vedkommende kommunes indtræden i denne ret.

I henhold til sporvej sloven fastsættes de nærmere regler for sporvognsdriften ved overenskomst mellem den kommunale styrelse og koncessionsansøgeren under approbation fra ministeren for offentlige arbejder. Efter at Københavns kommune har overtaget sporvej sdriften og dermed er identisk med koncessionsansøgeren, fastlægges de nærmere regler i bekendtgørelser udstedt af ministeren for offentlige arbejder, senest i *bekendtgørelse af 30. december 1938 om eneretsbevilling for Københavns, respektive Frederiksberg kommune, på anlæg og drift af sporveje.*

De heri fastlagte vilkår for koncessionen til ultimo 1977, som i alt væsentligt er enslydende for de to kommuner, bestemmer bl. a., at de elektriske sporveje er underkastet elektricitetsrådets tilsyn og godkendelse af anlæg m. v. Til iværksættelse af anlæg skal indhentes tilladelse fra ministeren for offentlige arbejder; det samme gælder overdragelse eller forpagtning af eneretsbevillingen. Bekendtgørelsen af 1938 indeholder endvidere forskellige bestemmelser af hensyn til den øvrige trafik, bl. a. vedrørende passage over broer (hvortil Københavns havnevæsen skal give samtykke), hastighed, krydsninger med jernbanespor (ikke mere aktuelt) og pligt til at træffe ordning med andre, der har ret til at drive sporvejsdrift, om gensidig vognbenyttelse m. m. Endelig specificeres det, på hvilke konkrete gader og vejstrækninger sporvognskørsel må finde sted. I konsekvens heraf meddeles der særskilt koncession for hver enkelt ny strækning, hvortil sporvognskørslen senere skal udvides.

Koncessionshaverens ret til — med samtykke fra ministeren for offentlige arbejder — at overdrage eller forpagte eneretsbevillingen er benyttet af Frederiksberg kommune, som ved *overenskomst, senest af 3.—6. december 1938, mellem Københavns og Frederiksberg Kommuner* har overdraget Københavns kommune retten til at udnytte Frederiksberg kommunes eneret til sporvejsdrift på sit område for eneretsbevillingens periode, d. v. s. til ultimo 1977, mod at København overtager de dermed følgende forpligtelser. Samtidig har Frederiksberg kommune givet Københavns kommune tilladelse til drift af omnibuslinierne på Frederiksberg og har afstået fra selv eller ved andre at drive sporvejs- eller omnibusvirksomhed på Frederiksberg og fra — i medfør af loven — at kunne overtage de sporvejsanlæg, som Frederiksberg har eneretsbevillingen på. Overenskomsten mellem København og Frederiksberg indeholder iøvrigt en række bestemmelser om etablering, nedlægning og omlægning af sporvej slinier, om takster, indskud af kapital i sporvejsdriften og endelig om overskud, respektive underskud.

Udenfor København og Frederiksberg driver KS sporvejsdrift på Sø borgstrækningen af linie 16. Eneretsbevillingen for den strækning, der ligger i Gladsaxe kommune, indehaves af Københavns amtsråd, som ved *overenskomst af 24. marts 1923 mellem Købe?ihavns kommune, Københavns amtsråd og Gladsaxe kommune* har bortforpagtet udnyttelsesretten til Københavns kommune uopsigeligt for koncessionstiden, d. v. s. til 1963. Overenskomstens vilkår herfor indbefatter bl. a., at Gladsaxe kommune skulle afholde anlægsudgifterne for spor m. v. for sin del af strækningen og derudover yde bidrag til visse anlægsarbejder på Københavns kommunes grund (kabelforlængelse m. m.), samt at taksten på Søborg-strækningen maksimalt måtte være lig taksten fra Bispebjerg til centrum. Under forpagtningsperioden har Gladsaxe kommune forpligtet sig til hverken alene eller i forbindelse med Københavns amtsråd at drive eller tillade trafikvirksomhed, der konkurrerer med sporvejslinien.

Københavns Sporveje driver desuden *busdrift og trolleydrift.* Det lovmæssige grundlag for denne del af Københavns Sporvejes virksomhed er *lov af 27. maj 1950 om omnibus- og fragtmandskørsel,* jfr. nærmere om denne lov i det følgende afsnit om rutebilkørsel i hovedstadsområdet. I henhold til denne lov meddeles tilladelse til kørsel af Københavns kommunalbestyrelse, hvis ruten alene forløber i Københavns kommune. Foregår korslen i Københavns og Frederiksberg kommuner, men ikke udover disse kommuners grænser, gives tilladelsen af de to kommunalbestyrelser i forening. Går ruten gennem Københavns kommune og kommuner beliggende i Københavns amtsrådskreds, skal såvel Københavns kommunalbestyrelse som trafikudvalget for amtsrådskredsen tage stilling til ruten. Er disse organer enige om ruten og om, hvem der skal have koncession på denne, gives tilladelsen af den af de to myndigheder, indenfor hvis område køretøjet er indregistreret. Er køretøjet ikke indregistreret indenfor nogen af de to myndigheders område, gives tilladelsen af den myndighed, gennem hvis område den længste del af ruten forløber. Er der derimod uenighed mellem trafikudvalget og kommunalbestyrelsen, eller skal kørslen foregå såvel i Københavns og Frederiksberg kommuner som i kommuner indenfor Københavns amtsrådskreds, gives den eventuelle tilladelse af landsnævnet vedrørende omnibus- og fragtmandskørsel.

Også for denne kørsel skal særskilt koncession søges ved enhver forlængelse eller anden omlægning af ruten.

Københavns kommunes overenskomster med NESA og med Amagerbanen om fellesdrift på visse sporvogns- og buslinier er omtalt i det følgende afsnit om samarbejde mellem trafikvirksomhederne.

3. Københavns Sporvejes organisatoriske opbygning og styrelse.

Da sporvognsdriften i København indførtes i 1863, var det i form af en hestesporvognslinie fra Skt. Annæ Plads til Frederiksberg Runddel, anlagt og drevet (under Tietgens formidling) af et engelsk selskab „Copenhagen Railway Company" på grundlag af koncession fra indenrigsministeriet.

I løbet af de følgende årtier oprettedes **ialt** 6 *private, koncessionerede sporvejsselskaber* foruden 2 omnibusselskaber. I forbindelse med elektrificeringen, der gennemførtes fra 1897, skete der en samling af selskaberne, sådan at der kort efter århundredskiftet fandtes 3 private, koncessionerede aktieselskaber med eneretsbevilling indenfor livert sit område på elektrisk sporvejsdrift: A/S „De kjøbenhavnske Sporveje", dettes datterselskab, A/S „Tuborg-Klampenborg elektriske Sporvej" (under samme ledelse og drift som DKS) samt „Frederiksberg Sporvejs- og Elektricitetsaktieselskab '.

I 1911 overtog *Københavns kommune* aktieselskabet „De kjøbenhavnske Sporveje", idet samtlige selskabets anlæg m. v. skulle betales efter en taksationskommissions vurdering. De økonomiske mellemværender mellem kommunen og DKS afgjordes endeligt for pensionsproblemets vedkommende ved højesteretsdom af 16. oktober 1914, som statuerede, at „A/S De kjøbenhavnske Sporveje i Likvidation" også efter overtagelsen skulle afholde pensionerne til de tidligere funktionærer og funktionær-enker, og for takseringsproblemets vedkommende ved hof- og stadsrettens dom af 21. februar 1914, hvorved overtagelsessummen fastsattes til 15,27 mill. kr. Det samlede personale overgik til kommunen, hvor de fastansatte fik tjenestemandsstatus. Samtidig med denne overtagelse omdannedes A/S „Tuborg-Klampenborg elektriske Sporvej" til „Nordsjællands Elektricitets- og Sporvejs Aktieselskab" (NESA).

1 1919 overtog Københavns kommune ved overenskomst med Frederiksberg kommune yderligere driften af *A/S Frederiksberg Sporvejes* sporvogns- og buslinier i forpagtning. I forbindelse hermed gennemførtes en omlægning og rationalisering af sporvejstrafikken under københavnsk - frederiksbergsk enhedsdrift. Siden har sporvejs- og busdriften i disse to kommuner været koncentreret gå det kommunale Københavns Sporveje.

KS ejes og drives af Københavns kommune, på linie med f. eks. Københavns kommunale belysningsvæsen, og hører ligesom de øvrige kommunale virksomheder under magistratens 5. afdeling. I spidsen for sporvejenes administration står sporvejsdirektøren med ansvar overfor 5. afdelings borgmester og rådmand.

Som et led i den kommunale administration er KS undergivet Københavns borgerrepræsentation som øverste myndighed; en løbende medvirken ved administrationen fra borgerrepræsentationens side finder sted gennem sporvejsudvalget, bestående af 12 medlemmer af borgerrepræsentationen, siden 1909 som en permanent institution. Borgerrepræsentationens deltagelse i sporvejenes ledelse indskrænker sig ikke til formelle godkendelser af KS.s dispositioner; f. eks. træffer borgerrepræsentationen beslutninger om iværksættelse og finansiering af hvert enkelt nyanlæg.

4. Københavns Sporvejes økonomi.

Økonomisk kan virksomhedens omfang illustreres med, at KS.s samlede anlægskapital pr. 31. marts 1954 efter fradrag af alle foretagne afskrivninger androg 36 mill. kr. Driftsindtægterne var i 1953—54 75,3 mill kr., driftsudgifterne 95,1 mill. kr. og bruttounderskuddet følgelig 19,8 mill. kr., hvoraf Frederiksberg kommune betalte de 2,9 mill. kr.

Sporvejenes regnskaber omfatter fra og med 1951—52 foruden institutionens normale 10 pct.s bidrag til pensionsudgifter også reguleringstillæg til de faktiske pensioner. Disse tillæg blev tidligere afholdt over løndirektoratets regnskab. Institutionens 10 pct.s bidrag beregnes af personalets pensionsgivende grundlønninger m. v., der ikke er fulgt med i prisniveauets og dermed pensionsudbetalingernes stigning, og bidraget dækker derfor ikke pensionstillæggene.

Ser man på hele perioden siden **1911,** har KS — bortset fra pensionstillæggene — til og med 1945—46 givet bruttooverskud i ialt 29 regnskabsår

på tilsammen 50,4 mill. kr. (kulminerende 1932—33 med 3,4 mill. kr.) og underskud i 6 år på tilsammen 8,5 mill. kr. I alle regnskabsår fra og med 1946—47 har KS givet underskud — fra og med 1951—52 endda ret betydelige underskud — som følge af pensionstillæggenes optagelse i sporvejenes regnskab. Disse overskud respektive underskud holdes ikke afsondret som et fond respektive passiv for sporvejene, men er år for år afregnet med kommunens kasse.

Frederiksberg kommune deltager i overskud respektive underskud, pensionstillæggene medregnet. Netto har Frederiksberg til og med 1945—46 betalt ialt 1,9 mill. kr., i de følgende 8 år ialt 15,8 mill. kr.

NESA.s trafikvirksomhed.

1. NESA.s trafiklinier.

De første regelmæssige trafikruter indenfor det område, der nu betjenes med kollektiv trafik af NESA, var en hesteomnibusrute med en daglig forbindelse Kongens Nytorv—Tårbæk, som en københavnsk vognmand etablerede 1850, og Kjøbenhavns Sporvejsselskabs hestesporvognslinie Skt. Annæ Plads—Frederiksberg Runddel—Vibenshus, som i 1868 forlængedes til Slukefter i Hellerup.

Efter nogle forgæves forsøg åbnedes i 1884 af Strandvejens Dampsporvognsselskab dampsporvognslinien Trianglen—Klampenborg, og Strandvejen blev således den første strækning i hovedstaden, som blev trafikeret af sporvogne med mekanisk drivkraft. Linien fik imidlertid en kort og lidet glorværdig levetid som følge af publikums uvilje overfor en række tekniske mangler i forbindelse med den omstændighed, at de mange private udflugtskøretøjers heste blev sky for „dette røg- og ildspyende uhyre", hvilket voldte en del trafikulykker. 1892 måtte dampsporvognsselskabet standse den underskudsgivende drift, 1896 gik det konkurs, og hestesporvognene vendte for nogle år tilbage.

I mellemtiden var udviklet planer om *elektriske sporveje.* Efter at forskellige særprægede projekter var afvist af amtsrådet — bl. a. et projekt om en elektrisk høj banesporvogn på jernsøjler over Strandvejen (idet „det var godtgjort, at heste ikke blev bange for noget, der bevægede sig over deres hoveder") — åbnede i 1902 A/S De kjøbenhavnske Sporveje en elektrisk sporvejslinie ad Strandvejen til Slukefter.

Året efter indviede det nydannede aktieselskab „Tuborg—Klampenborg elektriske Sporvej" (fra 1911 NESA) sin strandvejslinie fra Tuborg til Charlottenlund. Denne linie blev i 1904 forlænget til Klampenborg. Dertil kom i 1909 Bernstorffsvej**linien** over Femvejen til Ordrup, senere udvidet med en sidegren til Dyrehaven.

Disse oprindelige sporvognslinier blev siden udvidet med *trolley- og dieselbuslinier* (jfr. plan 12). I 1927 åbnedes således hovedstadens første trolley - vognslinie som en tværlinie fra Hellerup forbi amtssygehuset til Jægersborg, hvormed NESA indløste sin forpligtelse overfor Københavns amtsråd til at tilvejebringe trafikforbindelse (oprindelig krævedes sporvejslinie) til det omtrent samtidig åbnede amtssygehus i Gentofte. Den nuværende trolleybusordning med linierne 23 og 24 fra Nørreport til henholdsvis Lyngby og Jægersborg i fællesdrift med Københavns Sporveje samt ændring af NESA's forannævnte tværlinie til den nuværende linie 26 Hellerup—Søborg indførtes i 1938.

Driften af sporvognslinierne 14 og 15 havde — bortset fra en kort periode under og efter den første verdenskrig — haft et stadigt faldende passagertal og været næsten konstant underskudsgivende. NESA arbejdede derfor på at afvikle sporvejsdriften, som efter åbningen af Klampenborg s-banen yderligere blev økonomisk underlegen på disse ret tyndt trafikerede strækninger. I 1949 afkortedes linie 14 til Charlottenlund (oprindelig undtagen på søndage) og linie 15 til Femvejen (dog med en bibeholdt afgrening ad Slotsvej til Dyrehaven), og der oprettedes en dieselbuslinie 27 Charlottenlund—Klampenborg—Femvejen.

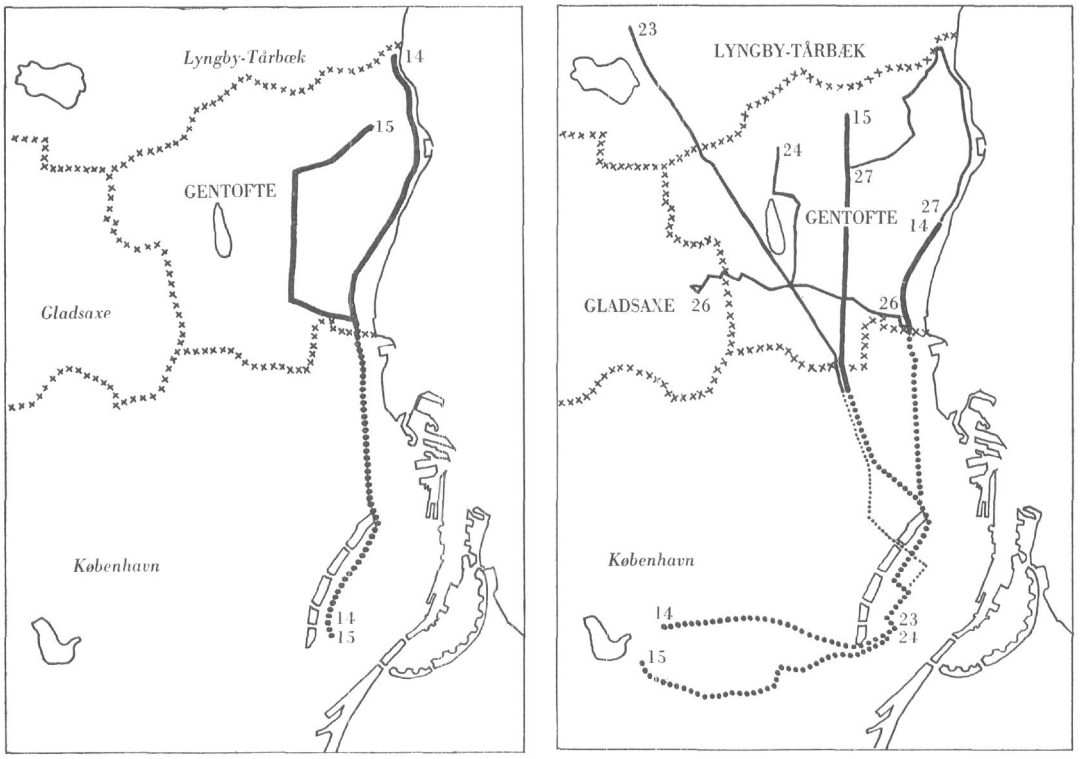
Denne udvikling er fortsat, og NESA's sporvejsdrift blev i august 1953 helt indstillet og hele trafikken lagt over på trolleylinier (jfr. plan 13). Dieselbusserne fra den tidligere linie 27 anvendes dog til ekstrakørsel under topbelastninger o. 1.

NESA's trafik ligger i dag på 11 mill. passagerer om året, svarende til godt og vel 5 pct. af trafikken på KS's linier (jfr. plan 14). NESA er således den største af de private trafikvirksomheder, og dens linier må i det hele nærmest betragtes som en udvidelse af det københavnske sporvejsnet. Betjeningen på NESA's linier svarer da også stort set til betjeningen på de ydre dele af KS's linienet, både med hensyn til antal af forbindelser og pladsudbud.

Det må i denne sammenhæng også nævnes, at 2 af NESA's linier drives i fællesskab med KS, idet der anvendes gennemgående vognmateriel på de to virksomheders strækninger.

Samarbejdet gælder derimod ikke *taksterne,* idet NESA lige fra starten har arbejdet med et zonetakstsystem med hver linie opdelt i delstrækninger. Takstgrænserne overfor KS er på Strandvejen sammenfaldende med kommunegrænsen, men ligger på Lyngbyvejen ½ km indenfor Københavns kommunegrænse.

Det nuværende takstsystem omfatter en minimumstakst på 40 øre ved kørsel indenfor 3 tilfældige takstsgrænser på en enkelt linie eller på 2 vilkårlige linier. Derudover betales 10 øre ekstra for hver yderligere passeret takstgrænse (uanset om der benyttes samme eller flere linier) op til 60 øre for flere end 4 takstgrænser ialt. For strækningen



PLAN 12: Ved NESA.s oprettelse i 1942 omfattede selskabet kun to sporvognslinier (skitsen til venstre) på tilsammen ***11,5*** *km (tyk streg); heri er ikke medregnet K S.s strækning af linierne, som blev drevet i fællesskab med NESA (prikket). I 1949 afkortedes de to oprindelige sporvognslinier til 7 km. I mellemtiden var imidlertid etableret 4 buslinier på tilsammen 25,6 km, nemlig 3 trolleybuslinier og 1 omnibuslinie (skitsen til højre). Medens NESA.s virksomhed oprindelig holdt sig indenfor Gentofte kommunes grænser (krydset kontur), betød trolleybusordningen af 1938 med etablering af Sorgenfri-linien (linie 23) og Søborg-linien (linie 26), at også en del af Lyngby-Tårbæk og Gladsaxe kommuner blev betjent af NESA.*

Lyngby—Sorgenfri på trolleylinie 23 findes en særtakst på 40 øre. Udover den automatiske omstigningsret, som indeholdes i systemet, findes fra 1951 en omstigningsbillet mellem NESA's linier og det private selskab Søborghus–Gentofte-Skovshoved-Klampenborg rutens linier. Derimod findes der ingen egentlig omstigningsbillet med KS, men kun på søn- og helligdage udflugtsbilletten til 1,90 kr., gældende i KS's enhedstakstområde samt på NESA's linier ud til Dyrehaven og Lyngby, jfr. det følgende afsnit om samarbejde.

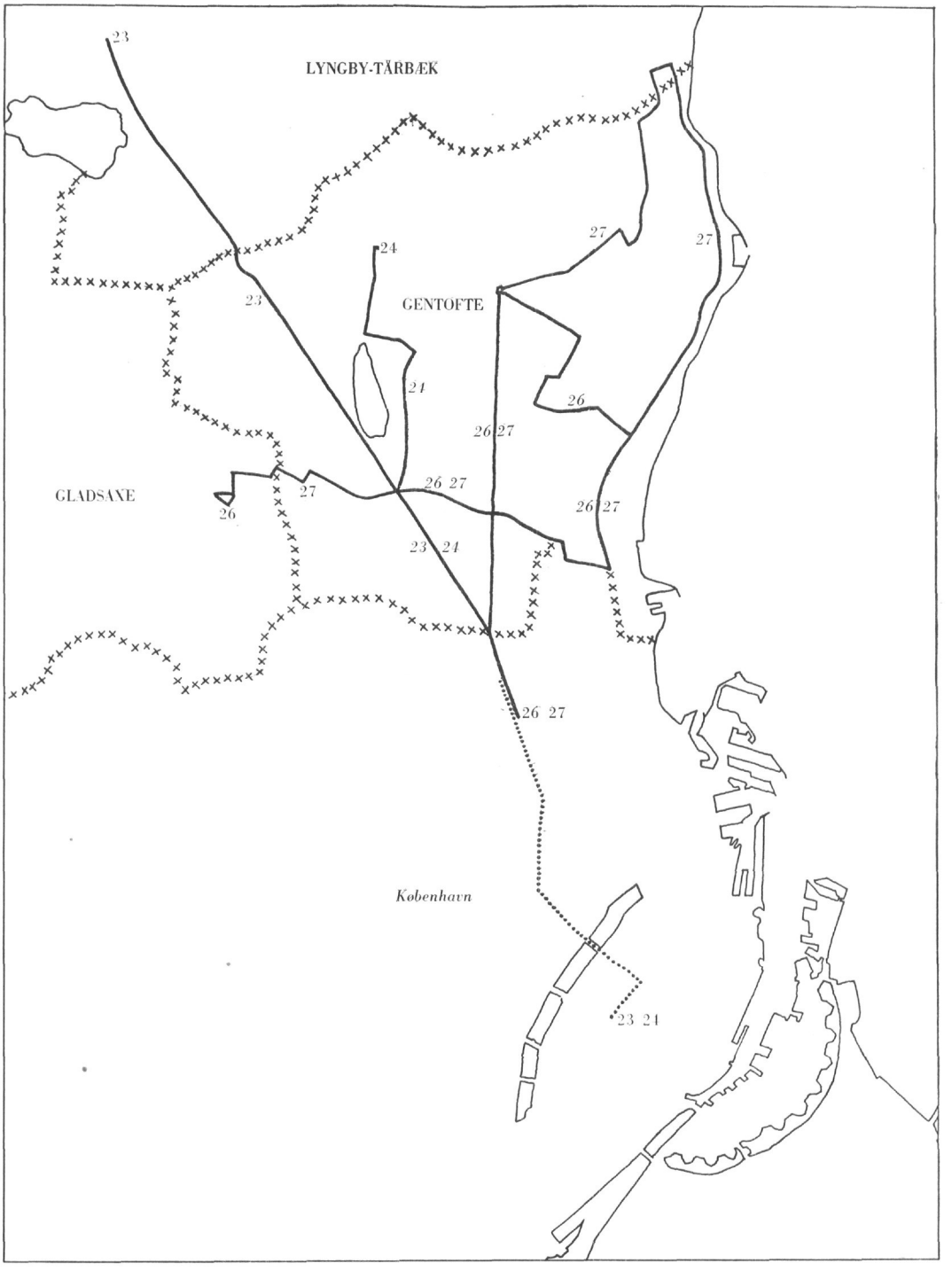
Ved siden af enkeltbilletterne findes klippekort til 6 ture svarende til hver af zonetaksterno og med en mindre rabat, samt månedskort med væsentlig større rabat.

2. Den lov- og overenskomstmæssige hjemmel for NESA.s trafiklinier.

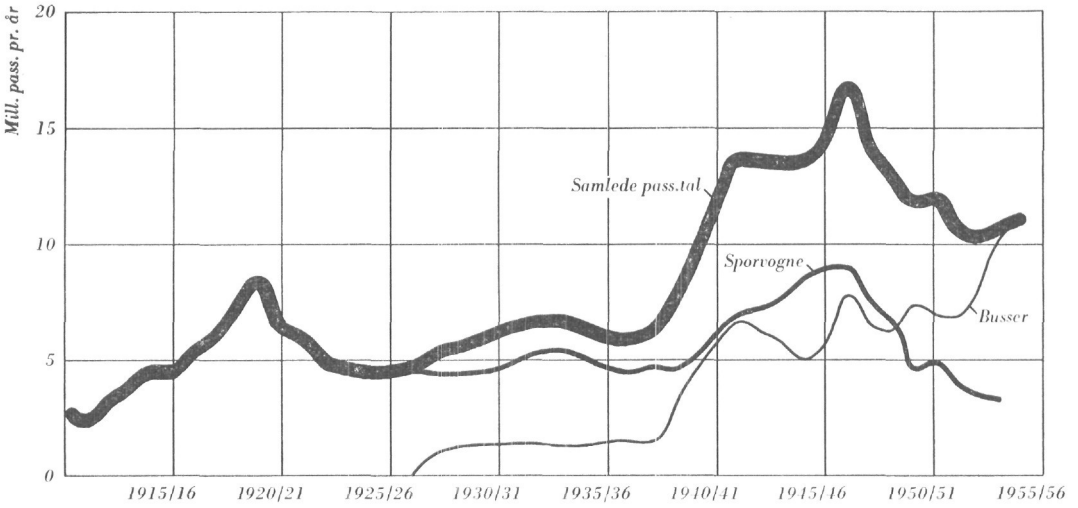
For sporvej skørsl ens vedkommende hvilede NESA's koncession på sporvejsloven af 1895. Denne side af virksomheden har nu kun historisk interesse.

Trolleydriften hviler på *lovgivningen om omnibus- og fragtmandskørsel.* Oprindelig havde NESA selv koncession på de forskellige linier, men disse koncessioner er efterhånden overført til Gentofte kommune. Ved overgangen til trolleydrift blev samtlige bestående koncessioner ophævet og erstattet af een tilladelse udstedt 27. november 1953 til Gentofte kommune af trafikudvalget for Københavns amtsrådskreds. Tilladelsen er gældende fra 1. januar L953 til 1. oktober 1963 og er af Gentofte kommune bortforpagtet til NESA ved overenskomst af 28. december 1953 og 12. januar 1954.

Driften af linierne er baseret på *overenskomst* af 23. marts, 3. april og 5. august 1937 mellem Københavns kommune, Gentofte kommune og NESA angående anlæg og drift af trolleybuslinier til Lyngby og Jægersborg og overenskomst af 26. juni, 30. juni og 8. juli 1953 mellem samme parter angående anlæg og drift af trolley- og dieselbuslinier til afløsning af sporvejsdriften i Gentofte kommune. Endvidere er afsluttet overenskomst af 9. juli og 14. juli 1953 mellem Gladsaxe kommune og NESA og overenskomst af 23. november og 8. december 1953 mellem Lyngby-Tårbæk kommune og NESA.



PLAN 13: NESA.s LINIENET EFTER NYORDNINGEN I 1953 1:75 000
Ved nyordningen i 1953 nedlagdes NESA.s sporvognsstrækninger, og linienettet omfatter i dag 4 trolleybuslinier med en samlet længde på 48 km; heraf er to radiallinier til city (linie 23 og 24, der drives i fællesskab med KS) og to „sløjfelinier" (linie 26 og 27).



PLAN 14: UDVIKLINGEN AF TRAFIKKEN PÄ NESA.s LINIENET

Som den største af de private trafikvirksomheder har NESA i dag et samlet passagertal på ca. 11 millioner om året eller godt og vel 5 pct. af KS.s passagertal. Indtil sporvognslinierne blev nedlagt i 1953, havde udviklingen samme typiske forløb som for KS, med nedgang i antallet af sporvognspassagerer (tyk streg) og stigende antal buspassagerer (tynd).

Overenskomsterne mellem NESA og henholdsvis Gentofte, Gladsaxe og Lyngby-Tårbæk kommuner omhandler foruden spørgsmål om driftshyppighed, takster o. 1. også regler for de tre kommu mers deltagelse i NESA's trafikunderskud.

3. Den organisatoriske opbygning af NESA.s trafikvirksomhed og dens styrelse.

Allerede ved lov af 20. februar 1875 bemyndigedes indenrigsministeren **til** at meddele indtil 40 års koncession på sporvej skørsel med lokomotiver som drivkraft. Der var hermed sigtet på planer om oprettelse af en dampsporvognslinie ad Strandvejen. Det blev dog først da Kjøbenhavns Sporvei-Selskab i 1883 på Tietgens initiativ havde dannet et datterselskab, *Strandvejens Dampsporvognsselskab*, at der blev alvor af tanken. Samme år erhvervede det nye selskab en til vognfabrikken Scandia i Randers udstedt koncession, og i 1884 åbnede — som foran omtalt — dampsporvognslinien ad Strandvejen.

Da dampsporvognsselskabet var gået fallit, havde fire vognmænd i nogle år koncession på en hestesporvognslinie ad ruten. Da denne koncession udløb i 1902, dannede A/S De kjøbenhavmske Sporveje datterselskabet *A/S Tuborg—Klampenborg elektriske Sporvej* og overdrog sin 40 års koncession til dette. De to selskaber havde fælles bestyrelse og administration, datterselskabets aktiekapital på 1,5 mill. kr. overtoges af DKS, og selskaberne blev drevet under eet med fælles vogn materiel og personale ni. v.

I 1903 indviede Tuborg—Klampenborg selskabet sit eget elværk i Skovshoved. Dette blev starten til den side af virksomheden (siden 1911 udskilt som en særlig afdeling med egen ledelse), der i de følgende årtier udviklede sig til den væsentligste, og uden hvis overskud sporvejsdriften næppe havde kunnet fortsættes i privat selskabsform. Den 1. december 1905 sluttedes en overenskomst mellem Gentofte sogneråd og Tuborg—Klampenborg selskabet, hvorved selskabet forpligtede sig til at anlægge og drive Bernstorffsvej-sporvognslinien. Den 21. marts 1907 fik Gentofte kommune i henhold til sporvejsloven eneretsbevilling fra staten på liniens drift i 40 år og bortforpagtede bevillingen til Tuborg—Klampenborg selskabet.

Oprindelig var som nævnt hele Tuborg—Klampenborg selskabets aktiekapital på moderselskabet DKS's hænder, ligesom de to selskaber havde fælles bestyrelse og direktion. Da Københavns kommune i 1911 overtog DKS, ophørte dermed fællesdriften af DKS og Tuborg—Klampenborg selskabet. Sidstnævnte blev nu udskilt som et selvstændigt selskab med egen ledelse, materiel og personale, idet den hidtil fælles ledelse alene blev Tuborg—Klampenborg selskabets. Dette tog navneforandring til *Nordsjællands Elektricitets- og Sporvejs Aktieselskab (NESA)* og fortsatte såvel elektricitets- som sporvejsdriften som privat selskab. Københavns kommunalbestyrelse vedtog i 1913 at erhverve aktiemajoriteten i A/S De kjøbenhavnske Sporveje i Likvidation, som var på tyske hænder. En konsekvens heraf ville blive, at Københavns kommune ville få herredømme over NESA, så de to sporvejsvirksomheder — i København og i Gentofte — pany kunne blive samlet, men nu under Københavns kommunes ledelse. For at forhindre dette og det dermed følgende forventede afhængighedsforhold til København vedtog Gentofte kommunalbestyrelse i 1915 på tømrermester Grumstrups initiativ

at erhverve NESA's aktiemajoritet, hvilket lykkedes.

I 1918 blev yderligere Københavns amtsråd storaktionær ved køb af nogle private aktieposter. Stillingen er nu den, at Gentofte kommune ejer 63 pct. af aktiekapitalen, Københavns amtsråd 24% pct. og private de resterende 12½ pct.

I spidsen for NESA står i dag en bestyrelse på 9 medlemmer, hvis formand er fhv. borgmester Aage E. Jørgensen. Endvidere er fhv. direktør Angelo kommitteret. Af bestyrelsen er 6 medlemmer af Gentofte kommunalbestyrelse og eet medlem af Københavns amtsråd. Den daglige ledelse ligger hos en direktør, som står uafhængigt i forhold til Gentofte kommune, hvis overtagelse af aktiemajoriteten iøvrigt ikke har ændret selskabets private karakter i organisationsform og driftsprincipper. Dog deltager Gentofte kommune som nævnt i trafikvirksomhedens underskud, jfr. nedenfor.

4. NESA.s økonomi.

NESA's offentliggjorte regnskaber omfatter elforsyningen og trafiklinierne under eet, dog således at de løbende driftsudgifter og driftsindtægter (men ikke generalomkostninger m. v.) er opgjort særskilt for hver af de to grene.

Ultimo 1954 var aktiekapitalen på 20 mill. kr. og opsamlede fonds ca. 25 mill. kr. Selskabets samlede aktivmasse i status var 192 mill. kr., hvoraf trafikliniernes grunde, faste ejendomme og anlæg samt rullende materiel kun androg ialt 6,7 mill. kr.

NESA's driftsindtægter udgjorde 59,7 mill. kr., hvoraf trafiklinierne 3,7 mill. kr., medens de løbende driftsudgifter androg ialt 40,6 mill. kr., hvoraf 4,4 mill. kr. på trafiklinierne. Disse liniers samlede underskud, incl. andel i generalomkostninger, afskrivninger, pensionsbidrag og andre faste udgifter, var på 2,4 mill. kr., hvorfor Gentofte kommune i henhold til overenskomst af 1953 mellem NESA og Gentofte kommune ydede et tilskud til NESA's trafiklinier på 1,5 mill. kr.

I det anførte underskud er medregnet NESA's udgift til udredning af dyrtidstillæg til pensioner, der må udredes af selskabet udover de faste pensionsbeløb. Disse sidste dækkes gennem pensionsbidrag fra funktionærerne og selskabet til NESA's pensionskasse, som fører særskilt regnskab. I modsætning til statsbanerne og Københavns Sporveje (indtil 1950—51) medregner NESA's regnskaber således samtlige udgifter til pensioner.

Af de anførte tal fremgår det, at NESA's trafiklinier økonomisk set har et meget beskedent omfang i forhold til selskabets elforsyningsvirksomhed, der iøvrigt dækker et langt større geografisk område.

For hele perioden siden 1902 har NESA (respektive Tuborg—Klampenborg selskabet) givet et stort set stadigt voksende overskud, som dels har indbragt aktionærerne en dividende, der gennem årene er steget fra knap 4 pct. til 8 pct. siden 1923, dels muliggjort opsamling af store reserver og betydelige investeringer i nye elværksanlæg m. v.

Overskuddet må imidlertid, bortset fra nogle få krigs- og efterkrigsår, alene tilskrives elforsyningen, medens trafiklinierne praktisk taget fra starten har været underskudsgivende og — som anført — økonomisk har været bået oppe af elforsyningens overskud i forbindelse med tilskud fra Gentofte kommune.

D. Privatbanerne i Københavns nærtrafik.

Indtil for få år siden blev en ikke uvæsentlig del af den lokale jernbanetrafik i Københavns-egnen besørget af en række privatbaner, der blev anlagt i årene omkring århundredskiftet, nemlig Slangerupbanen, Amagerbanen og Nærumbanen (jfr. plan 15).

1. København-Slangerup jernbane.

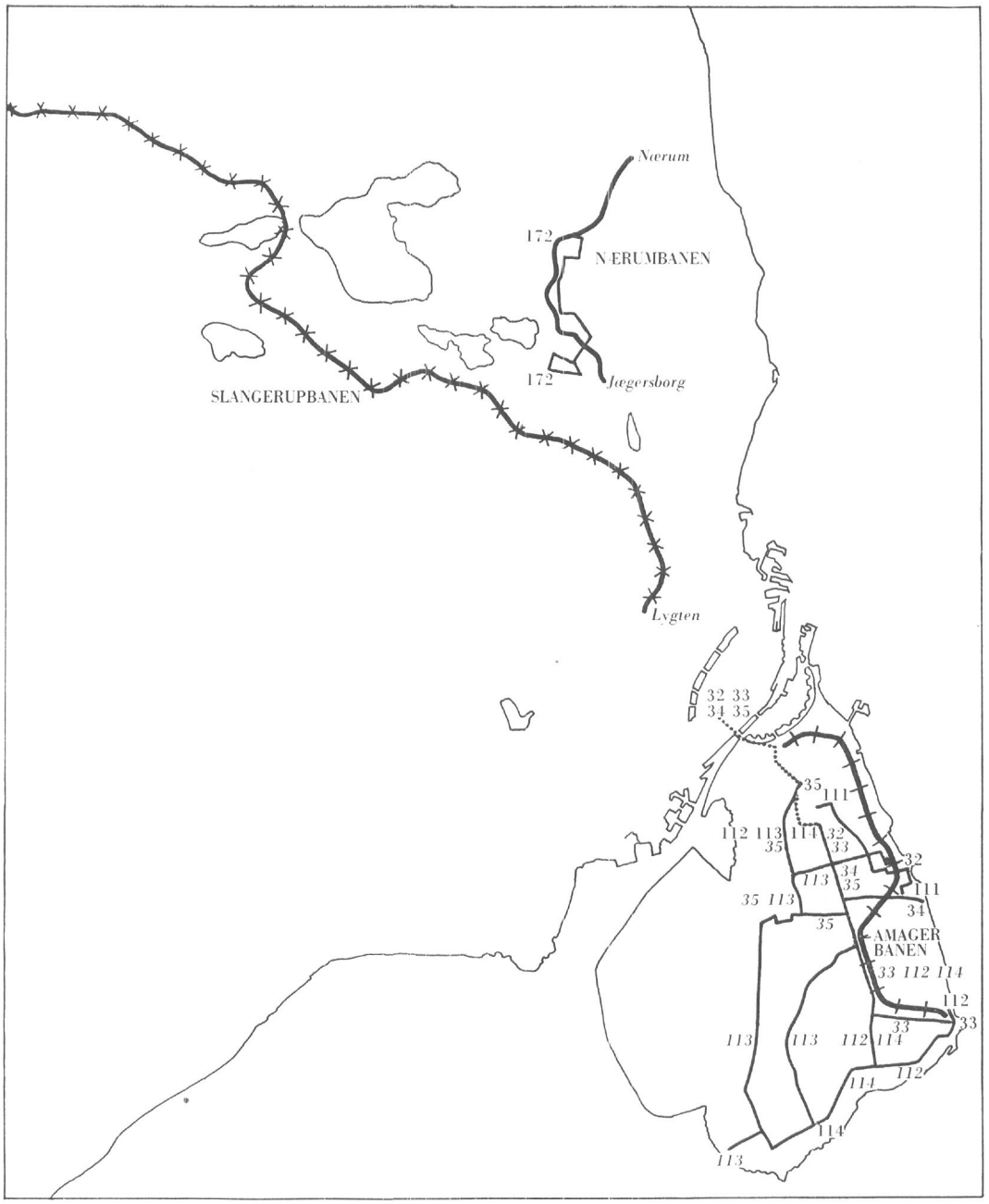
Slangerupbanen, der blev åbnet for drift i 1906, blev anlagt i henhold til lov nr. 62 af 13. april 1894 og *eneretsbevilling af 9. december 1903.* Banen, der den 1. april 1948 blev overtaget af DSB, var indtil overtagelsen underkastet tilsyn ifølge eneretsbevillingens bestemmelser af ministeriet for offentlige arbejder, der samtidig skulle approbere visse af banens beslutninger.

Banens *aktiekapital* udgjorde 2 mill. kr., hvoraf de i banens drift interesserede kommuner i de senere år havde ejet ialt 1,2 mill. kr., medens resten var på private hænder. De pågældende kommuner, der dækkede banens underskud, dominerede også banens bestyrelse.

Ved DSB's overtagelse af banen blev dens aktiekapital med hjemmel i eneretsbevillingen indløst af staten til en kurs svarende til gennemsnittet af markedskursen de sidste 3 år før overtagelsen. Da de i banens drift interesserede kommuner frafaldt kravet om indløsningsdividende af deres aktier, kom statens udgifter ved indløsningen kun til at andrage ca. 250.000 kr., idet markedskursen i de sidste år før overtagelsen lå omkring 30. Ved denne overtagelsesform kom man udenom problemet vurdering og køb af banens enkelte aktiver.

Ved overtagelsen af banen påtog staten sig tillige samtlige banens gældsforpligtelser, herunder visse pensionsforpligtelser overfor personalet. Den del af personalet, hvis pensionsret var blevet aktuel inden banens overtagelse, og disse pensionisters efterladte oppebærer fortsat deres grundpension fra „Danske Privatbaners Pensions- og Enkekasse af 1898".

Reguleringstillæggene, der hidtil har været afholdt af banens drift, udredes nu af staten. For det øvrige personale, der blev overtaget af DSB i 1948, er der oprettet et særligt pensionsfond. Til dette



PLAN 15: PRIVATBANERNES LINIENET 1:200 000

Slangerupbanen (tyk streg, krydset) blev i 1948 overtaget af DSB, og dens forhold er derfor behandlet foran. Nærumbanen driver en 7,8 km lang, enkeltsporet jernbanelinie (tyk) og en 7,6 km lang rutebillinie (tynd). Amagerbanen driver en 12 km lang enkeltsporet jernbanelinie (tyk overstreget), der dog i 1947 indstillede sin passagertrafik. Denne besørges nu af selskabets 8 rutebillinier, der har en samlet linielængde på ca. 76 km. Heri er ikke medregnet KS.s strækninger af de linier, der drives i fællesskab med Amagerbanen (prikket).

fond blev overført den i privatbanernes pensionskasse pr. 1. april 1948 beroende præmiereserve for de pågældende tjenestemænd.

Til fondet indbetaler DSB for de enkelte ansatte endvidere pensionsbidrag af samme størrelse som det, der til enhver tid indbetales for privatbanepersonale her i landet — for tiden henholdsvis 19 og 7 pct. af de pensionsgivende lønbeløb. Da fondets midler ikke er tilstrækkelige til dækning af samtlige pensionsfor pligteiser, indskyder staten de manglende beløb.

Banens *drift* er nærmere omtalt i det foran i forbindelse med beskrivelsen af DSB's nærtrafik.

2. Amagerbanen.

Amagerbanen, der blev åbnet for drift i 1907, udgår fra Amagerbrogade og videre over Kastrup, **Tømmerup** og Store Magleby til Dragør. Oprindeligt havde det været hensigten at lade banen udgå fra Grønttorvet og derfra føre den over Langebro til Amagerbrogade (jfr. lov nr. 79 af 3. april 1900); denne tanke blev imidlertid senere opgivet.

Sammenlignet med trafikken på de øvrige trafikvirksomheder i Københavns-egnen har *Amagerbanens samlede trafik* altid været ret beskeden. Indtil 1930, da banen påbegyndte sin busdrift, befordrede den således mindre end 1 mill. passagerer om året. Busdriften fordoblede i løbet af et par år passagertallet, og samtidig dalede passagertallet på jernbanen yderligere, indtil passagerbefordringen indstilledes i 1938, samtidig med at godstrafikken nedlagdes på strækningen fra Tømmerup til Dragør. Banen åbnedes igen for passagerer under krigen, da busdriften vanskeliggjordes, men i 1947 indstilledes passagerdriften endeligt. Godstrafikken går normalt kun til Tømmerup.

Busdriften er siden steget stærkt og ligger nu på over 6,7 mill. passagerer om året, svarende til noget over halvdelen af NESA's samlede trafik.

Betjeningen på buslinierne varierer en del; for de ydre linier er den temmelig beskeden, medens den for de linier, som Amagerbanen driver i fællesskab med KS, og som føres ind til city, svarer til betjeningen på NESA's linier og de ydre strækninger af KS's net.

Banen er anlagt i henhold til lov nr. 43 af 1. april 1905 og *eneretsbevilling* af 11. juli samme år.

I henhold til eneretsbevillingen fører ministeriet for offentlige arbejder tilsyn med jernbanedriften, og visse af banens dispositioner skal godkendes af ministeriet.

Banens omnibus- og rutebillinier drives i henhold til koncessioner meddelt af trafikudvalget for Københavns amtsrådskreds.

Banens *aktiekapital* er på 500.000 kr., hvoraf godt halvdelen ejes af Københavns kommune, ca. 3 pct. af private og resten af Amager-kommunerne. Banens ledelse er derfor domineret af kommunerne.

3. Lyngby-Nærum jernbane.

Nærumbanen blev åbnet for drift i år 1900. Banen gik oprindelig helt til Vedbæk; men persontrafikken på strækningen Nærum—Vedbæk blev indstillet 1. marts 1921 og strækningen nedlagt efter tilladelse fra ministeriet for offentlige arbejder i henhold til lov nr. 195 af 10. maj 1922.

I 1936 blev banen — efter overenskomst med DSB og med samtykke fra ministeren for offentlige arbejder — forlagt fra Lyngby til Jægersborg, hvor den har tilslutning til Holtebanen.

Ved anlægget af Hørsholm ve jen blev banen afkortet med ca. 0,6 km, og har nu sin endestation ved Skodsborgvej. Der har været ført forhandlinger om en nedlæggelse af banen fra det tidspunkt, hvor Lundtoftebanen åbnes for drift. Disse forhandlinger er endnu ikke afsluttet.

Nærumbanens trafik er endnu mere beskeden end Amagerbanens, men udviklingen har været en noget anden. Passagertallet, der i årene før krigen lå på mindre end ½ mill. om året, steg i krigsårene til godt 1 mill. og har holdt sig nogenlunde konstant også efter krigen. I 1950 etablerede banen rutebildrift på strækningen Lyngby—Ørholm. Driften er tilrettelagt sådan, at den supplerer kørslen på jernbanestrækningen. Passagertallet på jernbanen er herved gået noget ned, men den samlede trafik er steget til ca. 2,4 mill. om året eller godt ⅓ af Amagerbanens.

Banen og buslinien fungerer dels som fødelinier til Holtebanen henholdsvis i Jægersborg og Lyngby, dels som lokale forbindelser til fabrikkerne i Brede, Ørholm og Ravnholm og til beboelseskvartererne der og i Nærum.

Fra 3. oktober 1954 er indført 20 minutters drift såvel på banen som på Ørholmruten, og persontrafikken på banen foregår nu udelukkende med skinnebusmateriel.

Nærumbanens takster varierer fra 40 øre for de korteste afstande til 70 øre for hele banestrækningen. Tilsvarende varierer dobbeltbilletterne fra 75 øre til 1,30 kr. Prisen for abonnementskort er for de længste afstande 24 kr. for den første måned og 16 kr. for de efterfølgende måneder. For de korteste afstande er abonnementsprisen 15 kr. for den første måned og 10 kr. for de efterfølgende.

Der kan desuden løses direkte billetter mellem Nærumbanen og DSB's stationer, indeholdende omstigningsrabat.

Banen er anlagt i henhold til lov nr. 88 af 8. maj 1894 og *eneretsbevilling* af 15. august 1898. Bevillingen udløber den 1. januar 1990. Staten er dog siden 1925 (25 år efter banens åbning i hele dens udstrækning) berettiget til at ©vertage banen med tilbehør og med derpå hvilende forpligtelser enten mod udredelsen af et vederlag på det tyvedobbelte af gennemsnittet af banens nettoudbytte i de sidste 3 år, der går forud for det år, i hvilket den forlanges overdraget til staten, eller mod udredelsen af en sum, der svarer til den kapital, som bevislig er anvendt til anlægget af banen.

Banens årlige *budgetter og regnskaber* skal forelægges ministeren for offentlige arbejder til godkendelse; denne skal ligeledes godkende banens takster. Ministeriet udøver endvidere gennem tilsynet med privatbanerne også tilsyn med Nærumbanen.

Samtykke fra ministeren for offentlige arbejder fordres til bortforpagtning af banens drift, køb af

fast ejendom, afhændelse af fast ejendom og visse andre aktiver samt til overenskomster med andre trafikmidler og tilslutning til disse eller om fælles benyttelse af banen eller dens tilbehør.

I henhold til *overenskomst af 20. maj 1926*, godkendt af ministeriet for offentlige arbejder den 31. august samme år, er banen overtaget i forpagtning af Søllerød og Lyngby-Tårbæk kommuner i forening. Overenskomsten kan fra hver af siderne opsiges med et års varsel til udløbet af en femårig periode, regnet fra begyndelsen af det første fulde driftsår efter forpagtningens begyndelse. Kommunerne er pligtige at holde banen åben for drift under iagttagelse af samme vilkår, som påhviler bevillingshaveren i henhold til dennes eneretsbevilling, hvis bestemmelser kommunerne er undergivet.

Som forpagtningsafgift betaler kommunerne 40 pct. af banens eventuelle årlige driftsoverskud, ligesom forpagterne udreder banens kontorudgifter og bestyrelsesudgifter.

Nærumbanens rutebilvirksomhed drives i henhold til koncession, meddelt af trafikudvalget for Københavns amtsrådskreds, og har fælles økonomi med jernbanedriften.

Banens aktiekapitel er på 916 590 kr., fordelt med 35 pct. til staten, ca. 6 pct. til kommunerne og ca. 59 pct. til private. I driftsårene 1945—46 til 1953—54 liar banen givet underskud, varierende mellem 22 000 kr. og 243 000 kr. årligt. Fra driftsåret 1948—-49 har staten ydet tilskud til dækning af underskud, i de 3 sidste driftsår 60 pct. af dette. Kommunerne har overfor staten garanteret for banens drift indtil den 31. marts 1956.

Banens personale var tidligere ikke pensionsberettiget; siden 1947 har imidlertid en del af dens tjenestemamd været pensionsforsikret i Kommunernes pensionsforsikrings aktieselskab, hvortil såvel banen som tjenestemændene yder pensionsbidrag.

I henhold til lov af 23. marts 1948 om statsstøtte til modernisering af privatbaner er der af staten ydet et bidrag på ialt 1 279 600 kr. og af kommunerne et bidrag på 548 400 kr. til banens modernisering. For disse bidrag er anskaffet 6 skinnebusser og 5 påhængs vogne til erstatning for banens tidligere udslidte motorvognsmateriel og foretaget remise- og værkstedsudvidelser. Bidragene er ydet som afdragsfri lån, der sikres ved pant i det anskaffede materiel, og som kan kræves forrentet, hvis banen giver et overskud, der overstiger de lovpligtige henlæggelser til afskrivningsfondet.

E. De private rutebilers nærtrafik.

1. Rutebilnettet.

Rutebilnettet er den senest udviklede af de kollektive trafikarter i Københavns-egnen, hvilket naturligt hænger sammen med, at det først er i de sidste 2 årtier, en virkelig stor befolkningstilvækst har spredt sig udover egnen.

Udviklingen af rutebilnettet tog sin begyndelse i 20'erne, altså på et tidspunkt, da sporvej snettet og omegnsbanenettet i hovedsagen allerede havde fået sit nuværende udseende. I mindre grad end banerne og sporvejene var det fremvoksende rutebilnet resultatet af nogen bevidst planlægning. Linierne etableredes een efter een, på de steder og til de tidspunkter, hvor private vognmænd skønnede, at der var eller kunne blive forretningismæssig basis for dem. Det afgørende måtte udfra dette synspunkt være, at efterspørgslen efter trafik skulle være forholdsvis stor og nogenlunde stabil, og at ruten ikke var for kort. Disse betingelser opfyldtes i almindelighed bedst af radiallinier ind mod byen, følgende bebyggelserne.

Det kunne ikke undgås, at rutebillinierne på den måde kom til at konkurrere med hinanden og med de allerede bestående trafiklinier, især banerne. Allerede før den anden verdenskrig, da rutebilnettet endnu kun var ret svagt udviklet, var dette problem — som trådte frem overalt i landet — så alvorligt, at den af ministeriet for offentlige arbejder i 1936 nedsatte trafikkommission tog spørgsmålet om samarbejde mellem baner og rutebiler op som sit hovedemne. Kommissionens konklusioner er nærmere omtalt i næste afsnit om samarbejde mellem trafikvirksomhederne. Her skal blot nævnes, at kommissionen henviste spørgsmålet til afgørelse i hvert enkelt tilfælde udfra lokale hensyn og således ikke kom ind på nogen planlægning af rutebiltrafikken.

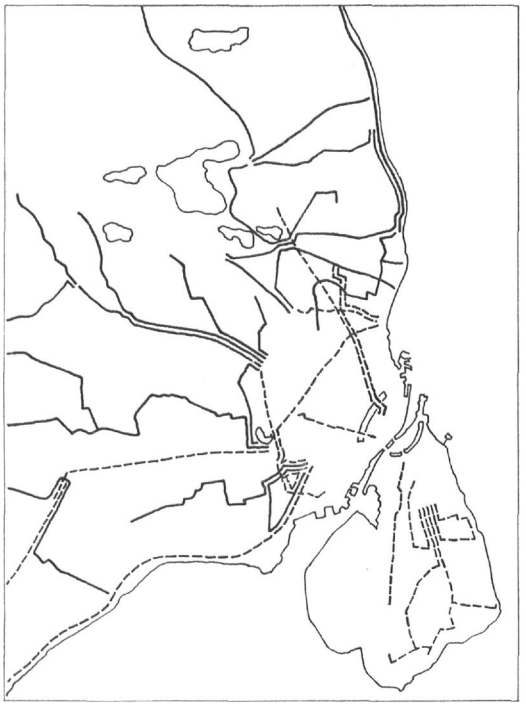
Under den anden verdenskrig og de første år derefter medførte bl. a. det reducerede boligbyggeri og restriktioner og materialemangel for automobiltrafikken, at rutebilnettets videre udvikling næsten gik helt i stå. På denne tid udarbejdede Københavns amtsvej inspektorat en plan til et samlet rutebilnet ud fra det synspunkt, at rutebilnettet burde koordineres med de andre trafiklinier i egnen, først og fremmest s-banerne (jfr. plan 16).

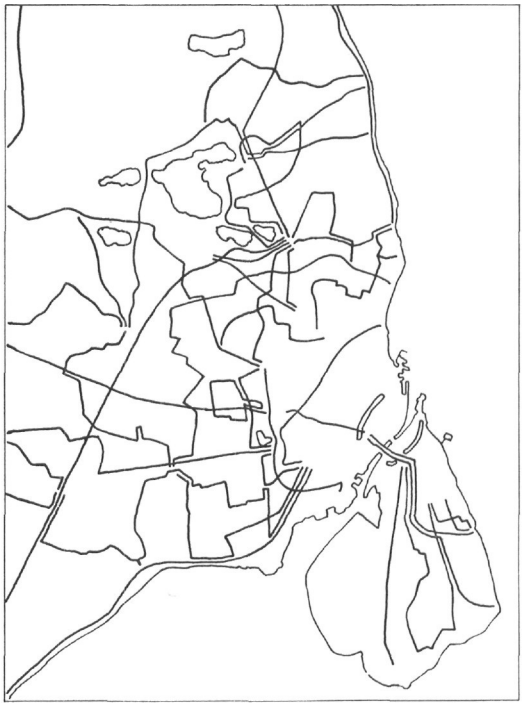
Selvom planen blev henlagt og ikke direkte kom til at danne grundlag for den vældige udvikling, der netop på dette tidspunkt satte ind, kan det dog siges, at planens hovedsynspunkter i nogen grad har præget udviklingen og det nuværende omfattende rutebilnet (jfr. plan 17).

I rutebilnettets stærke udvikling har ikke blot de private rutebilejere deltaget, men også DSB og Amagerbanen har — i hvert sit område — etableret et meget omfattende net af rutebillinier.

Der findes for tiden ingen tilgængelige statistiske oplysninger om den *samlede trafik* på hele det storkøbenhavnske rutebilnet; men det er givet, at den efterhånden er en betydende faktor. Stærkest trafikeret er de linier, som er fødelinier til s-banerne, og som derfor har korrespondance med s-togene, medens linierne med et mere lokalt præg har en langt ringere trafik. Alt i alt kan de private rutebilvirksomheders trafik skønnes at ligge omkring 25 mill. passagerer om året.

Betjeningen varierer naturligvis tilsvarende fra ganske få daglige forbindelser til 20 minutters køre-





PLAN 16: Endnu i 1947 havde rutebilnettet omtrent samme omfang som umiddelbart før krigen (skitsen til venstre). Nettet omfattede godt en snes linier, og driften besørgedes af henved 75 vogne med en gennemsnitlig størrelse på omkring 25 pladser. Heri er ikke medregnet DSB.s, NESA sog privatbanernes omnibus- og rutebillinier (punkteret). Nettet var karakteriseret ved, at den overvejende del af linierne var radiallinier, hvoraf en væsentlig del var parallellinier til andre trafikmidler.
I april 1947 fremsatte amtsvejinspektøren en plan til et samlet rutebilnet for hele Københavns-egnen (skitsen til højre). Planen, hvis hovedide var, at hovedvægten lægges på ringlinierne, så rutebilerne i højere grad, end, det var tilfældet, kunne komme til at virke som fødelinier til baner og sporveje, blev henlagt, men den har dog i nogen grad dannet grundlag for den senere udvikling.

plan for de vigtigere ruter og til 6 minutters drift for de mere byprægede ruter, for enkelte endda med indsættelse af ekstravogne i myldretimerne.

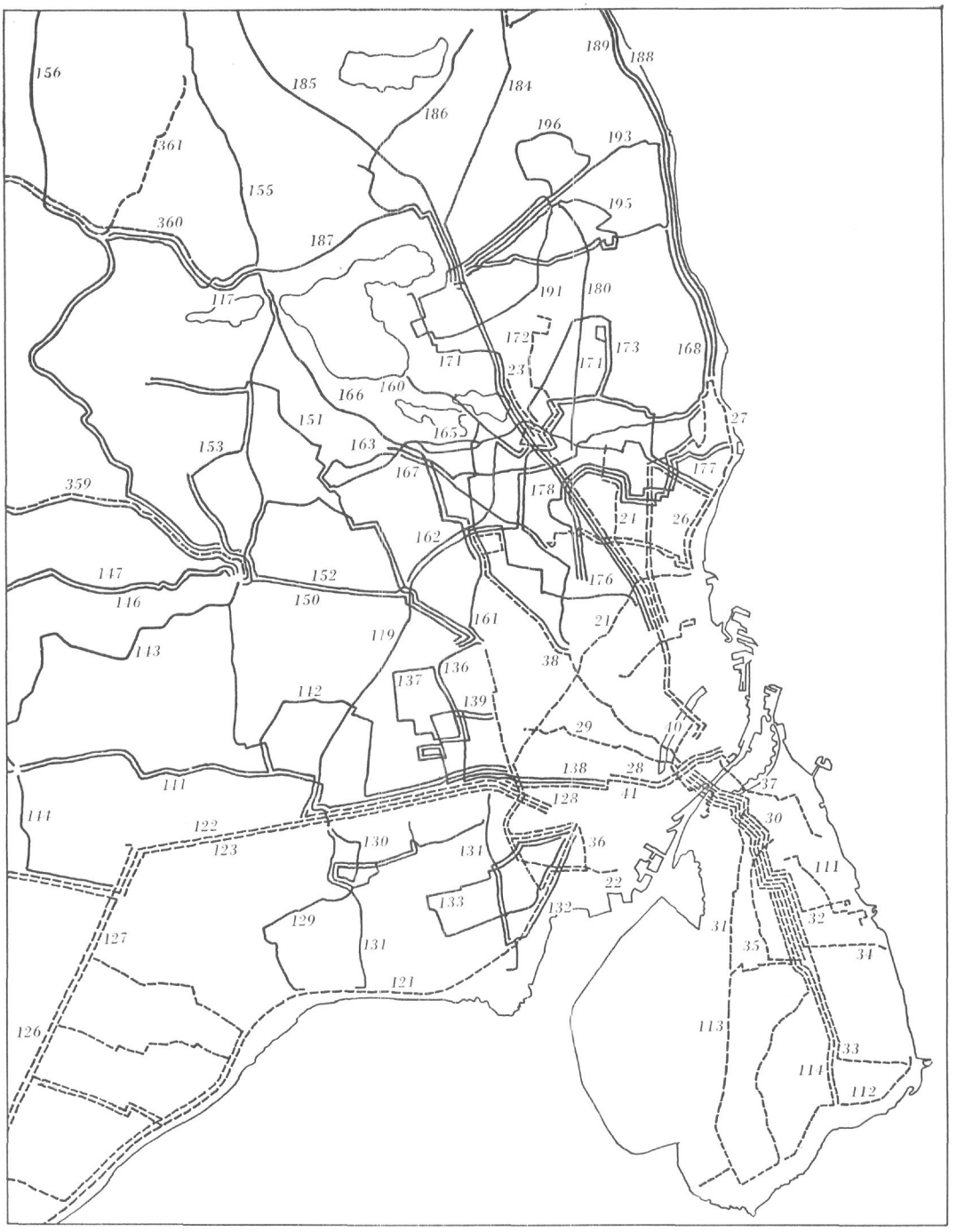
Pladsudbudet varierer en del og er i almindelighed ret beskedent for de enkelte linier sammenlignet med de offentlige virksomheder. Tendensen går imidlertid mod større vogne, sådan at der på hovedindfaldsvejene til København, hvor der går flere rutebillinier, er tale om en ganske antagelig kapacitet.

Rutebilernes *takster* fastsættes ikke udfra et bestemt tariferingsprincip, sådan som det f. eks. er tilfældet for banerne. Taksterne skal imidlertid godkendes af de koncessionsgivende myndigheder, og selvom det ofte vil være lokale hensyn, der ligger til grund for en bestemt linies takster, går man ud fra en række grundregler, der betyder at taksterne præges af en vis ensartethed. Således går man ud fra en minimumstakst på 40 øre, rabatkort til 6 ture for 5 tures pris og månedskort til 30 x en kelt pr isen.

Regler om *omstigning* mellem forskellige rutebillinier findes kun i begrænset omfang og efter uensartede principper i de forskellige dele af Københavns-egnen. Af de private rutebilejere, som driver mere end een rute, har en del — men ikke alle — indbyrdes omstigningsret mellem ruterne. mellem de private rutebilselskaber indbyrdes findes der i visse tilfælde omstigningsordninger. Således er der f. eks. omstigning mellem Hvidovre Rutebiler (linie 134) og Lars Iversens rutebiler og mellem Forenede Rutebiler og De blaa Omnibusser. Desuden forhandles der om en omstigningsordning mellem Lars Iversens rutebiler og Forenede Rutebiler. Omstigning mellem de private ruter og de offentlige trafikvirksomheder findes så godt som ikke. De eneste eksempler herpå er, at der er omstigningsret mellem Søborghus—Gentofte—Skovshoved—Klampenborg rutens linier og NESA, og at der er omstigning mellem Nærumbanens rutebillinie Ørholm—Lyngby og Holtebanen.

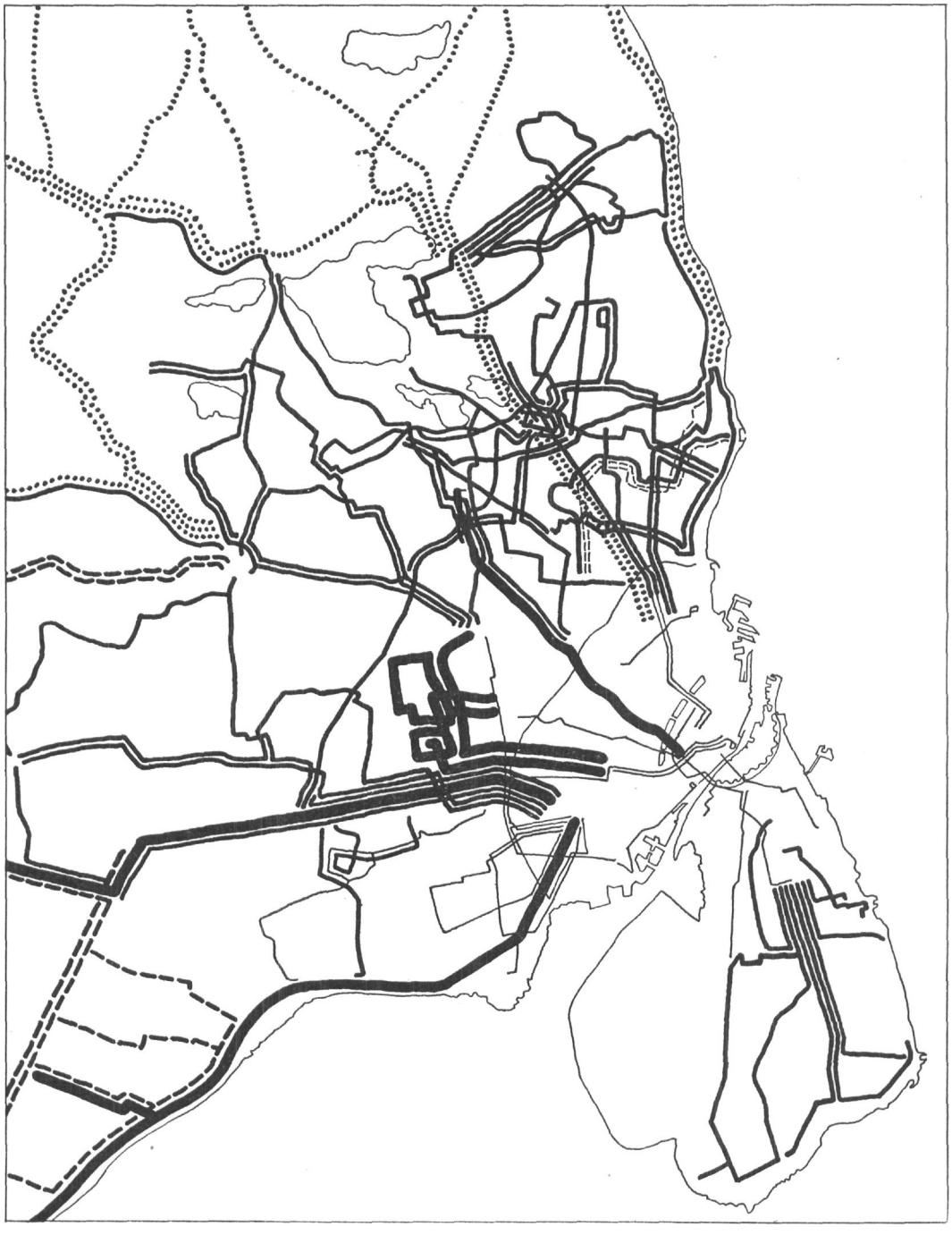
2. Den lovmæssige hjemmel for rutebilkørslen.

Siden 1923 har rutebilkørsel været betinget af tilladelse fra offentlige myndigheder. Reglerne herom fandtes oprindelig i færdselsloven, men blev den 4. juli 1927 optaget i en særlig *lov om omnibus- og fragtmandskørsel* med motorkøretøjer.



PLAN 17: RUTEBILNETTET I KØBENHAVNS-EGNEN I 1955 1:200 000

I de seneste år er der sket en voldsom udvikling af rutebiltrafikken. Groft taget er både linieantal, vognpark og gennemsnitlig vognstørrelse fordoblet siden 1947. I denne udvikling har ikke bht de private rutebilvirksomheder deltaget, men også offentlige og halvoffentlige trafikvirksomheder (punkteret streg).



PLAN 18: RUTEBILLINIERNES KONCESSIONSFORHOLD 1955 1:200 000

De fleste koncessioner er udstedt af trafikudvalget for Københavns amtsrådskreds (tyk streg). Koncessioner udstedt af trafikudvalget for Frederiksborg amt (tyk, prikket streg) er dominerende i den nordligste del af egnen, og koncessioner udstedt af trafikudvalget for Roskilde amtsrådskreds (tyk, punkteret) i den vestligste del. Ruter med koncession fra landsnævnet løber hovedsagelig i vestegnen (fed streg). Koncessionerne pa de fleste linier indenfor Københavns kommune og enkelte linier ude i omegnskommunerne mod sydvest er givet af Københavns magistrat (tynd streg), og endelig er koncessionen på to linier i Gentofte givet af Gentofte kommunalbestyrelse (tynd punkteret).

Loven definerede omnibuskørsel som kørsel med motorkøretøjer, der or bestemt til mod vederlag at benyttes eller faktisk benyttes til samtidig befordring af flere af hinanden uafhængige personer.

Hvis kørslen skulle foregå indenfor en købstads, herunder Københavns og Frederiksbergs grænser, eller hvis den skulle foregå alene på biveje i en enkelt sognekommune, blev tilladelsen givet af vedkommende kommunalbestyrelse.

I alle andre tilfælde lå afgørelsen hos vedkommende amtsråd, der dog skulle forhandle med de interesserede kommunalbestyrelser.

Opnåedes der ikke enighed under forhandlingerne, traf ministeren for offentlige arbejder afgørelse i sagen. Der kunne dog ikke uden vedkommende kommunalbestyrelses samtykke gives tilladelse til kørsel ad de gader eller veje i en købsbadkommune, hvor kommunen selv drev sporvejs- eller omnibuskørsel.

Forinden de lokale myndigheder i de enkelte tilfælde gav tilladelse til omnibuskørsel, skulle sagen forelægges ministeren for offentlige arbejder for at denne kunne undersøge, om den pågældende kørsel kunne få betydning for bestående jernbaner, postruter eller koncessionerede sporveje. Ministeren havde dog ikke nogen absolut vetoret mod ruter, som de pågældende kommunalbestyrelser gik ind for.

På grund af den store udvikling af rutebiltrafikken i årene efter 1927 forberedte man ved flere lejligheder en revision af loven. En sådan revision blev imidlertid først gennemført ved *lov nr. 257 af 27. maj 1950 OTTI omnibus- og fragtmandskørsel.*

Denne lov, som skyldes et privat lovforslag, fremsat af repræsentanter for de daværende oppositionspartier (venstre, konservative og retsforbundet), giver samme definition af begrebet omnibuskørsel som den tidligere lov, men ændrer på, væsentlige punkter det tidligere kompetenceforhold med hensyn til meddelelse af tilladelser til omnibuskørsel.

Hvis kørslen udelukkende foregår indenfor en købstads (herunder Københavns og Frederiksbergs) grænser, gives tilladelsen som hidtil af vedkommende kommunalbestyrelse. Foregår kørslen såvel i. København som på Frederiksberg, men ikke udover disse kommuners grænser, gives tilladelsen af de to kommunalbestyrelser i forening.

Foregår kørslen udelukkende ad biveje indenfor en enkelt sognekommune, gives tilladelsen af vedkommende sogneråd. Foregår kørslen udelukkende ad landeveje (amtsveje) indenfor en enkelt amtskommune, gives tilladelsen af vedkommende amtsråd.

I alle andre tilfælde, hvor kørslen foregår indenfor en enkelt amtsrådskreds, gives tilladelsen af det for den pågældende amtsrådskreds nedsatte trafikudvalg, der er sammensat af repræsentanter for amtskommunen, sognekommunerne og eventuelle købstadskommuner i amtsrådskredsen. Foregår kørslen gennem to amtsrådskredse (i hvilket tilfælde Københavns kommune sidestilles med en amtsrådskreds), gives tilladelsen af trafikudvalget i den amtsrådskreds, hvor den længste del af ruten forløber.

I tilfælde af uenighed mellem trafikudvalgene henvises sagen til afgørelse hos landsnævnet vedrørende omnibus- og fragtmandskørsel. Landsnævnet består af en af ministeren for offentlige arbejder udnævnt formand, der skal opfylde betingelserne for at blive landsdommer, samt 6 af rigsdagen efter reglerne i grundlovens § 45 valgte medlemmer. Landsnævnet giver også tilladelsen i de tilfælde, hvor kørslen foregår gennem flere end to amtsrådskredse (i hvilken henseende såvel Københavns som Frederiksberg kommuner sidestilles med amtsrådskredse).

Forinden der træffes afgørelse om tilladelse til omnibuskørsel, skal sagen forelægges Landsforeningen Danmarks Bilruters lokale kreds til udtalelse, ligesom der skal indhentes erklæring fra samtlige interesserede kommunalbestyrelser og fra de bestående jernbaner, postruter og koncessionerede sporveje, for hvem afgørelsen må skønnes at have betydning. Tilladelsen gives på et åremål, der normalt ikke må være under 5 og ikke over 8 år.

Som det vil ses, er kompetencen til at give tilladelse til omnibuskørsel henlagt til en række forskellige myndigheder.

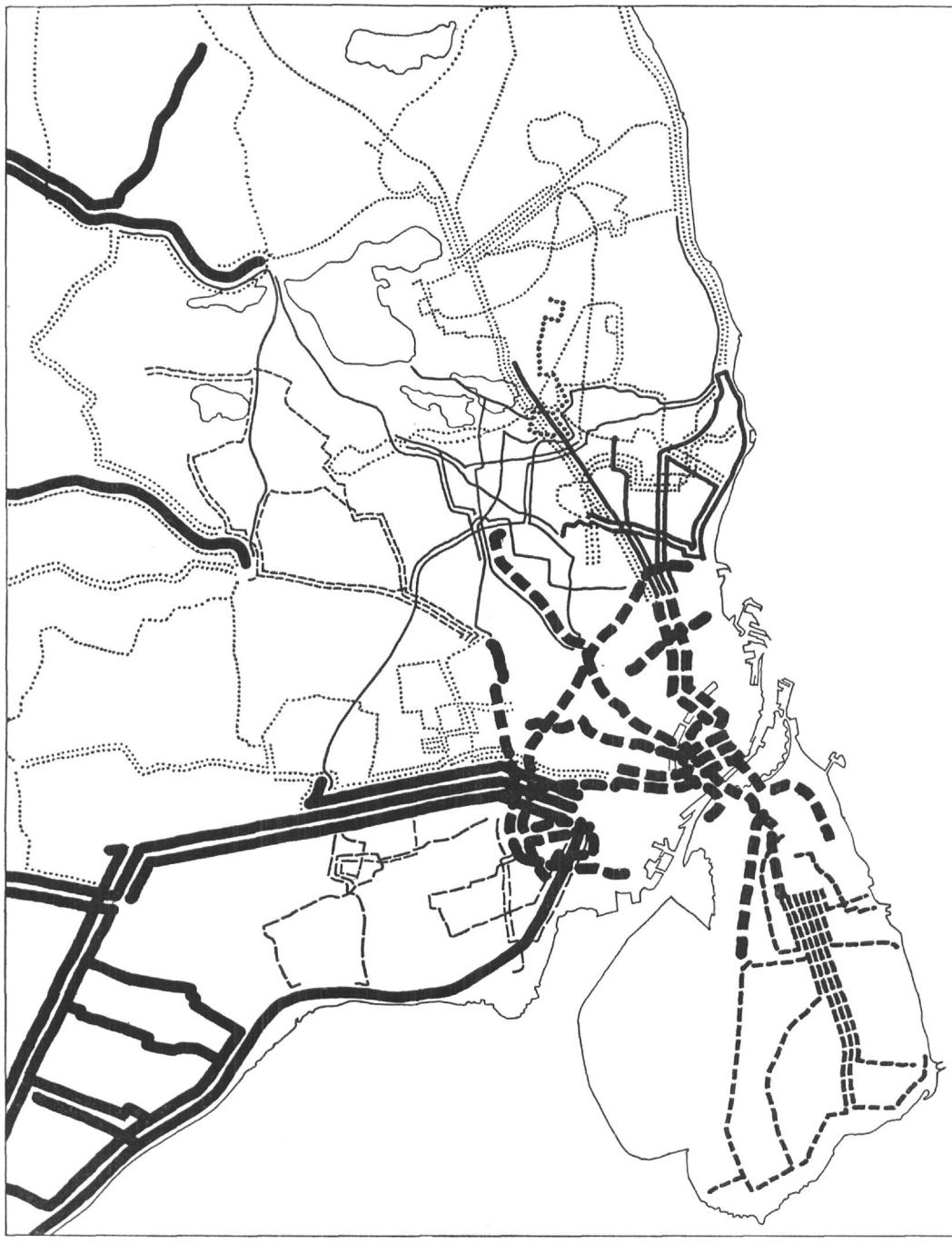
Dette bevirker for Københavns-egnens vedkommende, at nogle tilladelser er givet af landsnævnet, andre af trafikudvalgene for Københavns, Frederiksberg eller Roskilde amtsrådskredse, atter andre af Københavns magistrat og endelig enkelte af Gentofte kommunalbestyrelse. Denne fordeling af kompetencen på mange forskellige hænder bevirker selvsagt, at man ikke kan forvente, at ensartede synspunkter lægges til grund ved behandlingen af andragender om tilladelse til rutebilkørsel, end ikke indenfor et begrænset område som Københavns-egnen.

Den gældende lov har ved fordelingen af koncessionsmyndigheden i vid udstrækning taget hensyn til de enkelte kommuners interesser som vejejere, men har samtidig begrænset mulighederne for en samlet planlægning af rutebildriften i forbindelse med de andre trafikmidler. Af de ialt 88 rutebil-, omnibus- og trolleybuslinier, som kan skønnes overvejende eller i væsentlig grad at have betydning for den del af Københavns-egnen, der omfattes af byudviklingen incl. Køgebugt-kommunerne, er koncessionsudstedelsen faktisk fordelt på 6 forskellige myndigheder. For 45 liniers vedkommende er koncessionerne udstedt af trafikudvalget **for** Københavns amtsrådskreds, 18 af Københavns magistrat, 6 af landsnævnet, 12 af trafikudvalget for Frederiksborg amt, 5 af trafikudvalget for Roskilde amtsrådskreds og 2 af Gentofte kommunalbestyrelse (jfr. plan 18).

Køreplaner og takster for rutebilerne skal normalt godkendes af den koncessionsudstedende myndighed. løvrigt finder der ingen koordinering sted af taksterne på de forskellige virksomheders rutebillinier.

3!. Rutebilliniernes ejendomsforhold og økonomi.

Rutebiltrafikken i Københavns-egnen besørges i første række af et stort antal indbyrdes uafhængige, private rutebilejere og -selskaber, for tiden omkring en snes forskellige virksomheder, alle med koncession under de foran omtalte ordninger (jfr. plan 19).



PLAN 19: RUTEBILLINIERNES EJENDOMSFORHOLD 1955 1:200 000

De offentlige og halvoffentlige trafikvirksomheder driver overvejende deres ruter indenfor bestemt afgrænsede dele af Københavns-egnen: DSB (fed streg) i sydvest-egnen, KS (fed, punkteret) i Københavns og Frederiksberg kommuner, NESA (tyk streg) i Gentofte kommune, Amagerbanen (tyk, punkteret) på Amager og endelig Nærumbanen (tyk, prikket) i Lyngby-Tårbæk kommune.

Af de private rutebilvirksomheder spreder Forenede Rutebilers linier (tynd streg) sig over et stort område i den nordvestlige sektor, medens de fleste virksomheder iøvrigt dækker ret begrænsede områder, jfr. selskabernes navne: Hvidovre Rutebiler, Herlev Ruterne o. s. v. (tynd, punkteret), og en lang række driver kun en enkelt eller et par linier (tynd, prikket).

Af disse private rutebilvirksomheder er nogle organiseret som aktieselskaber, andre som interessentskaber og nogle som private ansvarlige firmaer eller enkeltmandsvirksomheder. Den største private rutebilvirksomhed er det i 1952 dannede interessentskab Forenede Rutebiler, i hvilket 3 tidligere selvstændige virksomheder er sammensluttet. Interessentskabet driver for tiden 8 ruter, udstrakt over størstedelen af Københavns-egnen fra Glostrup over Gladsaxe og Lyngby til Strandvejen. Den næststørste private rutebilvirksomhed er Hvidovre Rutebiler, som i området Hvidovre—Vallensbæk driver 6 stærkt trafikerede ruter. De øvrige virksomheder er mindre. Nogle af dem trafikerer op til 5—6 ruter indenfor et afgrænset område eller med fælles udgangspunkt. Andre — oftest enkeltmandsvirksomheder — driver kun en enkelt rute. Alle Københavns-egnens private rutebilvirksomheder er medlem af erhvervsorganisationen Landsforeningen Danmarks Bilruter.

De private rutebilejere og -selskaber driver imidlertid ikke hele rutebiltrafikken i Københavns-egnen. Som omtalt foran driver også DSB, Amagerbanen og Nærumbanen rutebillinier. Statsbanerne driver endog langt den største rutebilvirksomhed i hele egnen med det siden midten af 1930'erne udviklede net langs Roskildevej og langs Køgebugt. Amagerbanen, der siden 1930 har udviklet et fuldstændigt net af busser og rutebiler på Amager, har et faktisk monopol på denne trafik i denne afgrænsede del af egnen og er Københavns-egnens næststørste rutebilvirksomhed.

Der er ikke pålagt de private rutebilvirksomheder nogen regnskabspligt overfor de koncessionsgiveride myndigheder, der kun har en i almindelige vendinger holdt adgang til at indfordre oplysninger hos indehaverne. For samfærdselskommissionen foreligger en opgørelse for året 1950 over rutebilernes driftsudgifter pr. kørt kilometer. På grundlag af 4 storkøbenhavnske rutebilvirksomheders regnskaber er driftsudgifterne opgjort til ialt 97 øre pr. kørt kilometer for benzinvogne, 88,5 øre for dieselvogne. Det er imidlertid ikke oplyst, hvilke vognstørrelser, virksomhedsstørrelser etc. det drejer sig om, og om driftsindtægterne foreligger intet. I det store og hele er man således uden oplysninger om de private rutebilvirksomheders indtægter og udgifter. Den omstændighed, at rutebillinierne drives på forretningsmæssig basis, indebærer naturligvis, at driftens opretholdelse beviser dens rentabilitet; men om overskuddenes størrelse for de enkelte virksomheder er intet oplyst.

Ved en bedømmelse af rentabiliteten — specielt til sammenligning med offentlige trafikvirksomheders økonomi — må det iøvrigt erindres, at netop den private organisationsform befrier rutebilejerne for samfundsmæssigt begrundede udgifter og urentable trafikopgaver, dels med hensyn til valget af rute og udbudet af trafikkapacitet, dels vedrørende de enkelte driftsudgifter; således er rutebilvirksomhedernes personale i almindelighed løsere ansat og har ikke pensionsret. Samtidig må det naturligvis også tages i betragtning, at de private rutebilejere svarer skat.

F. Samarbejde mellem trafikvirksomheder.

I dette afsnit skal man kort omtale de former, hvorunder samarbejde mellem eksisterende trafikvirksomheder i Københavns-egnen finder sted, ligesom her skal nævnes enkelte kommissioner og udvalg, der har beskæftiget sig med spørgsmål vedrørende koordinering af kollektiv trafik, men som ikke har været nærmere omtalt i det foregående.

Samarbejdet mellem de eksisterende kollektive trafikvirksomheder i Københavns-egnen.

KS's trafik berører — fortrinsvis i dens endepunkter — forskellige andre trafikvirksomheders linier, hvilket giver anledning til mere eller mindre omfattende samarbejde med de pågældende virksomheder.

Der er således afsluttet egentlige overenskomster mellem Københavns og Gentofte kommunalbestyrelse samt *NESA* om anlæg og drift af trolleyvognslinierne til Lyngby og Jægersborg (marts –august 1937) og om fastlæggelse af trafikforholdene i Lyngbyvej og Strandvej ved afløsningen af sporvognsdriften i Gentofte kommune med trolleyvognsdrift (juni—juli 1953).

Endvidere er der mellem Københavns Sporveje og NESA indgået en driftsoverenskomst af juni 1953, der i detaljer fastlægger det praktiske samarbejde med hensyn til driften af trolleyvognslinierne til Lyngby og Jægersborg, som hver af parterne besørger på sin strækning med udskiftning af personale etc., men med gennemførelse af hver af parternes vogne på den anden parts strækning.

Medens der ikke findes nogen almindelig omstigningsbillet mellem KS's og NESA's linier, kan der siden 1939 løses en særlig returbillet, den såkaldte udflugtsbillet, gældende på søn- og helligdage indenfor KS's enhedstakstområde og NESA's strækninger ud til Dyrehaven og til Lyngby (med valgfri rute). Afregningen mellem KS og NESA sker ved, at der af udflugtsbillettens samlede pris — 1,90 kr. — tilfalder KS 90 øre og NESA 1 kr.

Efter lignende principper som med NESA er der afsluttet hoved- og driftsoverenskomster (juli—august 1939 og januar—februar 1948) mellem Københavns kommunalbestyrelse og *A/S Amagerbanen* (hvori Københavns kommune selv har aktiemajoriteten) om samarbejde vedrørende de af Amagerbanens rutebiler, der fra 1947 er indført til Rådhuspladsen, og som drives i fellesdrift mellem Københavns Sporveje og Amagerbanen, således at hver part besørger driften på sine strækninger under gennemførelse af vognene, men med drifts- og takstgrænse samt personaleskifte ved Sundbyvester Plads. Overenskomsten er tiltrådt af Amagerkom munerne.

Mellem Københavns Sporveje og *DSB* finder der et praktisk samarbejde sted for så vidt ångår s-banerne. Dette samarbejde foregår hovedsagelig ved løbende, uformel kontakt mellem de to styrelser om alle spørgsmål af fælles interesse, uden at noget

særligt fællesorgan er etableret. Samarbejdet etableredes efter at det i 1936 nedsatte fællesudvalg i en betænkning af 1938 vedrørende Spørgsmaalet om Etablering af Samarbejde mellem Statsbanerne, Københavns Kommunes Sporveje og Rutebiltrafikken stillede forskellige forslag i den retning, som bl. a. resulterede i fastsættelse af en bybaneenhedstakst på s-banen indenfor Københavns og Frederiksberg kommuner af samme højde som den tilsvarende sporvejsenhedstakst; endvidere i indførelse af en fællesbillet, gældende som omstigningsbillet til både Københavns Sporvejes enhedstaksttområde og s-banens bybanestrækninger, og endelig i forbedret beliggenhed af forskellige sporvejsstoppesteder i forhold til bybanestationer.

For Slangerupbanen er der fra 1. oktober 1951 indført en fælleskort-ordning med KS, således at der udstedes abonnementskort, der giver ret til omstigning mellem banen og en af sporvej slinierne mellem Lygten station og city. Fælleskortet, der betyder en væsentlig reduktion af abonnementsprisen, er et led i de midlertidige forbedringer af Slangerupbanen, som gennemførtes ved samfærdselskommissionens 1. betænkning.

Med de *private rutebiler,* som har tilslutning til Københavns sporvejsnet — oftest ved en sporvejslinies endestation — har Københavns Sporveje ikke andet samarbejde end det rent køreplanmæssige, der i nogle tilfælde følger af, at visse rutebilkoncessioner pålægger rutebilejerne at afpasse deres drift under hensyntagen til sporvej sliniernes driftstider på vedkommende endestation, i andre tilfælde sikres ved, at Københavns kommune skal approbere de koncessionssøgende rutebilers køreplaner. Denne meget begrænsede form for koordinering består ifølge sagens natur i, at vedkommende rutebilers køreplaner indrettes under hensyn til KS's køreplaner. Bortset herfra må man nærmest karakterisere forholdet mellem KS og rutebilerne som konkurrencepræget, hvilket f. eks. kommer frem, hvor begge parter søger koncession på nye rutebilruter.

I et enkelt tilfælde har *NESA* en omstigningsordning med en *privat rutebilvirksomhed,* nemlig med Søborghus—Gentofte—Skovshoved—Klampenborg rutens linier (176, 177 og 178), der løber gennem samme område som NESA's linier. Omstigningsreglerne, der indførtes 1. maj 1951, er de samme som for NESA's linier indbyrdes.

Der sker ingen afregning mellem parterne af billetindtægten, men hver part beholder indtægten af de billetter og kort, den har udstedt, idet man går ud fra, at omstigning benyttes lige hyppigt i begge retninger.

Mellem *de private rutebilvirksomheder indbyrdes* er der et vist samarbejde, såvel erhvervsmæssigt gennem Landsforeningen Danmarks Bilruter som trafikmæssigt. — Dette sidste giver sig f. eks. udtryk i, at der som nævnt i visse tilfælde er skabt omstigningsordninger mellem forskellige selskabers ruter.

Kommissioner og udvalg med koordinerings-opgaver.

Ved siden af det nævnte samarbejde mellem trafikvirksomheder i Københavns-egnen har der med mellemrum været nedsat kommissioner og udvalg til overvejelse af generelle samarbejdsproblemer eller konkrete opgaver, der kræver mere end een trafikvirksomheds eller -myndigheds medvirken. I betænkningens afsnit II er nogle af disse kommissioner nærmere omtalt, således samarbejdsudvalget mellem KS og DSB af 1936, Københavns magistrats trafikkommission af 1944 og Dansk Ingeniørforenings trafiklinieudvalg af 1944; her skal yderligere omtales et par kommissioner med koordinerings-opgaver.

Den 30. december 1936 nedsatte *ministeriet for offentlige arbejder en trafikkommission,* der fik til opgave at udarbejde en samlet trafikplan for hele landet, sådan at de enkelte egnes trafikbehov fuldt ud kunne dækkes, samt at søge tilrettelagt en fordeling af transportmulighederne på de forskellige transportmidler og undersøge, hvilke trafikmidler der kunne nedlægges. Kommissionen skulle i forbindelse hermed udarbejde en plan til samarbejde mellem de forskellige trafikmidler, således at publikum kunne blive betjent bedst muligt.

Kommissionen fremsatte forslag til visse ændringer i loven af 1927 om omnibus- og fragtmandskørsel, foretog en grundig gennemgang af samtlige privatbaners og nogle mindre rentable statsbanestrækningers forhold og stillede forslag om nedlæggelse af visse strækninger. Vedrørende forholdet mellem banerne på den ene side og rutebilerne på den anden side udtalte kommissionen, at et samarbejde mellem de to trafikmidler under forskellig ledelse, sådan at man tilstræbte en tilpasning af trafikmidlernes beredskab efter det samlede behov og søgte at undgå en samfundsmæssigt set uheldig overtrafikering, ikke kunne tænkes gennemført frivilligt. Man måtte vel anse det for muligt ved indgriben fra offentlig side at etablere et sådant samarbejde mellem forskellige ledelser, men det ville falde mest naturligt og kunne tilvejebringes mest betryggende, når begge transportmidler var under fælles ledelse.

Der var indenfor kommissionen tilhængere af samling af transportmidlerne under statsdrift, eventuelt statskontrolleret drift, og der var tilhængere af det private initiativs frie ret til at deltage i offentlig transport. Begge parter var dog enige om, at koordinerings-spørgsmålet måtte afgøres tilfælde for tilfælde på basis af de lokale forhold.

Den 14. marts 1946 nedsatte ministeriet for offentlige arbejder et *Udvalg vedrørende Slangerupbanen,* rammende repræsentanter for ministeriet for offentlige arbejders departement, DSB, Københavns magistrat, Slangerupbanen samt NESA. Udvalget fik til opgave at undersøge mulighederne for statens overtagelse af jernbanen, udførelse af de fornødne arbejder ved banens udbygning til 2 spor indtil Hareskov, fastlæggelse af et midlertidigt program for banens drift i de nærmeste år, bortforpagtning til Københavns kommune og NESA af banen med drift som elektrisk hurtigsporvogn fra Farum og herfra ad Ågade ført ind til Jarmers Plads, samt som endelig ordning en ombygning af banen til s-bane fra Farum til Lygten og indføring til bycentret som tunnelbane under Nørrebrogade.

Udvalget har løst den første del af sin opgave, idet det 20. maj 1947 og 7. juli 1947 har afgivet indstilling om statens overtagelse af Slangerupbanen i henhold til banens koncession. Overensstemmende hermed skete overtagelsen den 1. april 1948.

Prøvebudgetter for de vigtigste trafikvirksomheder.

Under drøftelserne af den økonomiske ordning har man i arbejdsudvalget søgt at danne sig et skøn over trafikrådets økonomi fremover. Udgangspunktet herfor har været et omfattende materiale, som de tre virksomheder: DSB, KS og NESA successivt har udarbejdet om virksomhedernes økonomiske forhold.

I det følgende er der i en kort form givet en oversigt over de regnskabsopstillinger, der har særlig betydning for at bedømme, om det balancekrav, der er opstillet i kommissionens forslag, kan forventes opfyldt i fremtiden.

A. S-banerne.

Som udgangspunkt for prøvebudgetterne for s-banedriften har DSB skønsmæssigt opgjort s-banernes indtægter og „rene" driftsudgifter for *1951—52* til følgende beløb:

Indtægter.

1.	Personbefordringen:		
	Billetter lokalt på banen	16 065 500 kr.	
	fra/til andre stationer	1 770 000 -	
	Abonnementskort:		
	Månedskort	6 389 700 -	
	Ugekort	1 008 600 -	
			25 233 800 kr.
2.	Rejsegodsbefordringen		280 000 -
3.	Godsbefordringen		— -
4.	Postbefordringen		50 000 -
5.	Andre indtægter:		
	Faste afgifter (restaur. o. l.)	412 600 kr.	
	Forskellige indtægter	579 000 -	
	Boligafgifter	50 000 -	
			1 041 600 -
		Ialt	26 605 400 kr.

Udgifter.

1.	Stationstjenesten	6 613 900 kr.	
2.	Lokomotivtjenest.	7 393 700 -	
3.	Togtjenesten	973 100 -	
4.	Banebevogtning	— -	
5.	Vedligeholdelse af baneanlæg	2 085 700 -	
6.	Signaltjenesten	887 000 -	
7.	Pensionsbidrag	391 200 -	
			18 344 600 kr.
8.	Værkstedsudgifter		2 937 100 -
9.	Administrationsudgifter	1 001 800 kr.	
10.	Fællesudg. m. m.	335 300 -	
			1 337 100 -
		Ialt	22 618 800 kr.

Driftsindtægter	26 605 400 kr.
Driftsudgifter	22 618 800 -
Driftsoverskud	3 986 600 kr.

Samtidig var antallet af personkilometer 504,9 mill. og vognakselkilometer 58,4 mill.

1. Skønnet driftsbudget for s-banerne i 1955-56.

Antagelige driftsindtægter.

På basis af den stigning i passagertallene der har fundet sted fra 1950—51 til 1952—53 og som gennemsnitlig har andraget ca. 5 pct. årligt, må det, under hensyn til de særlige forhold vedrørende den netop etablerede s-banelinie til Glostrup, anses for forsvarligt at regne med følgende indtægtsstigninger fremover (basisår 1951 — 52).

1951—52	100
1952-53	105
1953-54	111
1954-55	118
1955-56	125

Da indtægterne i 1951 — 52 androg ca. 26,6 mill. kr., må den skønsmæssige samlede indtægt vedrørende s-banerne i finansåret 1955—56 anslås til ca. 26,6 mill. kr. + 25 pct. = 33,25 mill. kr.

Antagelige driftsudgifter.

Driftsudgifterne på s-banen i 1951—52 er som anført skønsmæssigt opgjort til ca. 22 600 000 kr. Heri er udgifter til pensionering kun beregnet som DSB.s indbetaling til finansministeriet (12 pct. af de pensionsgivende lønninger) og altså ikke med den reale, langt højere pensionsudgift. Fradrager man DSB.s indbetaling (ca. 400 000 kr.), får man en „reduceret driftsudgift" på ca. 22 200 000 kr., hvortil ah så bør lægges den (skønsmæssigt anslåede)

reale pensionsudgift samt afskrivning og forrentning. Der blev i 1951 — 52 kørt 58,4 mill vognakselkm. De „reducerede driftsudgifter" pr. vognakselkm. androg herefter ca. 38 øre.

Under forudsætning af samme løn- og prisniveau som i 1951—52 vil driftsudgifterne til 1955—56 stige, dels som følge af elektrificering af Valby-Glostrup, dels som følge af forøgelse i toggangen på andre linier — i første række Holtelinien — under hensyn til stigende benyttelse.

Det er ikke sandsynligt, at en forhøjelse af driftsudgifterne vil ske direkte i forhold til den forøgede kørsel. Det er muligt, at udgifterne til stationstjenesten vil stige relativt stærkt ved ibrugtagning af en ny linie (kontroltjeneste, stationsbestyrelse o. s. v.), og at på den anden side forøget kørsel på bestående linier vil kunne tages uden udgifter af betydning på dette arbejdsområde. Udgiften til strøm og måske til kørende personale og værkstedsudgifterne vil måske nok stort set stige i takt med kørselen. Det er endvidere usikkert, om banevedligeholdelsen stiger proportionalt med tilkomsten af helt nyt spor (i hvert fald i de første år), og dette gælder også f. eks. udgifter på omformerstationer.

Fra 1951-52 til 1952-53 forøgedes antallet af vognakselkm med ca. 2,7 millioner. Kørselen på Glostrup-linien kan anslås til 9,6 mill vognakselkm årlig. Forøgelsen af kørselen på Holtelinien fra efteråret 1953 kan anslås til 2 mill vognakselkm årlig. Yderligere forøgelser herudover af mere væsentlig betydning er vel næppe sandsynlig det første par år, men man regner med nogen stigning i kørselen under hensyn til det stigende antal rejsende, og rent skønsmæssigt kan denne stigning måske sættes til 1,7 mill vognakselkm.

Regner man — uanset foranstående forbehold — med, at disse 4 grupper vognakselkm koster det samme pr. km som de i 1951—52 kørte, får man derved en udgiftsforøgelse på afrundet 6 mill. kr. De „reducerede driftsudgifter" for 1955—56 skulle herefter kunne anslås til 28,2 millioner kr., hvortil altså skal lægges udgifter til pensionering, afskrivning og forrentning, jfr. nedenfor.

Forventet driftsresultat.

Det „rene" driftsresultat af s-banevirksomheden kan for 1955 — 56 herefter anslås til:

Indtægter	33,25 mill. kr.
„Rene" driftsudgifter	28,20 —
Trafikrådets særlige driftsresultat	+5,05 mill. kr.

Da der således må regnes med et overskud på s-banernes „rene" driftsregnskab i 1955—56 under forudsætning af uforandret takst- og udgiftsniveau fremover, har man afstået fra beregning af resultaterne for årene 1960-61, 1965-66 og 1970-71, idet det er forudsat, at også disse år, må forventes at give overskud på de „rene" driftsregnskaber. Herved er der set bort fra trafikrådets fremtidige andele i s-banernes eventuelle pensioner, hvilken andel på overtagelsestidspunktet er 0. De følgende år vil andelene ganske vist stige, men vil, indenfor den periode prøvebudgetterne omfatter, kun komme til at andrage relativt ubetydelige beløb.

2. Andre udgifter vedrørende s-banedriften.

Pensionsudgifter.

I samråd med statsbanerne har samfærdselskommissionens sekretariat foretaget beregninger over s-banernes fremtidige pensionsudgifter. Beregningerne er principielt foretaget i overensstemmelse med sporvejenes pensionsberegninger, på basis af de i statsbanernes beretning anførte personalestatistiske oplysninger. (Der henvises iøvrigt til sporvejenes redegørelse).

Den omstændighed, at s-banedriften først etableredes i 1934—35, betyder imidlertid, at s-banepensionerne i 1955—56, efter ca. 20 års drift, ikke kan forventes at have nået langtidsniveauet, idet pensionsudbetalingerne siden 1934—35 vedrørende s-banerne må have været stigende til langtidsniveauet i løbet af 35—40 år.

Dette forhold er inddraget i kalkulationerne ved en beregningsteknik, der principielt er i overensstemmelse med den fremgangsmåde sporvejene har anvendt ved delingen af de eventuelle pensioner under hensyn til personalets ansættelsestider før og efter trafikrådets etablering.

Resultatet af beregningerne er herefter blevet (mill. kr.).

år	s-bane pensioner	heraf afholdt af	
	ialt	staten	trafikrådet
1955—56	1,0	1,0	—
1956—57	1,2	1,2	—
1957—58	1,4	1,4	—
1958—59	1,4	1,4	—
1959—60	1,7	1,7	—
1960—61	1,8	1,8	—
1961—62	2,1	2,0	0,1
1962—63	2,1	2,0	0,1
1963—64	2,3	2,2	0,1
1964—65	2,3	2,2	0,1
1965—66	2,4	2,3	0,1
1966—67	2,5	2,3	0,2
1967—68	2,4	2,2	0,2
1968—69	2,6	2,4	0,2
1969—70	2,4	2,2	0,2
1970—71	2,4	2,2	0,2

Renter og afskrivninger.

De samlede investeringer i s-banerne siden elektrificeringens påbegyndelse til og med åbningen af Glostruplinien i juni 1953 er af statsbanerne skønsmæssigt anslået til 90 mill. kr. (hvoraf rullende materiel ca. 30 mill. kr.). Afskrivning på dette beløb, efter de for statsbanerne almindeligt gældende regler, kan anslås til 1,35 mill. kr. og forrentning til 4 mill. kr., altså 5,35 mill. kr. Heri er således ikke medregnet afskrivning og forrentning på dele af ældre anlæg, som s-banerne nu benytter.

3. Prøvebudget for s-banerne for 1955-56.

Driftsbudget:

Driftsindtægter		33,25 **mill.** kr.
„Rene" driftsudgifter	28,20	
Pensioner afholdt af trafikrådet	0,00	28,20
Trafikrådets overskud		5,05 **mill.** kr.

Kapitalomkostninger m. v.

Renter (ekskl. fællesanlæg)	4,00	
Afskrivninger (ekskl. fællesanlæg)	1,35	
Pens. afholdt af staten	1,00	6,35 mill. kr.
Samlet driftsoverskud		1,30 mill. kr.

B. Københavns Sporveje.

Det er i beregningerne forudsat, at takstniveauet og udgiftsniveauet fremover vil være uændret som i 1953—54. Trafikrådet er tænkt etableret den 1. april 1955.

Kørselsindtægterne og de „rene" driftsudgifter er kalkuleret på grundlag af trafikkommissionens beregninger. Efter driftsudvidelser i henhold til kommissionens 3. betænkning regnes sporvejenes samlede passagerantal i 1965 at ville andrage 310 mill. indenfor det nuværende enhedstakst område. I de følgende beregninger er man gået ud fra samme fremtidige passagertal. Selv om den seneste udvikling lader formode, at dette tal ikke vil blive nået, har man ikke ment på nuværende tidspunkt at kunne opstille mere holdbare beregninger. Udenfor enhedstakstområdet (men på sporvejenes strækninger) regnes med 55 mill. passagerer. Økonomikalkulationer vedrørende disse sidste passagerer vil være behæftet med meget stor usikkerhed og vil bl. a. afhænge af taksterne på udenbysstrækningerne. For at undgå at anstille betragtninger over disse takster er man her gået ud fra, at kørselsindtægter og „rene" driftsudgifter på disse strækninger vil balancere. I regnskabsopstillingerne er bruttoresultatet af omegnstrafikken derfor opført med 0 i trafikrådets regnskab. Renter, afskrivninger og pensionsudgifter vedrørende omegnstrafikken indgår derimod i beregningerne.

1. Beregninger vedrørende sporvejenes fremtidige driftsbudget.

Beregningerne vedrørende kørselsindtægter m. v. og „rene" driftsudgifter omfatter kun sporvejenes driftsstrækninger indenfor enhedstakstområdet.

Kørselsindtægterne.

Den gennemsnitlige indtægt pr. passager ifølge budgettet 1953—54 på 36,19 øre forudsættes konstant i hele perioden. Passagertallet antages at stige (jævnt) fra de i budgettet anførte 210 mill. til det af trafikkommissionen beregnede passagertal i 1965 — 66 på 310 mill., navnlig som følge **af** trafikstigning i den nærmeste omegn. I 1970—71 er dels regnet med et fald i passagermængden på 35 mill. som følge af, at driften på tunnelbanestrækningen Nørrebro-Sundby i beregningerne forudsættes påbegyndt i 1966—67, og dels med en passagertilgang på 15 mill. som følge af befolkningsstigningen i årene 1966-67 — 1970-71. I driftsåret 1970-71 regnes således med 310 ÷ 35 + 15 = 290 mill. passagerer.

Personalets pensionspræmier.

Personalets 5 pct.s bidrag, der i 1953—54 er budgetteret **til** ca. 1,1 mill. kr., regnes at være proportionalt med kørselsmængden, selv om en udvidet anvendelse af enmandsbetjening skulle medføre en mindre stigning i beløbet end herved påregnet. Beløbets ringe størrelse gør det berettiget at se bort herfra (jfr. iøvrigt nedenfor under punkt 3).

De „rene" driftsudgifter.

På grundlag af de ovenfor beregnede passagertal er kørselsmængden kalkuleret under forudsætning af, at antallet af vognkilometer pr. passager, der er budgetteret til 4,43 i gennemsnit i 1953—54, vil holde sig konstant i perioden. De „rene" driftsudgifter er derefter beregnet på basis af den for 1953—54 budgetterede gennemsnitlige udgift pr. vognkilometer på 162,7 øre, der forudsættes konstant fremover.

2. Kapitalomkostninger m. v.

Afskrivninger og renter af gamle anlæg.

Under hensyn til sporvejenes påregnede investeringer i årene indtil 1. april 1955 og under hensyn til afskrivningerne i samme tidsrum kan værdierne på etableringsdagen ansættes **til:**

Faste anlæg, oprindelig anskaffelsesvajrdi	66 mill. kr.
Faste anlæg, nedskrevet anskaffelsesværdi	40 —
Beholdninger m. v.	15 —

Anlæggene er, bortset fra det særlige Frederiksbergaktiv, der er beregnet særskilt med en årlig afskrivning på 2½ pct., i beregningerne afskrevet med gennemsnitlig 4,4 pct. (konstant i hele afskrivningsperioden), hvilket må antages at svare til sporvejenes gennemsnitlige afskrivningsprocent på de her omhandlede anlæg fremover. Renten af de uafskrevne anlæg er ansat til 5 pct., der er den rente, sporvejene i dag svarer stadens hovedkasse. Det er endvidere forudsat, at lagrene i lighed med, hvad der er foreslået vedrørende de faste anlæg, stilles vederlagsfrit til rådets disposition.

Der er regnet med såvel renter som afskrivninger på gamle anlæg i trafikrådets første driftsår 1955-56.

Afskrivninger og renter af nye anlæg.

Anlægsanskaffeiser til udvidelser i perioden 1955 -56 — 1965-66 (11 år) er bestemt på grundlag af trafikkommissionens beregninger, idet der her for sporvejenes vedkommende tænkes anskaffet anlæg til en værdi af 68 mill. kr. (1950 prisniveau, jfr. trafikkommissionens 4. betænkning, side 257) indtil 1965. Dette tal omfatter trafikering af en del af den nærmeste omegn. Denne sum må forhøjes med ca. 25 pct. til 85 mill. ler. som følge af stigningen i engros-pristallet fra februar 1950 til februar 1953. Idet anlægsanskaffelserne tænkes at ville foregå jævnt gennem årene, er de 85 mill. kr. fordelt på 11-års perioden med ca. 7,7 mill. kr. om året. Den gennemsnitlige årlige afskrivningsprocent kan under hensyn til anskaffelsernes art anslås til 5,7 pct.

I samme periode vil det skønsmæssigt være nødvendigt at foretage erstatningsanskaffelser til et beløb af ca. 40 mill. kr. Det kan skønnes, at det vil være nødvendigt at bygge en garage, en sporvognsremise samt at foretage erstatningsanskaffelser af busser. Der er således ikke heri regnet med erstatningsanskaffelser vedrørende sporvogne; men det er antaget, at vognene gennem de sædvanlige vedligeholdelsesarbejder vil kunne holdes i drift i perioden. De 40 mill. kr. er fordelt over 10-året 1955-56 - 1964-65 med 4 mill. kr. om året. I årene 1965-66 — 1970-71 er ikke regnet med erstatningsanskaffelser, da det i beregningerne er antaget, at tunnelbanenettet delvis er færdigt i 1965, og at sporvejenes passagertal som følge heraf vil falde en del (jfr. foran om kørselsindtægter under punkt 2). I årene 1955-56 - 1964-65 tænkes således investeret for ca. 11,7 mill. kr. årligt og i året 1965—66 for 7,7 mill. kr. Den gennemsnitlige årlige afskrivningsprocent for erstatningsanskaffelserne er skønsmæssigt beregnet til 5,6 pct. Renten af anlæggene er ansat til 6 pct. p.a. Der er beregnet renter fra og med første driftsår og afskrivninger fra og med andet driftsår.

3. Pensionsudgifter.

Pensionsberegningerne forudsætter, at forpligtelserne ikke skal afvikles ved fondsopsparinger, men ved afholdelse af pensionsudgifterne, når de forfalder. Af denne grund er personalets pensionspræmier ført til indtægt på driftsregnskabet. Efter etableringen skal de årlige pensionsudgifter afholdes dels af trafikrådet og dels af de oprindelige ejere, der skal betale den del af de fremtidige pensioner, der vedrører tiden før etableringen, d. v. s. den fulde pensionsbyrde vedrørende de gamle (aktuelle) pensionister på etableringsdagen og en del af de nye (eventuelle) pensioner.

På grund af beregningernes omfang, og under hensyn til den sikkerhed, der til formålet må skønnes tilstrækkelig, er kun de principale kalkulationer sket på basis af undersøgelser over aldersfordelinger (opdeling i 5-års-grupper) samt med anvendelse af dødelighedstavler. Andre beregninger (visse enkeberegninger m. v.) er på grund af misforholdet mellem arbejdets omfang og beløbenes betydning for undersøgelsen som helhed konstrueret matematisk eller skønnet grafisk.

Aktuelle egenpensioner.

Med løndirektoratets pensionsbøger som grundlag er udarbejdet aldersfordelingsskema for de aktuelle pensionister (5-års-grupper). Da der ikke forefindes dødelighedstavler for kommunens tjenestemænd, bygger beregningerne (dette gælder iøvrigt samtlige beregninger) på, at dødelighedstavler gældende for hele Danmarks befolkning også gælder for sporvej stjenestemænd. Endvidere er det forudsat, at pensionisternes relative fordeling efter stilling (tidl. konduktører, håndværkere m. v.) ikke ændres fremover. Gennemsnitspensionen for 1953—54 på kr. 8 067,46 er herefter anvendt på det fremover faldende pensionistantal.

Pensioner til enker efter aktuelle egenpensionister.

Da de nødvendige beregninger i dette tilfælde ville blive meget omfattende og pensionsbeløbene af forholdsvis ringe vægt, er pensionerne konstrueret grafisk. Det er herunder antaget, at enker lever 4 år efter mandens død (2 år yngre ved giftemålet og 2 års længere levetid). Der er endvidere taget hensyn til, at kun ca. 80 pct. af egenpensionisterne er gift og at enkepensionen kun udgør ca. 80 pct. af egenpensionen.

Aktuelle enkepensioner.

Der henvises til de ovenfor under aktuelle egenpensioner anførte principielle betragtninger. Den gennemsnitlige enkepension for 1953—54 er beregnet til 6.491,41 kr.

Eventuelle pensioner.

På basis af en for det ansatte personale udarbejdet aldersfordeling og ved anvendelse af dødelighedstavler er de fremtidige pensionsudbetalinger vedrørende gruppens egenpensionister beregnet under forudsætning af, at gennemsnitspensionen beregnet for aktuelle egenpensionister uændret kan sættes til 8.067,46 kr., og at den gennemsnitlige pensioneringsalder vil blive 62,4 år. Enkepensionerne, der i den omhandlede budgetperiode kun vil få ringe betydning, er konstrueret grafisk.

Deling af de eventuelle pensioner under hensyn til etableringsdagen.

Den del af de eventuelle pensioner, der vedrører ansættelsestiden før trafikrådets etablering, forudsættes afholdt af Københavns og Frederiksberg kommuner, medens den del, der vedrører ansættelsestiden efter etableringen, forudsættes afholdt af trafikrådet. Da der i nærværende redegørelse ikke regnes med fondsoverdragelser ved trafikrådets etablering, tænkes kommunernes pensionsforpligtelser afviklet ved participering i de fremtidige pensionsudbetalinger. Kommunernes andel i disse udbetalinger er (i princippet for hver enkelt pensionists vedkommende) bestemt ved en brøk, hvis tæller er det fond, kommunerne burde have opsparet på overtagelsesdagen — ført frem med tillæg af rente og rentes rente til pensioneringstidspunktet —, og hvis nævner er det fond, der ialt burde være opsparet ved pensioneringen. Trafikrådets andel bliver da resten af pensionsudbetalingerne. Beregning af participeringsbrøkerne er kun gennemført

for de kørende tjenestemænds vedkommende, idet denne personalegruppe er langt den største og kan betragtes som typisk. Lovforslagets særlige regler vedrørende særlige stigninger i tillæggene til pensionerne får ingen indflydelse på nærværende kalkulationer, da 1953-udgiftsniveauet er forudsat konstant fremover.

På grundlag af foranstående kommer man til følgende fordeling af de samlede pensionsudbetalinger (pensionsbeløbene er anført i mill. kr.):

År	Aktuelle pensioner	Eventuelle pensioner vedr. ansættelse			Pensionsudbetalinger ialt	Pensioner afholdt af	
		ialt	før 1/4 55	efter 1/4 55		København + Frederiksberg	trafikrådet
1955—56	16,0	0,5	0,5		16,5	16,5	
56—57	15,5	1,0	1,0		16,5	16,5	
57—58	15,0	1,5	1,5		16,5	16,5	
58—59	14,0	2,0	1,9	0,1	16,0	15,9	0,1
59—60	13,4	2,4	2,3	0,1	15,8	15,7	0,1
60—61	12,6	3,1	3,0	0,1	15,7	15,6	0,1
61—62	11,6	3,8	3,6	0,2	15,4	15,2	0,2
62—63	10,9	4,4	4,2	0,2	15,3	15,1	0,2
63—64	10,2	5,1	4,8	0,3	15,3	15,0	0,3
64—65	9,3	5,9	5,5	0,4	15,2	14,8	0,4
65—66	8,5	6,6	6,2	0,4	15,1	14,7	0,4
66—67	7,8	7,3	6,7	0,6	15,1	14,5	0,6
67—68	7,2	8,0	7,2	0,8	15,2	14,4	0,8
68—69	6,5	8,8	7,8	1,0	15,3	14,3	1,0
69—70	5,9	9,5	8,3	1,2	15,5	14,2	1,2
70—71	5,3	10,2	8,8	1,4	15,5	14,1	1,4
71—72	5,0	10,9	9,2	1,7	15,9	14,2	1,7
72—73	4,3	11,8	9,7	2,1	16,1	14,0	2,1
73—74	3,9	12,5	10,0	2,5	16,4	13,9	2,5
74—75	3,7	13,2	10,4	2,8	16,9	14,1	2,8
75—76	3,1	14,1	10,6	3,5	17,2	13,7	3,5

4. Sporvejenes prøvebudgetter for perioden 1955-71.

På grundlag af foranstående beregninger kan opstilles følgende budgetter for sporvejenes bidrag til trafikrådets regnskab:

Driftsår	1955/56		1960/61		1965/66		1970/71	
Kørselsindtægter		82,1		97,4		112,2		105,0
Personalets pensionsbidrag		1,2		1,4		1,6		1,5
Indtægter		83,3		98,8		113,8		106,5
„Rene driftsudgifter"	83,4		98,9		113,9		106,9	
Bruttoresultat af omegnstrafikken	0		0		0		0	
Pensionsudbetalinger afholdt af trafikrådet	0	83,4	0,1	99,0	0,4	114,3	1,4	108,0
Trafikrådets overskud		÷ 0,1		÷ 0,2		÷ 0,5		÷ 1,5
Kapitalomkostninger m. v.								
Renter af gamle anlæg	2,8		1,8		0,9		0,2	
Afskrivning på gamle anlæg	2,9		2,9		2,9		0,1	
Renter af nye anlæg	0,7		3,6		5,2		3,0	
Afskrivning på nye anlæg	0		3,5		7,0		7,4	
Pensionsudbetalinger afholdt af København og Frederiksberg	16,5	22,9	15,6	27,4	14,7	30,7	14,1	24,8
Samlet driftsoverskud		÷ 23,0		÷ 27,6		÷ 31,2		÷ 26,3

C. NESA.s trafikvirksomhed.

Det forudsættes i alle følgende beregninger, at lønninger, pensioner, priser og takster m. m. er de samme som i 1953. Endvidere bemærkes, at de efterfølgende beregninger på mange punkter er baseret på skøn og derfor er behæftet med betydelig usikkerhed.

1. Budget for 1955.

Kørselsindtægt.

Passagertallet, som under sidste krig nåede ca. 17 mill., er siden faldet til henimod 10 mill. Passagertallet antages ikke at falde yderligere, men antages i 1955, når den nye trolleybusdrift er indarbejdet hos publikum, at stige til 11 mill. passagerer.

Regnes med samme gennemsnitlige indtægt pr. passager som i 1953, 32 øre, bliver kørselsindtægten 11 mill. passagerer à 32 øre, eller 3,5 mill. kr.

Rene driftsudgifter.

Det påregnes, at der efter indførelse af trolleybusdrift i stedet for sporvognsdrift køres 3 mill. vognkm årligt. Med eenmandsbetjening på de nye trolleybuslinier og tomandsbetjening på Lyngby- og Jægersborglinierne — som nu — skønnes de rene driftsudgifter i gennemsnit at blive 150 øre pr. vognkm, altså 3 mill. vognkm à 150 øre, eller 4,5 mill. kr.

Kapitalomkostninger m. v.

Den investerede kapital i de sporvejsanlæg, som nedlægges, vil i 1955 kunne dækkes af de stedfundne afskrivninger i forbindelse med de beløb, som indkommer ved salg af sporvejsmateriellet.

Den investerede kapital i de trolley- og dieselbusanlæg, som bibeholdes, samt nye trolleybusanlæg, som anskaffes, anslås i 1955 til 5 mill. kr., der regnes afskrevet og forrentet med 10 pct. årlig = 0,5 mill. kr.

Pensioner og tillæg.

Aktuelle pensioner og tillæg til disse anslås for 1955 til henholdsvis 0,2 og 0,4 mill. kr.

Samlet budget for 1955.

Trafikrådets særlige regnskab:		
Kørselsindtægt	3,5 mill. kr.	
Rene driftsudgifter	4,5 — -	
Driftsoverskud	÷ 1,0 mill. kr.	÷ 1,0 mill. kr.
Kapitalomkostninger:		
Afskrivninger og forrentning	0,5 mill. kr.	0,5 — -
Pensioner m. m.:		
Aktuelle pensioner	0,2 mill. kr.	
Tillæg hertil	0,4 — -	
		0,6 — -
Overskud ialt		÷ 2,1 mill. kr.

2. Prøvebudget for 1970.

Kørselsindtægt.

Da Gentofte kommune nærmer sig fuld udbygning, må passagertallet fremtidig antages at ville stige ret langsomt. Der udføres derfor ikke som hos KS særlige beregninger med 5 års mellemrum (1960 og 1965), men kun for 1970.

Passagertallet regnes i 1970 at beløbe sig til 13 mill., hvilket med samme indtægt pr. passager som i 1953, 32 øre, giver en kørselsindtægt på 13 mill. passagerer å 32 øre, eller 4,2 mill. kr.

Rene driftsudgifter.

Det påregnes, at kørselsmængden vil stige omtrent i forhold til passagertallet, hvorved fås 3,5 mill. vognkm å 150 øre, eller 5,3 mill. kr.

Kapitalomkostninger.

Det påregnes, at det i tiden fra 1955—70 vil blive nødvendigt som ny kapital at investere 2 mill. kr., uden at der på nærværende tidspunkt kan angives bestemte anskaffelser svarende til denne investering. Den samlede kapital, 7 mill. kr., regnes afskrevet og forrentet med gennemsnitlig 10 pct. årlig, eller 0,7 mill. kr.

Pensioner og tillæg.

Aktuelle pensioner og tillæg til disse regnes i 1970 at stige til henholdsvis 0,3 og 0,4 mill. kr.

Samlet budget for 1970.

Trafikrådets særlige regnskab:		
Kørselsindtægt	4,2 mill. kr.	
Rene driftsudgifter	5,3 —	
Driftsoverskud	– 1,1 mill. kr.	– 1,1 mill. kr.
Kapitalomkostninger:		
Afskrivninger og forrentning	0,7 mill. kr.	0,7 —
Pensioner m. m.:		
Aktuelle pensioner	0,3 mill. kr.	
Tillæg hertil	0,4 - -	
		- 0,7 - -
Overskud ialt		– 2,5 mill. kr.

Samfærdselskommissionens provinsbyundersøgelse.

Under drøftelserne i arbejdsudvalget har der været enighed om, at den geografiske afgrænsning af trafikrådets område så vidt muligt skulle falde sammen med de naturlige skillelinier i de befolkningsmæssige, erhvervsmæssige og trafikale forhold i Københavns-egnen. Sekretariatet har derfor gennem en række undersøgelser af disse forhold søgt at finde frem til en grænse for det område, som det vil være naturligt at betragte som en særlig storkøbenhavnsk nærtrafikzone. Medens de fleste af disse undersøgelser er baseret på eksisterende statistisk materiale, foretog samfærdselskommissionen i august og september 1952 i samarbejde med kommunalbestyrelserne i Roskilde, Helsingør, Hillerød og Frederiksborg slotssogn en særlig undersøgelse af disse byers beskæftigelsesmæssige og trafikale tilknytning til Storkøbenhavn. Undersøgelsen foretoges som en enquete, og resultatet af den er udsendt af sekretariatet i december 1954 i form af en rapport: „De nærmeste provinsbyers erhvervsmæssige tilknytning til København". I det følgende er givet en kort redegørelse for undersøgelsens hovedresultater og for de slutninger, som er draget på grundlag heraf.

A. Undersøgelsens hovedresultater.

De undersøgelsesresultater, som er af størst betydning set i sammenhæng med spørgsmålet om den geografiske afgrænsning af det storkøbenhavnske nærtrafikområde, drejer sig for det første om karakteristikken af den erhvervsmæssige tilknytning mellem provinsbyerne og kommunerne udenfor — specielt naturligvis København; for det andet drejer det sig om denne tilknytnings stabilitet og endelig om den måde, den giver sig udtryk på i rejsebehovet.

1. Provinsbyernes erhvervsmæssige tilknytning til andre kommuner.

Af de undersøgte byer er Roskilde den største; den har de fleste erhvervsudøvere, og den har også den største tilknytning til andre kommuner. Indledningsvis skal derfor redegøres særligt for Roskildes tilknytningsforhold til områderne udenfor.

Roskildes erhvervsmæssige tilknytning til områderne udenfor byen er karakteriseret ved, at der af byens ca. 13.000 erhvervsudøvere dagligt rejser ca. 2.000 til en udenbys arbejdsplads, medens der samtidig udefra kommer andre 2.000, som har deres daglige beskæftigelse i Roskilde. Der kan således siges at være balance i tilknytningen mellem Roskilde og andre kommuner; den udadrettede tilknytning er imidlertid af en væsentlig anden karakter end den indadrettede.

Roskildes tilknytning til arbejdssteder udenfor byen.

Roskildeborgernes tilknytning udadtil er overvejende orienteret mod København og koncentreret om jernbaneforbindelsen mellem de to byer, og ganske specielt om selve København (jfr. plan 1). Næsten 80 pct. af de Roskildeborgere, som **har** deres arbejde udenfor byen, er således beskæftigede i København (eller Frederiksberg), og yderligere omkring 15 pct. er beskæftigede indenfor det storkøbenhavnske område med hovedparten i de vestlige omegnskommuner Glostrup og Høje Tåstrup. Der er således tale om en tilknytning, som næsten udelukkende er rettet mod Storkøbenhavn, eller sagt med andre ord: kun 7 pct. af de Roskildeborgere, der har arbejde udenfor byen, har ikke tilknytning til København eller dens nærmeste omegnskommuner.

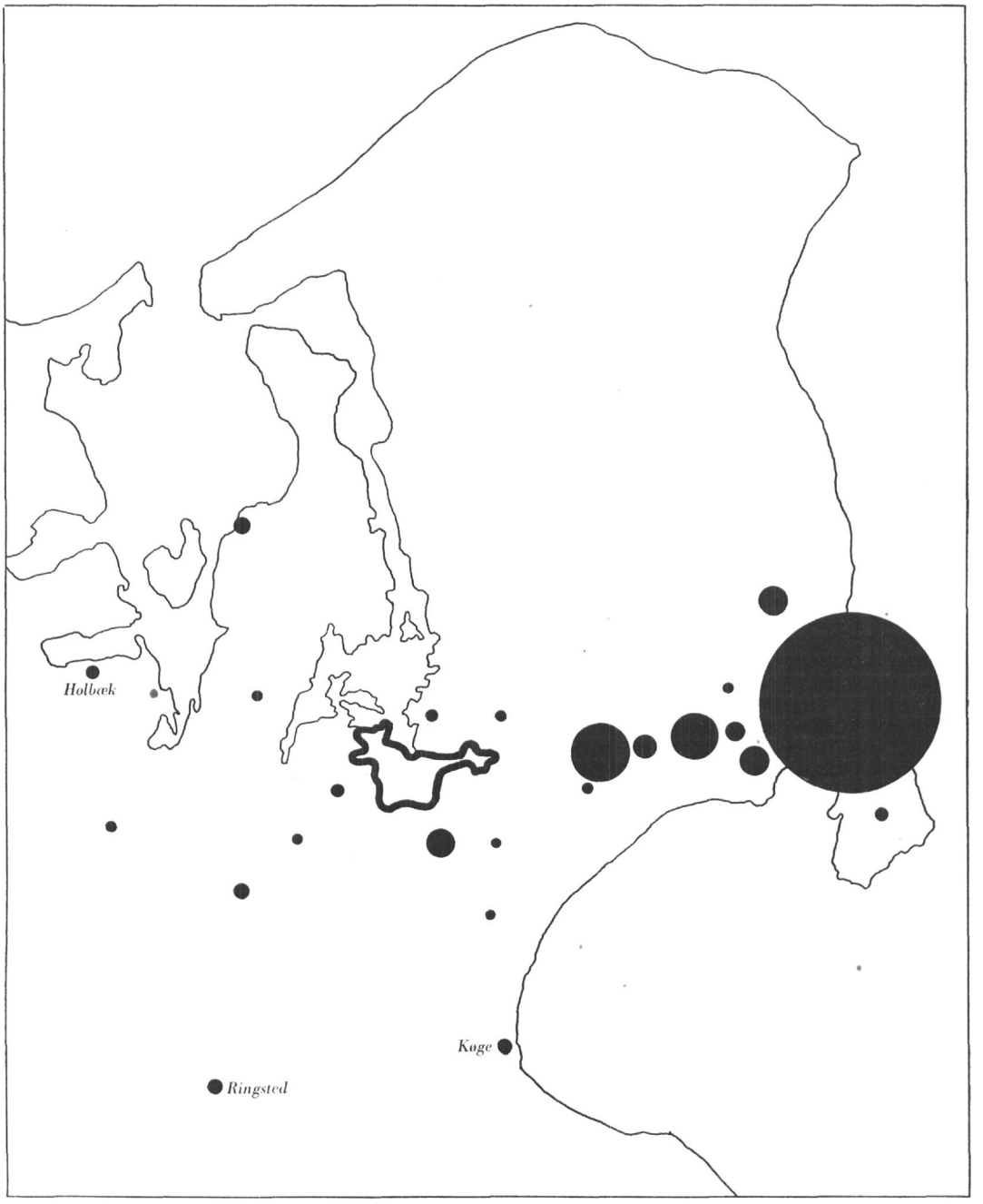
Andre kommuners tilknytning til arbejdssteder i Roskilde.

Tilknytningen indadtil mod arbejdspladser i Roskilde er karakteriseret ved en ret jævn fordeling hele kompasset rundt, i almindelighed størst nærmest Roskilde og aftagende udad (jfr. plan 2). Den dominerende faktor er Roskildes nabokommuner, hvor ca. $^1/_3$ af de erhvervsudøvere, som udefra søger til arbejdspladser i Roskilde, har deres bopæl. Selve København (+ Frederiksberg) er i dette tilfælde svagt repræsenteret, nemlig med mindre end 6 pct. Københavns omegnskommuner ligger sammenlagt på ca. 13 pct., hvilket vil sige, at der er omtrent lige så mange, der søger fra omegnskommunerne til en arbejdsplads i Roskilde, som omvendt (denne procent var ca. 15), og det er igen Høje Tåstrup og Glostrup, der udviser den største tilknytning.

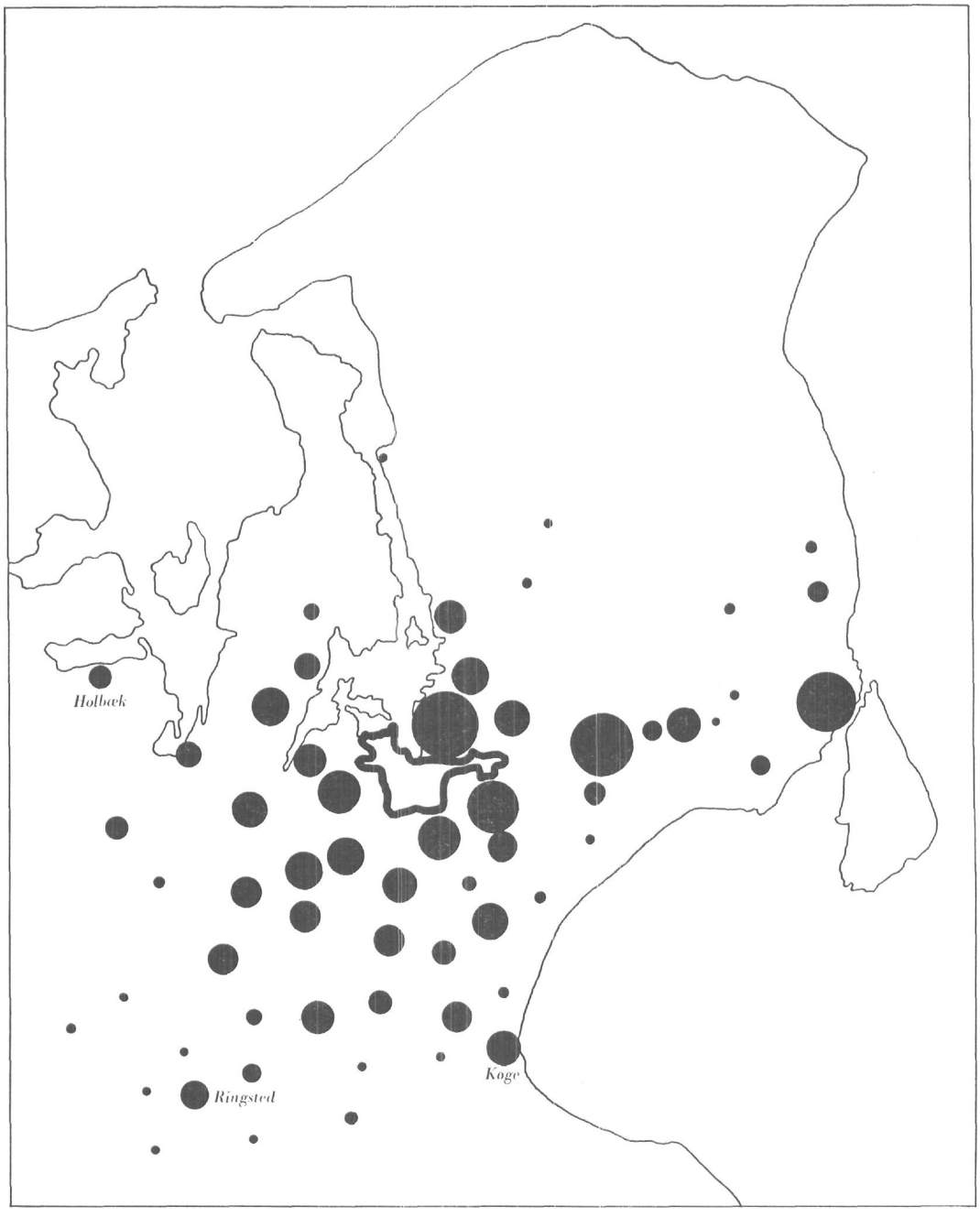
Karakteristik af tilknytningen.

Undersøgelsen viste naturligvis visse forskelle i de tre byers tilknytning til områderne udenfor, ikke mindst i balancen mellem tilknytningen udadtil og indadtil. To karakteristiske forhold gælder dog generelt for alle byerne.

For det første er tilknytningen udadtil retningsbestemt og koncentreret om trafikforbindelsen til København, i særlig grad om selve København og til en vis grad også de københavnske omegnskommuner. I gennemsnit for alle tre byer har således



PLAN 1: ROSKILDES TILKNYTNING TIL ARBEJDSSTEDER I „FREMMEDE KOMMUNER"
Kortet viser fordelingen af arbejdsstederne for de erhvervsudøvere, som er bosat i Roskilde og har arbejde udenfor, idet cirklernes areal er proportionalt med antallet af Roskildeborgere, der er beskæftigede i den pågældende kommune. Af de ca. 2 000 Roskildeborgere, som dagligt tager til en arbejdsplads udenfor Roskilde, er langt den overvejende del, nemlig ca. 1 550 beskæftiget i København (eller Frederiksberg), og i de københavnske omegnskommuner er yderligere beskæftiget ca. 300, næsten udelukkende i bebyggelserne langs jernbanen, navnlig Glostrup og Tåstrup. Af de resterende ca. 150 har størstedelen beskæftigelse i Roskildes nabokommuner og de nærmeste landkommuner, medens kun ganske enkelte har beskæftigelse i fjernere kommuner eller købstæder.



PLAN 2: „FREMMEDE KOMMUNERS" TILKNYTNING TIL ARBEJDSSTEDER I ROSKILDE
Kortet viser fordelingen på bopælskommuner af erhvervsudøvere med arbejde i Roskilde, men bopæl udenfor, idet cirklernes areal er proportionalt med antallet af bosatte i den pågældende kommune.
Af de ca. 2 000 erhvervsudøvere, som udefra dagligt tager til en arbejdsplads i Roskilde, kommer omkring $^1/_3$ fra Roskildes nabokommuner. Resten kommer fra de noget fjernere kommuner, idet naturligvis antallet aftager med afstanden. Tilknytningen er nogenlunde ens i alle retninger; dog tegner den gode trafikforbindelse til København sig tydeligt i billedet, medens på den anden side København ikke er dominerende.

65—70 pet. af de erhvervsudøvere, som er beskæftiget udenfor provinsbyerne, arbejde i København, og 10—15 pct. er beskæftiget i Københavns nærmeste omegnskommuner med størsteparten i stations-oplandene, sådan at ialt mere end 80 pct. er beskæftigede indenfor det storkøbenhavnske område.

For det andet er tilknytningen indadtil mod provinsbyerne mere jævnt fordelt med hovedvægten på byernes nabokommuner. I gennemsnit for alle tre byer er således op mod halvdelen af de udenbys erhvervsudøvere bosat i nabokommunerne. Den anden halvdel fordeler sig mere spredt, men med nogen koncentration omkring trafikforbindelsen mod København; i det storkøbenhavnske område er bosat små 15 pct. og heraf kun godt 5 pct. i selve København.

Denne gensidige tilknytning er naturligvis udtryk for, at de nærmeste provinsbyer hører med til det københavnske opland i den forstand, at Storkøbenhavn virker som en beskæftigelsesmagnet på provinsbyerne. Samtidig er den imidlertid udtryk for, at provinsbyerne hver for sig virker på samme måde overfor landkommunerne omkring dem; den enkelte provinsby er selv oplandscenter for en indadrettet tilknytning, som kan være lige så stor eller endda større end den storkøbenhavnske tiltrækning.

2. Tilknytningens stabilitet.

Taget under eet er der for de tre undersøgte provinsbyer en udtalt balance mellem tilknytningen udadtil og indadtil, idet der er praktisk taget lige så mange provinsbyborgere, der har deres arbejdsplads udenfor deres hjemby, som der er udenbys erhvervsudøvere, der har deres arbejde i en af de tre provinsbyer. En del af denne spredning mellem bopæl og arbejdsplads er naturligvis uomgængelig nødvendig, idet den hænger sammen med de forskelligartede muligheder for arbejde og bopæl, som de forskellige kommuner byder på; en vis del af spredningen kan imidlertid ikke på forhånd motiveres ud fra sådanne forhold. Det kunne således tænkes, at visse grupper af erhvervsudøvere i og for sig føler den store afstand unaturlig, og at de ville tilstræbe en nærmere tilknytning mellem deres bolig og deres arbejdssted, hvis der var bedre muligheder for det. Undersøgelsen søgte derfor at belyse spørgsmålet om, hvorvidt provinsbyernes erhvervsmæssige tilknytning er permanent og stabil, eller om den til en vis grad er et krisefænomen, betinget **af** vanskelighederne ved f. eks. at få bolig nær arbejdsstedet.

Med hensyn til *beskæftigelsens varighed* viste undersøgelsen, at op mod 80 pct. af provinsbyborgerne har haft langvarig udenbys beskæftigelse — over 2 år — medens det kun er relativt få, for hvem beskæftigelsen kan karakteriseres som kortvarig — under 1 år.

Med hensyn til *bosætningens varighed* er stabiliteten endnu mere udpræget. Langt den overvejende del af de provinsbyborgere, som har beskæftigelse udenfor byen — nemlig $^2/_3$ — har således boet „10 år og derover" i den nuværende opholdskommune, medens der kun er ganske få, som har boet mindre end 2 år i den nuværende opholdskommune.

3. Det erhvervsmæssigt betingede trafikbehov.

Den tilknytning, der er mellem provinsbyerne og de øvrige kommuner i Københavns-egnen, giver sig udtryk i et rejsebehov. Dette behov er efter undersøgelsen for det første karakteriseret ved, at *rejsehyppigheden* er overordentlig stor. Langt den største del af de erhvervsudøvende, nemlig mellem 90 og 95 pct., rejser således dagligt — på hverdage — mellem deres bolig og arbejdssted. Af de øvrige rejser størstedelen „4—5 gange ugentlig", og det er kun en ganske minimal andel af de erhvervsudøvende, som rejser sjældnere. Alt i alt kan den erhvervsmæssige tilknytning således i virkeligheden uden videre identificeres med et ligeså stort behov for daglige rejser.

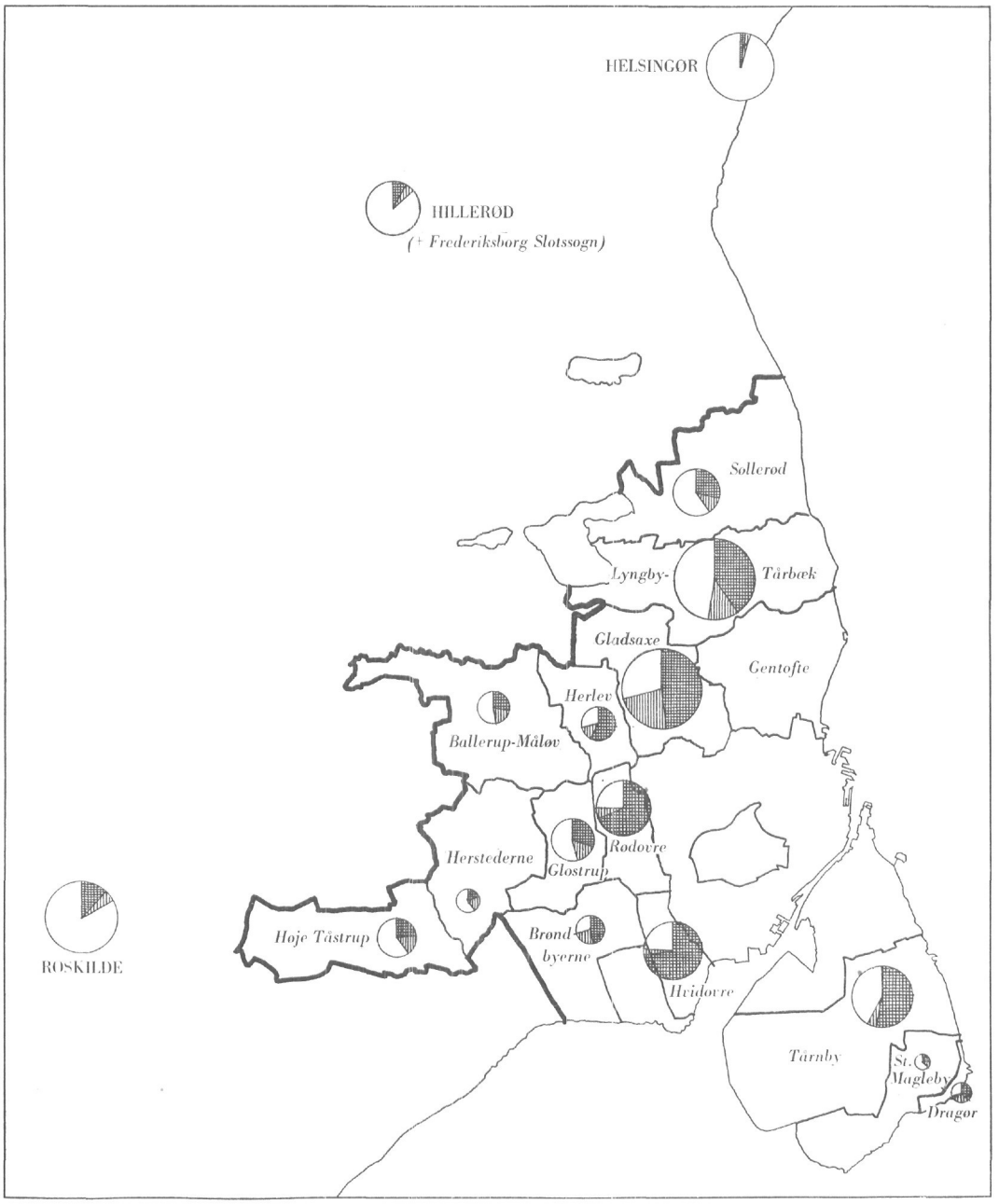
For det andet er rejsebehovet karakteriseret ved rejsernes *fordeling på forskellige trafikmidler.* Karakteristisk for rejserne til arbejdspladser udenfor provinsbyerne er, at næsten 90 pct. af de rejsende benytter kollektive transportmidler; heraf er igen mere end 98 pct. togpassagerer og mindre end 2 pct. buspassagerer. For rejserne til arbejdspladser i en af provinsbyerne er forholdet et ganske andet. Således er den procentvise andel af passagerer på kollektive trafikmidler betydeligt lavere, nemlig kun 45 pct., medens over halvdelen hele året eller i en væsentlig del af året benytter individuelt transportmiddel. Fordelingen mellem bus- og togrejser er også en anden, idet bustrafikken udgør op mod ¼ af hele den kollektive trafik.

Denne forskel i brugen af trafikmiddel for rejserne udad og indad hænger sammen med, at rejsende med bopæl i en af provinsbyerne og arbejdssted udenfor for størstepartens vedkommende har beskæftigelse i de kommuner, der har bekvem kollektiv trafikforbindelse med provinsbyerne. Det er navnlig jernbaneforbindelserne, som benyttes i denne rejseretning, medens bustrafikken ikke gør sig gældende på de store afstande, der her er tale om. Rejserne til arbejdssteder i de tre provinsbyer er for størstepartens vedkommende kortere; de er tillige mere spredte og samtidig drejer det sig som regel om rejsende, som har deres bopæl i landkommuner eller i mindre bysamfund, hvis trafikale forbindelser med provinsbyerne er mindre intensive, altsammen forhold der betinger, at en større andel af trafikken bliver individuel og en mindre del kollektiv, samtidig med at en større andel af den kollektive trafik overtages af busserne.

B. Bedømmelse af trafikbehovet.

Efter undersøgelsen kan der ikke være tvivl om, at provinsbyernes erhvervsmæssige tilknytning til områderne udenfor afspejler sig klart i et trafikbehov.

For *tilknytningen indadtil* mod provinsbyerne er trafikbehovet temmelig spredt, og størstedelen kan med fordel betjenes individuelt. En del af behovet må dog betjenes kollektivt. Her spiller rutebilerne



PLAN 3: ERHVERVSMÆSSIG AFHÆNGIGHED OG „KØBENHAVNS-ORIENTERING"
Cirklernes areal angiver kommunernes samlede antal erhvervsudøvere i 1950. Med skravering er angivet den del af erhvervsudøverne, som har beskæftigelse udenfor bopælskommunen, og med krydsskravering den del heraf, som har beskæftigelse i København eller Frederiksberg.

en ikke uvæsentlig rolle, idet de betjener trafikken fra byernes nærmeste opland. Den kollektive trafik fra fjernere dele af oplandet foregår med tog; den er imidlertid temmelig sporadisk, og den del der kommer fra København er forsvindende. Set fra samfærdselskommissionens synspunkt må de er-

hvervsmæssige rejser indad mod provinsbyerne derfor i det hele betragtes som et mere lokalt spørgsmål.

For *tilknytningen udadtil* fra provinsbyerne er behovet derimod i særlig grad knyttet til togforbindelsen mod København og for en overvejende dels vedkommende endvidere rettet mod selve hovedstaden, Københavns og Frederiksberg kommuner. Det er derfor i undersøgelsen forsøgt at bedømme omfanget og karakteren af dette behov, dels set fra provinsbyernes synspunkt, dels ud fra den helhedsvurdering, som et kommende trafikråd må anlægge på trafikken indenfor hele det storkøbenhavnske område.

Set *i forhold til provinsbyernes indbyggerantal* må trafikbehovet betragtes som beskedent. For de tre byer under eet drejer det sig således kun om godt 4 pct. af beboerne, som har erhvervsmæssig tilknytning til Storkøbenhavn; for Roskilde ligger „interessen" noget over dette gennemsnit, nemlig omkring 7 pct., og for Helsingør betydeligt under, idet mindre end 1 pct. af byens borgere dagligt rejser til og fra arbejde i Storkøbenhavn.

Også set *i forhold til andre kommuner* er trafikbehovet beskedent. Sammenholdes trafikbehovet i forhold til antallet af erhvervsudøvere med tilsvarende oplysninger fra Københavns omegnskommuner vil det fremgå, at provinsbyerne i langt højere grad end de københavnske omegnskommuner er selvstændige i erhvervsmæssig henseende (jfr. plan 3). For de egentlige forstadskommuner til København taget under eet er således ca. 70 pct. af erhvervsudøverne beskæftiget udenfor kommunerne, og for omegnskommunerne længere ude er tilsvarende omkring 50 pct. beskæftiget udenfor kommunerne. For de tre provinsbyer er antallet af udenbys beskæftigede langt mindre; taget under eet er andelen godt 10 pct. - størst for Roskilde, nemlig omkring 15 pct., og mindst for Helsingør, nemlig kun godt 2 pct. Ganske tilsvarende er „Københavns-orienteringen" langt større for de storkøbenhavnske omegnskommuner end for provinsbyerne. Taget under eet udgør den andel af erhvervsudøvere, som har arbejde i København eller Frederiksberg, omkring 60 pct. af samtlige erhvervsudøvere i for stadskommunerne; for omegnskommunerne længere ude ligger gennemsnittet på godt 30 pct For provinsbyerne udgør den andel af erhvervsudøvere, som har arbejde i København eller Frederiksberg, derimod i gennemsnit kun godt 7 pct., størst for Roskilde med ca. 12 pct. og mindst for Helsingør med mindre end 2 pct.

En sammenstilling af jernbanetrafikken mellem København og de forskellige dele af egnen ville ganske tilsvarende vise en meget intensiv trafik til og fra forstadskommunerne, en betydelig mindre for omegnskommunerne og en i forhold hertil beskeden trafik til og fra provinsbyerne. Det store spring i den henseende sker ved grænsen mellem s-banenettet og det øvrige jernbanenet; selvom trafikken mellem Helsingør og Klampenborg, mellem Hillerød og Holte og mellem Roskilde og Glostrup således for en umiddelbar betragtning kan forekomme stor, udgør den dog kun en brøkdel af den belastning, som s-banenettet bærer (jfr. iøvrigt bilag 2).

Der ligger allerede heri, at provinsbyerne ikke har krav på den samme trafikbetjening som kommunerne inde mod København, ligesom de heller ikke ville kunne være interesseret i at komme til at bære de økonomiske byrder, som ville følge med etableringen af en sådan egentlig s-banebetjening, hvadenten den skulle betragtes som en offentlig fællesudgift eller finansieres over taksterne. Det er i den sammenhæng værd at understrege nærværende undersøgelses dokumentation for, at den altovervejende del af den erhvervsmæssigt betingede trafik mellem provinsbyerne og København koncentrerer sig om afgrænsede og forholdsvis korte tidsperioder morgen og eftermiddag. Det vil derfor være rimeligt at antage, at eventuelle krav om forbedringer af trafikbetjeningen mellem København og provinsbyerne i alt væsentligt vil kunne tilfredsstilles ved at indsætte flere tog i de aktuelle timer, efterhånden som det viser sig påkrævet.

Den sammenhæng, der er mellem de forskellige kommuners „Københavns-orientering" og deres trafikbetjening, kan kort udtrykkes ved, at jo bedre en kommunes trafikforbindelser er, desto stærkere vil tendensen være til, at dens erhvervsliv bliver udadrettet. Den fremtidige trafikplanlægning vil således i høj grad blive bestemmende for den erhvervsmæssige udvikling i de forskellige dele af egnen; de kommuner, som får de bedste trafikforbindelser til København, vil erhvervsmæssigt blive afhængige af storbyen, medens andre kommuner vil udvikle en højere grad af erhvervsmæssig selvstændighed. Set fra samfærdselskommissionens synspunkt må det derfor være naturligt, at udviklingen af trafikbetjeningen — i hvert fald i de nærmeste år — kommer til at foregå i Københavns omegnskommuner, hvor befolkningstilvæksten ifølge byudviklingsplanen for Københavns-egnen vil komme til at ske, fremfor at sprede kræfterne helt ud til provinsbyerne; der ville herved blive tale om at oparbejde en trafik, som samfundsøkonomisk set ikke kan betragtes som absolut påkrævet.

Det taler også for dette synspunkt, at der for de fleste af omegnskommunernes vedkommende ikke kan henvises til tilstrækkelige lokale erhvervsmuligheder, medens man på den anden side må regne med, at den væsentligste del af den befolkningstilvækst, der naturligvis vil ske i provinsbyerne, må baseres på byens lokale erhvervsmuligheder. Lignende synspunkter har givet sig udtryk i byudviklingsplanens understregning af, at ikke alle de områder, der omfattes af planen, kan påregne en lige god trafikbetjening; man regner således med et „primært trafikopland omfattende alle fremtidige s-banekommuner, medens man antager, at områderne her udenfor også i fremtiden skal betjenes ved hjælp af de eksisterende trafikforbindelser. Det måtte derfor betragtes som stridende mod byudviklingsplanens tanker om at koncentrere investeringerne, hvis de nærmeste provinsbyer — som falder helt udenfor byudviklingsplanens område — skulle ligestilles med de inderste områder i trafikal henseende.

Byrdefordelingen mellem kommunerne.

Der er i lovforslaget forudsat en fast normalfordeling mellem de to hovedgrupper: staten og kommunerne. Det er endvidere forudsat, at byrden for omegnskommunerne under eet skal være den samme pr. indbygger som for København og Frederiksberg taget under eet. Dette indebærer umiddelbart, at fordelingen af byrderne mellem de to hovedgrupper af kommuner: København og Frederiksberg på den ene side og Gentofte og de øvrige omegnskommuner på den anden side skal ske efter indbyggertal.

Spørgsmålet om fordelingen af byrderne mellem de forskellige omegnskommuner indbyrdes har været genstand for indgående drøftelser i arbejdsudvalget, og sekretariatet har udført en række undersøgelser af, hvilke kriterier der kunne lægges til grund for en fordeling, og af hvordan byrdefordelingen ændredes med antallet af kriterier og med den vægt, der blev tillagt hvert enkelt kriterium. I det følgende er givet et kort resumé af de vigtigste af de overvejelser, som har ført til forslaget om, at fordelingen mellem kommunerne fastlægges forud for hver 5-års periode efter kommunernes samlede indbyggertal.

A. Byrdefordelingens afhængighed af de forskellige kriterier.

1. Afgrænsningen af de forskellige kriterier.

Det naturlige udgangspunkt for fordelingen af byrderne ved en fællesøkonomisk foranstaltning, som den der her er tale om, må givetvis være kommunernes indbyggertal under en eller anden form. Da det hidtil har været almindeligt, at der ved fællesøkonomiske ordninger er taget hensyn til kommunernes økonomiske bærekraft, kunne det endvidere være rimeligt, at skattevnen på en eller anden måde indregnes i udgiftsfordelingen. Endelig må selve forslagets natur berettige en undersøgelse af, hvilken betydning det vil have på fordelingen, hvis kommunernes trafikbehov indgår i beregningen.

Befolkningskriteriet.

For en umiddelbar betragtning må det være naturligt at gå ud fra de enkelte kommuners *samlede indbyggertal* som grundlag for fordelingen. For det første er de deltagende kommuner forudsat indbraget under trafikrådets virksomhed i deres helhed, og for det andet må kommunens udgifter ved deltagelse i koordineringen tænkes pålignet samtlige kommunens beboere over kommuneskatterne.

Der kan imidlertid findes vægtige motiveringer for at fordele udgifterne ved deltagelse i koordineringen på indbyggerantallet i de *bymæssige bebyggelser* i de enkelte kommuner. Trafikplanen skal jo tilsigte at understøtte byudviklingsplanen; det vil derfor først og fremmest være de bymæssige bebyggelser, der får gavn af koordineringen, og som kan være interesseret i den.

En undersøgelse af, hvilken indflydelse det vil have på lordelingen af byrderne, om man vælger indbyggerantallet i de bymæssige bebyggelser som grundlag fremfor kommunens samlede indbyggertal, viser en forholdsvis beskeden forskydning. Som et simpelt numerisk gennemsnit for omegnskommunerne som helhed andrager forskydningen således kun ca. 0,05 pot. af den samlede finansieringsbyrde. Set i forhold til den enkelte kommunes andel er forskydningen naturligvis større, idet visse stærkt byprægede kommuner vil få en stigning på op mod en halv snes procent af den andel, der skulle pålignes dem efter samlet indbyggerantal, medens omvendt enkelte landligt prægede kommuner ville få en endnu større reduktion.

Det vil således generelt betyde en overflytning af udgifter fra landkommunerne til de bymæssigt udbyggede kommuner, hvis man som grundlag vælger indbygger antallet i de bymæssige bebyggelser frem for kommunernes samlede indbyggerantal. Da dette særlig gælder de rene landkommuner, er det imid-

lertid et forhold, som mere og mere vil udjævnes, efterhånden som den bymæssige udvikling tager fart ude i egnen; det må i den sammenhæng erindres, at koordineringen kun omfatter kommuner, som i byudviklingsplanen forudsættes at få en væsentlig bymæssig udvikling.

Ud fra disse betragtninger har kommissionen ment, at befolkningskriteriet bør fastlægges som kommunernes samlede indbyggerantal, så meget mere som kommunernes samlede indbyggerantal er et fast defineret tal, der opgøres regelmæssigt, medens indbyggerantallet i de bymæssige bebyggelser ikke i alle tilfælde fastlægges gennem officielle statistikker.

Skattekriteriet.

Det enkleste udtryk for kommunernes økonomiske evne er *kommuneskatteydernes samlede indkomstmasse.* I overensstemmelse med den hidtidige praksis for fordelingen af de sociale udgifter m. v. har man imidlertid fundet, at der i stedet bør anvendes korrigerede udtryk for skatteevnen under hensyn til erhvervsbeskatningen og hovedstadsudligningen.

Trafikkriteriet.

Det har naturligvis ikke været muligt at finde frem til et direkte udtryk for kommunernes trafikbehov; det måtte nødvendigvis kræve omfattende trafiktællinger. Man er imidlertid gået ud fra, at man som et udtryk for trafikbehovet kan anvende folketællingsskemaernes oplysninger om forholdet mellem bopæl og arbejdssted, dels fordi en effektiv betjening af bopæl-arbejdssted trafikken må være hovedopgaven, dels fordi man herigennem undgår en række tilfældige indslag, som begrænsede færdselstællinger er udsat for.

Som det enkleste udtryk for kommunernes rejsebehov — eller for den nytte, de forskellige kommuner har af trafikapparatet — kan man gå ud fra en opgørelse over *det samlede antal erhvervsudøvere, som har beskæftigelse udenfor bopælskommunen.* Det kan desuden motiveres med, at det præmierer de kommuner, som i deres byplanmæssige bestræbelser tilsigter at skabe ligevægt mellem antallet af kommunens erhvervsudøvere og arbejdspladser indenfor kommunen. Svagheden ved det er, at en del af disse må forudsættes at have arbejde i de tilgrænsende kommuner, sådan at de måske i mindre grad benytter kollektive trafikmidler. Under hensyn hertil ville det være rimeligt, at der kun regnedes med rejsende ud over en vis afstand fra bopælen, og det er derfor undersøgt, hvilke muligheder der kan tænkes for en afgrænsning af trafikkriteriet, og hvilke forskydninger disse vil betyde for byrdefordelingen.

Det må være nærliggende at forsøge at afgrænse trafikkriteriet ved at udelade rejserne til de nærmeste områder uden for kommunen. Det er derfor på grundlag af magistratens trafikkommissions bolig-arbejdssted undersøgelse undersøgt, hvilke forskydninger det ville medføre, hvis man i stedet for at anvende det samlede antal udrejsende erhvervsudøvere så bort fra de rejsende med beskæftigelse i de nærmest omkring bopælskommunen liggende distrikter („rayoner"). Beregningen synes at vise, at der næppe er tale om større forskydninger i forhold til andelene efter det samlede antal udrejsende erhvervsudøvere, idet svingningerne op og ned iøvrigt udviser et temmelig broget billede, afhængig af de valgte afgrænsninger af rayonerne.

Det er endvidere undersøgt, hvilke forskydninger i de enkelte kommuners andele det ville betyde, om der kun regnedes med den erhvervsmæssige tilknytning mellem *hver enkelt af omegnskommunerne* på den ene side og *København + Frederiksberg* på den anden side.

Den absolutte forskydning som følge heraf — målt ved et simpelt gennemsnit for samtlige omegnskommuner — er forholdsvis beskeden, nemlig 0,1 pct. af den samlede byrde. Forskydningen betyder en stigning for de nærmeste kommuner, der er mest afhængige af hovedstaden, og en reduktion for de fjerneste kommuner med de dårligste trafikforbindelser; og i forhold til kommunernes andele er der for de fleste kommuners vedkommende tale om ret betydelige forskydninger. Svagheden ved denne afgrænsning er således først og fremmest, at de nærmeste omegnskommuner kommer til at betale for den udtalte erhvervsmæssige tilknytning til de københavnske yderområder, selvom folk her i mindre grad benytter kollektive trafikmidler.

Det har under drøftelserne i arbejdsudvalget været hævdet, at trafikkriteriet burde baseres på radialtrafikken med s-banerne. Dette har her fundet udtryk i en undersøgelse af, hvilke forskydninger i de enkelte kommuners andele, der vil følge af en ændring af fordelingsgrundlaget til kun at omfatte *de erhvervsudøvere, der har tilknytning til city,* i stedet for de rejsende til København + Frederiksberg. Motiveringen for at bruge citytilknytningen som grundlag er først og fremmest den, at det netop er de rejsende til city, som belaster trafikapparatet på dets stærkest belastede sted, og at det derfor må være rimeligt, at en kommune betaler mere, jo større antal rejsende den har netop til disse bydele.

Undersøgelsen viste, at indskrænkningen ville betyde en overflytning af udgifter til de „gamle s-banekommuner", Gentofte, Lyngby-Tårbæk og Søllerød, fra de mindre godt trafikbetjente kommuner. Absolut set ligger forskydningen i gennemsnit for samtlige omegnskommuner på ca. 0,16 pct. af den samlede byrde, medens den set i forhold til de enkelte kommuners andele er forholdsvis stor.

Svagheden ved cityafgrænsningen er vel den, at man herved skærer et betydeligt antal rejser fra, som foregår med kollektive trafikmidler, og som derfor med rette burde regnes med i en bestemmelse af kommunens brug af trafikapparatet. Hertil kommer, at de kommuner, hvor der er et stort antal erhvervsudøvere i handel og administration m. v., kommer til at bære særligt store byrder, fordi disse erhverv særlig er koncentreret i city.

Det har således været rimeligt endelig at undersøge forskydningerne som følge af, at grundlaget

ændres til kun at omfatte de *rejsende til „bybane-området"*. Såfremt man herved forstår området indenfor den ydre bybanering, vil en sådan afgrænsning betyde en forøgelse af nogle af de nærmeste omegnskommuners andele og en betydelig reduktion for de fleste af de fjernere kommuners vedkommende.

Alt i alt måtte det formentlig forekomme rigtigst, at trafikkriteriet i givet fald refererede til bybaneområdet under en eller anden form. I det følgende har man imidlertid måttet se bort herfra, idet der ikke findes tilstrækkeligt materiale til at foretage de nødvendige sammenstillinger under denne forudsætning, og man har derfor været nødt til at anvende det samlede antal udrejsende erhvervsudøvere som udtryk for kommunernes trafikbehov.

2. De forskellige kriteriers indflydelse på byrdefordelingen.

Ud fra ovennævnte kriterier er det undersøgt, hvilke forskydninger det vil medføre i de enkelte kommuners andele, hvis de forskellige kriterier tillægges større eller mindre indbyrdes vægt.

Som hovedresultat af disse undersøgelser er gengivet en oversigt over de forskydninger, det medfører, hvis man helt udelader skatte- og trafikkriteriet og baserer udgiftsfordelingen alene på indbyggerantallene (tabel 1, side 218).

Af tabellen fremgår, at de forskydninger i omegnskommunernes indbyrdes byrdefordeling, der bliver tale om, hvis man *udelader skattekriteriet og trafikkriteriet,* i numerisk gennemsnit for alle kommunerne bliver ca. 0,06 pct. af trafikrådets samlede finansieringsbyrde. De relative forskydninger for de enkelte kommuner er for manges vedkommende ret betydelige.

Samme align et med en fordeling efter alle tre kriterier vil Gentofte, med sin særlig høje skatteevne og store trafikbehov, praktisk taget være ene om sit vinde ved en fordeling alene efter folketal, idet reduktionen vil blive på 9,2 pct. af Gentoftes andel. Det modsvarende tab fordeles ud på mange kommuner. For de ydre, nordvestlige og vestlige kommuner, hvor såvel trafikbehovet som skatteevnen er forholdsvis ringe, nemlig for Herstederne, Høje Tåstrup, Glostrup og Ballerup-Måløv, bliver der således tale om en stigning i andelen af størrelsesordenen 13—17 pct. For Lyngby-Tårbæk og Søllerød vil den rene folketals-fordeling ligeledes betyde en noget højere byrdeandel end en fordeling efter alle tre kriterier, nemlig henholdsvis ca. 7 og 11 pct. For St. Magleby vil der tilsvarende blive tale om en stigning på omkring 20 pct. Omtrent uændret andel i forhold til en fordeling efter alle tre kriterier får Gladsaxe, Herlev, Rødovre, Hvidovre, Brøndbyerne, Tårnby og Dragør, med andre ord de nærmeste omegnskommuner med lavt indkomstniveau, men stort trafikbehov.

B. 5-årsperiodens indvirkning.

Det er en forudsætning for trafikrådsforslaget, at bevillingerne sker for en periode på 5 år ad gangen. Indenfor denne periode sker der en befolkningsmæssig udvikling, som meget vel kan betyde, at den enkelte kommunes andel vil komme til at variere betydeligt efter, hvilket tidspunkt der lægges til grund for beregningen. Det er derfor undersøgt, hvilke ændringer en forskydning af beregningen på 5 år ville betyde i andelene, og det fremgår heraf, at det er betydelige forskydninger i beregningsgrundlaget, der kan forventes indenfor en 5-års periode (tabel 2, side 219).

Tabellen illustrerer det forhold, at omegnskommunernes stadige vækst samtidig med folketallets stagnation eller tilbagegang i selve hovedstaden bevirker en mindre byrdeandel for omegnen ved en fordeling på grundlag af folketal for hver 5 års periodes begyndelse end ved en å jour ført fordeling efter udviklingen indenfor hver periode.

Det ses således, at for femåret 1950—5") ville en fordeling efter folketallene ved periodens slutning forøge omegnens andel som helhed med knap 20 pct. i forhold til en fordeling efter begyndelsesfolketallene. Dette dækker over store variationer fra kommune til kommune: fra 0 for Herstederne helt op imod en fordobling for Brøndbyerne. Omvendt ville en fordeling efter slut-folketallene i perioden give København og Frederiksberg samt Gentofte lavere relative andele end en fordeling efter begyndelses-folketallene, idet forskydningen dog for disse store kommuner er beskeden i forhold til deres andele, nemlig 6—7 pct. for København og Frederiksberg og godt 3 pct. for Gentofte.

Som he Ihed betyder en fastlæggelse af udgifternes fordeling for en 5-års periode forud således en væsentlig fordel for alle de kommuner, som er i en stærk befolkningsmæssig vækst og en — relativt målt betydelig mindre — økonomisk ulempe for de store udbyggede kommuner: København, Frederiksberg og Gentofte. Dette taler i og for sig for, at der burde foretages en korrektion med tilbagevirkende kraft af de byrdeandele, der beregnes ved en 5-års periodes begyndelse.

Såfremt en sådan korrektion foretages ved efter periodens udløb at omregne andelene efter et simpelt gennemsnit af begyndelses- og slut-folketallene., ville korrektionen i det anførte 5-år reducere Københavns og Frederiksbergs byrdeandele med ca. 3 pct. og Gentoftes med knap 2 pct., medens alle øvrige kommuner undtagen Herstederne måtte foretage betydelige ekstra indbetalinger — varierende fra knap 6 pct. til op imod halvdelen af de allerede pålignede andele i henhold til 1950-folketallene.

I den sammenhæng kan det synspunkt gøres gældende, at så godt som alle de omegnskommuner, som i de kommende år skal optage befolkningstilvæksten i Københavns-egnen — ikke blot selve

TABEL 1. BYRDEFORDELINGENS AFHÆNGIGHED AF KRITERIERNE

Løbe-nr.	Kommune	Folketal		Skatteevne		Trafikbehov		Alle tre kriterier pct.	Forskydning ved udeladelse af skatte- og trafikkriteriet	
		absolut	pct.	mill. kr.	pct.	daglige rejser	pct.		points	pct.
1	Gentofte	87.803	28,86	328,5	32,43	27.600*	34,02	31,77	— 2,91	— 9,2
2	Lyngby-Tårbæk	45.964	15,11	158,6	15,66	9.500	11,71	14,16	+ 0,95	+ 6,7
3	Søllerød	16.645	5,48	60,4	5,96	2.770	3,41	4,95	+ 0,53	+ 10,7
4	Gladsaxe	40.303	13,23	120,8	11,92	11.780	14,52	13,23	—	—
5	Herlev	7.674	2,51	23,9	2,36	2.220	2,74	2,54	— 0,03	— 1,2
6	Ballerup-Måløv	6.877	2,27	21,0	2,07	1.370	1,69	2,01	+ 0,26	+ 12,9
7	Rødovre	18.704	6,15	55,3	5,46	5.750	7,09	6,23	— 0,08	— 1,3
8	Glostrup	13.025	4,27	39,9	3,94	2.350	2,90	3,70	+ 0,57	+ 15,4
9	Herstederne ...	3.096	1,02	8,9	0,88	570	0,70	0,87	+ 0,15	+ 17,2
10	Høje Tåstrup .	9.258	3,05	27,5	2,72	1.660	2,05	2,61	+ 0,44	+ 16,9
11	Hvidovre	23.163	7,60	69,4	6,85	7.270	8,96	7,80	— 0,20	— 2,6
12	Brøndbyerne ..	5.061	1,68	16,3	1,61	1.420	1,75	1,68	—	—
13	Tårnby	22.900	7,52	70,6	6,97	5.940	7,32	7,27	+ 0,25	+ 3,4
14	St. Magleby ...	1.399	0,47	4,5	0,44	220	0,27	0,39	+ 0,08	+ 20,5
15	Dragør	2.437	0,78	7,4	0,73	710	0,87	0,79	— 0,01	— 1,3
	Total	304.309	100,00	1.013,0	100,00	81.130	100,00	100,00	—	—

Anm.: Folketal: *Bosiddende befolkning pr. 7. november 1950. Kilde: Statistiske Meddelelser: „Folkemængde 1950" (4. række, 147. bind, 1. hefte).*

Skatteevne: *Kommuneskatteydernes samlede skattepligtige indkomstmasse efter korrektion for erhvervsskat og hovedstadsudligning for skatteåret 1951—52, svarende til indkomståret 1950. Kilde: Statistiske Meddelelser: „Ejendoms- og personbeskatningen i skatteåret 1951—52" (4. række, 150. bind, 1. hefte) med ovennævnte korrektion.*

Trafikbehov: *Uden for bopælskommunen beskæftigede erhvervsudøvere. Beregningsgrundlag: bolig- og arbejdsstedundersøgelse foretaget af Det statistiske Departement på samfærdselskommissionens foranledning. Grundmateriale: folketællingen 1950.*

„Alle tre kriterier": befolknings-, skatte- og trafikkriteriet indgår med samme vægt.

„Forskydning ved udeladelse af skatte- og trafikkriteriet": „points-kolonnen" giver differencen mellem „procent-kolonnen" efter befolkningskriteriet og „Alle tre kriterier". I sidste kolonne er „points-kolonnen" sat I relation til „Alle tre kriterier".

*) *Gentofte-tallet beregnet på basis af relationen mellem antallet af udrejsende erhvervsudøvere på den ene side og kommunens folketal på den anden side, således som denne blev konstateret ved trafikkommissionens bolig-arbejdsstedundersøgelse 1945. Der er forudsat proportional udvikling i femåret 1945—50.*

TABEL 2. BYRDEFORDELINGENS AFHÆNGIGHED AF BEREGNINGSTIDSPUNKTET

Løbe-nr.	Kommune	Folketal 1950		Folketal 1955		Forskydning 1950—55	
		absolut	pct.	absolut	pct.	points	pct.
a	København	768.105	64,47	752.249	60,15	— 4,32	— 6,7
b	Frederiksberg	118.993	9,99	117.453	9,39	— 0,60	— 6,0
	Subtotal I...	887.098	74,46	869.702	69,54	— 4,92	— 6,6
1	Gentofte	87.803	7,37	89.018	7,12	— 0,25	— 3,4
2	Lyngby-Tårbæk	45.964	3,86	56.168	4,49	+ 0,63	+ 16,3
3	Søllerød	16.645	1,40	20.435	1,64	+ 0,24	+ 17,1
4	Gladsaxe	40.303	3,38	51.389	4,11	+ 0,73	+ 21,6
5	Herlev	7.674	0,64	14.992	1,20	+ 0,56	+ 87,5
6	Ballerup-Måløv	6.877	0,58	11.027	0,88	+ 0,30	+ 51,7
7	Rødovre	18.704	1,57	26.551	2,12	+ 0,55	+ 36,3
8	Glostrup	13.025	1,09	15.454	1,24	+ 0,15	+ 13,8
9	Herstederne	3.096	0,26	3.237	0,26	0,00	0,0
10	Høje Tåstrup	9.258	0,78	10.860	0,87	+ 0,09	+ 11,5
11	Hvidovre	23.163	1,94	32.170	2,57	+ 0,63	+ 32,5
12	Brøndbyerne	5.061	0,43	10.267	0,82	+ 0,39	+ 90,7
13	Tårnby	22.900	1,92	34.038	2,72	+ 0,80	+ 41,7
14	St. Magleby	1.399	0,12	1.777	0,14	+ 0,02	+ 16,7
15	Dragør	2.437	0,20	3.469	0,28	+ 0,08	+ 40,0
	Subtotal II...	304.309	25,54	380.852	30,46	+ 4,92	+ 19,3
	Total...	1.191.407	100,00	1.250.554	100,00	—	—

Anm.: Folketal 1950: Bosiddende befolkning pr. 7. november 1950. Kilde: Statistiske Meddelelser: „Folkemængde 1950" (4. række, 147. bind, 1. hefte).

Folketal 1955: Bosiddende befolkning pr. 30. juni 1955, oplyst af Københavns kommunes statistiske kontor.

Forskydning 1950/1955: „points-kolonnen" giver differencen mellem „procent-kolonnerne" i 1955 og 1950. I sidste kolonne er „points-kolonnen" sat i relation til „procent-kolonnen" 1950

stigningen, men også efterhånden en ikke ringe udflytning fra hovedstaden — har store udgifter til tekniske anlæg, administration, skoler o. lign. foranstaltninger. Som regel vil væksten og omdannelsen fra landkommune til forstadskommune i forvejen betyde en så stor økonomisk belastning i forhold til det beskedne antal skatteydere, at der måske heri kunne ligge en tilskyndelse til at sikre omegnskommunernes deltagelse i trafikkoordineringen ved en så lempelig beregningsmetode, at finansieringsbyrden ikke vælter deres økonomi.

C. Valg af fordelingsgrundlag.

Af de nævnte undersøgelser vil fremgå, at en udeladelse af skattekriteriet og trafikkriteriet vil virke i modsat retning af en beregning forud for en 5-års periode. Omegnskommunerne, som vil have økonomisk fordel af, at byrdefordelingen fastlægges på grundlag af indbyggerantallene ved en periodes begyndelse, vil således komme til at bære en større andel, hvis skattekriteriet og trafikkriteriet bortfalder. Omvendt vil de store, fuldt udbyggede kommuner, som får en økonomisk fordel af, at skattekriteriet og trafikkriteriet bortfalder, komme til at bære en større andel, hvis byrdefordelingen fastlægges forud.

Ud fra den betragtning at disse modsat rettede virkninger stort set må kunne ophæve hinanden, har man valgt at lade byrdefordelingen beregne alene på grundlag af indbyggerantallet, opgjort ved hver 5-års periodes begyndelse.

Rent praktiske hensyn taler iøvrigt også for en sådan ordning. Der er således beregningsmæssige vanskeligheder forbundet med såvel en korrektion som en indregning af skattekriteriet og trafikkriteriet, ligesom det også — som tidligere nævnt — kan volde visse vanskeligheder at finde frem til en afgrænsning af trafikkriteriet, som let lader sig bearbejde statistisk. Endelig har det under drøftelserne i arbejdsudvalget været nævnt, at den kommende skattereform forudsætter, at skattegrundlaget skal bortfalde som fordelingskriterium mellem kommunerne for de sociale udgifter, og at skattekriteriet allerede af den grund burde udgå som grundlag for fordelingen af trafikrådets finansieringsbyrde.

Udenlandske trafikforhold og koordineringsbestræbelser.

Under arbejdet i samfærdselskommissionen har der ved flere lejligheder været draget sammenligning mellem de københavnske trafikforhold og tilsvarende forhold i udenlandske storbyer. Sekretariatet har som grundlag for disse drøftelser i tidens løb samlet et materiale, idet man navnlig har koncentreret sig om Hamburg og London.

I sommeren 1952, da formanden i anden anledning var i London sammen med nogle embedsmænd fra boligministeriet, benyttede man således lejligheden til at indhente forskellige oplysninger til brug for samfærdselskommissionens arbejde. Disse oplysninger er senere suppleret under besøg i London af to af sekretariatets medlemmer. Endvidere var i januar 1953 to medlemmer af sekretariatet på studierejse til Hamburg for at søge at få et indtryk af samfærdselsforholdene. Over resultatet af studierejsen er der udarbejdet en særlig rapport: „Samfærdselsforhold i Hamburg", som er udsendt af sekretariatet i april 1954.

Den del af det foreliggende materiale, som skønnes af interesse i forbindelse med samfærdselskommissionens betænkning, bringes i det følgende. Det bemærkes, at det ikke herved er hensigten at give en blot nogenlunde udførlig oversigt over samfærdselsproblemerne i de to nævnte byer, hvilket nødvendigvis måtte kræve mere omfattende studier og fyldigere omtale, end det her vil være muligt at give.

A. SamfærdselsforhoM i Hamburg.

Hansestaden Hamburg, der udgør en særlig „stat" (Land) indenfor forbundsrepublikken Vesttyskland, sådan at kommunegrænsen og statsgrænsen falder sammen, er en del større end Storkøbenhavn, idet den har ca. 1,7 mill. indbyggere og dækker et areal på ca. 330 km^2.

løvrigt kan Hamburg i visse henseender sammenlignes med København. Dens område gennemskæres af Elben, der deler byen i en større nordlig og en mindre sydlig del med et udstrakt havneområde. I havnekvarteret og navnlig syd for Elbens nordlige løb ligger store industrikvarterer, medens boligkvartererne for størstedelen er beliggende nord for floden. Den nord for Elben beliggende del af Hansestaden deles af de to store Alstersøer i en østlig og vestlig del.

1. De forskellige **trafikvirksomheder.**

Indtil begyndelsen af dette århundred«? var den kollektive trafik i Hamburg fordelt på en lang række forskellige trafikvirksomheder, hvoraf størsteparten var private. I 1911 oprettedes Hamburger Hochbahn-Aktiengesellschaft (HHA), som overtog de vigtigste af de tidligere private trafikselskaber, og som i dag er langt den vigtigste af trafikvirksomhederne i Hamburg. Ved siden af HHA består dog flere selvstændige virksomheder, først og fremmest S-Bahn, der drives af de vesttyske forbundsbaner, og desuden havnefærgorno og enkelte privatbaner samt endelig en række private rutebilvirksomheder.

Hamburger Hochbahn-Aktiengesellschaft (HHA).

Ifølge HHA's *koncession* har selskabet ret til anlæg og drift af elektriske bybaner, sporvejslinier, omnibusruter samt til ruteskibsfart på Alstersøerne. Koncessionen giver rent faktisk HHA en vis eneret til at drive nærtrafik indenfor Hansestaden, men dette trafikmonopol medfører dog ingen indskrænkning i forbundsbanernes ret til at drive og etablere nærtrafikbaner (s-baner).

HHA's *linienet* består af både bybaner, sporvognslinier og omnibusruter samt skibsruter på Alsteren. Selskabet har tilsigtet at gennemføre en arbejdsdeling mellem de forskellige dele af nettet, således at bybanen tager den gennemgående trafik, sporvognene udfører den koncentrerede trafik i den indre del af byen, medens busserne tager den lokale trafik i yderområderne, hvor trafikintensiteten er mindre. Baggrunden for denne arbejdsdeling er, at man mener, at den mest koncentrerede trafik bør udføres af de trafikmidler, der har den største kapacitet. Af den samlede persontrafik blev godt halvdelen udført af spor-

vejslinier, godt en trediedel af bybanen og kun ca. 6 pct. af busser.

HHA's *takster* er i årenes løb undergået mange ændringer. I 1952 indførtes et zonetakstsystem. Enkeltbilletter, der udstedes til grundtaksten, giver kun ret til kørsel i een zone (Teilstrecke) og giver ikke ret til omstigning. Endvidere findes omstigningsbilletter både til samme trafikmiddel og til andre trafikmidler indenfor HHA's samlede net. Taksterne såvel for enkeltbilletter som for månedskort er fastsat således, at det er billigere at benytte bybanen end sporvejene, hvis man ønsker at blive befordret over en længere strækning.

Under krigen led HHA meget stærkt under luftangrebene, og i de første efterkrigsår måtte man klare sig på ren improvisationsbasis. Efter krigen er dog størstedelen af bybanens og sporvejenes linienet blevet fornyet. HHA har samtidig indført en række *rationaliseringsforanstaltninger*. Således har man på sporvognene i et vist omfang indsat større vogne med fast konduktør, ligesom man på bybanen har afskaffet billetkontrollen ved udgangen. Den fristelse, denne ordning kunne medføre for passagererne til at „køre for langt" på deres billetter, modvirkes af en forøget stikprøvekontrol og af en adgang for HHA's kontrollører til på stedet at idømme passagerer, der kører uden gyldig billet, en „bøde" på 5 DM.

Endvidere er antallet af spor vejslinier blevet stærkt reduceret, ligesom man næsten har halveret antallet af stoppesteder, hvad der nødvendiggør et øget antal omstigninger. Derimod er den samlede strækningslængde kun i ringe grad blevet afkortet. Også vognparken er blevet reduceret, ligesom antallet af vognkilometer viser en nedgang. Her overfor står imidlertid en betydelig stigning i passagerantallet og i antallet af personkilometer. Også på bybanen er der sket en mere intensiv udnyttelse af pladskapaciteten, og antallet af personkilometer er på bybanen steget betydeligt. Tilsvarende er antallet af passagerer med HHA's omnibusruter siden krigen steget meget stærkt til trods for, at såvel strækningslængden som vognparken er blevet formindsket. Også for busserne er man af besparelseshensyn i vidt omfang gået over til enmandsbetjening.

S-Bahn.

S-banen ejes og bestyres som nævnt i sin helhed af de tyske forbundsbaner (Bundesbahn), og er en integrerende del af disse. S-banens ledelse har derfor *beføjelse* til — uden at indhente tilladelse hos Hansestaden Hamburg — at foretage nyanlæg, ligesom den selv kan fastsætte sine takster uden Hansestadens samtykke.

Hovedparten af s-banens *linienet* indgår som en del af fjernnettet, og adskiller sig kun fra dette ved et særligt takstsystem; kun to af strækningerne er bygget alene med nærtrafik for øje. Foruden jernbanedrift driver Bundesbahn også omnibusdrift på en enkelt 12 km lang rute indenfor nærtrafikken, nemlig fra Hamburgs centrum til Harburg, en strækning der befares uden stop.

For s-banenettet gælder et særligt *zonetakstsystem*, der er væsentligt lavere end landstaksterne. Taksterne svarer iøvrigt nogenlunde til taksterne på HHA's baner. Der er således den samme minimumstakst og stort set samme graduering; dog er maksimumstaksterne noget større som følge af, at nettet er mere udstrakt.

De særligt lave s-banetakster muliggør — i hvert fald teoretisk — at passagerer i fjerntrafikken uberettiget kunne komme til at nyde godt af de lave nærtakster, ved f. eks. at løse billet fra Hamburg Hbf. til Harburg og i Harburg at løse billet til Hannover. Den samlede billetudgift for rejsen fra Hamburg Hbf. til Hannover ville da være lavere, end hvis den pågældende passager havde løst billet direkte til hele strækningen. Man er fra Bundesbahns ledelse klar over dette problem, men man tillægger det ingen praktisk betydning og har ikke gjort noget skridt til at hindre en sådan trafik.

I årene efter krigen har s-banernes ledelse gennemført en gennemgribende *modernisering* af vognparken. Samtidig er der sket en væsentlig forøget udnyttelse af pladskapaciteten.

Havnefærgerne.

Den nordlige og den sydlige del af Hamburg er kun forbundet ved to sporvejslinier, ved en s-banestrækning samt ved omnibusruten Hamburg Hbf.—Harburg. Da mange industrivirksomheder er beliggende indenfor havneområdet på steder, der enten ikke betjenes af landtrafikmidler, eller hvor anvendelsen af dem ville betyde en stor omvej, danner havnetrafikken et uundværligt supplement til landtrafikken og spiller en stor rolle i den daglige bolig-arbejdsstedtrafik. Denne havnetrafik varetages af Die Hafen-Dampschiffart A. G. (Hadag).

Under krigen mistede selskabet flere skibe, og mange andre blev stækt beskadiget. I 1951 rådede selskabet imidlertid indenfor den egentlige havnetrafik over lige så mange fartøjer som før krigen, og passagerantallet var i 1950 næsten lige så stort som før krigen.

Hadag's takster er ret lave, bl. a. under hensyn til, at færgerne i overvejende grad benyttes af arbejdere ved virksomhederne i havnen.

Privatbanerne.

I 1951 var der i Hamburg 3 privatbaner, der udførte en beskeden del af nærtrafikken, og som for en stor del forløb udenfor Hansestaden og iøvrigt i det væsentlige i byens ydre områder.

Den ældste af banerne er *Altona-Kaltenkirchen-Neumünster banen*, der blev åbnet for drift i 1884. Kun 10 km af den samlede strækning på 67 km ligger indenfor Hansestadens område. Hansestaden ejer 61 pct. af aktiekapitalen, godt 25 pct. indehaves af forskellige kommuner i Schleswig-Holstein, og resten er i privat besiddelse.

Bergedorf-Geesthachter banen blev stiftet i 1906 og omfatter 3 banelinier på i alt 45 km, der til dels forløber indenfor Hansestadens sydøstligste område. Banen driver tillige omnibustrafik. Hovedparten af banens aktier er i Hansestadens besiddelse.

Südstormarnsche Kreisbahn blev anlagt i 1902. Af banens samlede længde på godt 34 km forløber kun nogle få km indenfor Hansestadens område. Banen driver foruden jernbanetrafik også omnibuskørsel.

De private rutebiler.

Fra Hamburg udgår et meget stort antal rutebilruter. Langt den overvejende del af disse har imidlertid alene betydning for fjerntrafikken. Når den private rutebildrift spiller en ret ringe rolle inde for nærtrafikken i Hamburg, skyldes det, at HHA som nævnt rent faktisk har en art monopol på omnibuskørsel indenfor Hansestadens område, og at tilladelse ikke er blevet givet til private ruter, når HHA selv har ønsket at drive en rute.

2. Samarbejdet mellem de kollektive trafikvirksomheder.

Efter overenskomst mellem *HHA og S-Bahns* ledelse blev der tidligere udstedt rejsehjemler, der indenfor et snævert byområde var gyldige såvel på HHA's trafikmidler som på s-banen. Denne ordning blev imidlertid afskaffet under krigen. Bystyret i Hamburg er interesseret i en genindførelse af omstigningsordningen mellem HHA's trafikmidler og s-banen, men de to virksomheders ledelser har imidlertid stillet sig køligt over for tanken.

løvrigt har s-banens takster i de senere år i praksis rettet sig efter HHA's tariffer. Det har nemlig vist sig, at en takstforhøjelse eller nedsættelse indenfor den ene af virksomhederne, som ikke samtidig blev efterfulgt af en tilsvarende regulering af taksterne indenfor den anden virksomhed, har medført en „udvandring" af passagerer til det trafikmiddel, der havde de laveste takster.

Mellem *HHA og Hadag* består der et praktisk samarbejde. HHA's og Hadag's linienet supplerer hinanden på en sådan måde, at det for at nå et bestemt rejsemål i mange tilfælde vil være mest praktisk at påbegynde rejsen med et af HHA's trafikmidler og afslutte den med en af havnefærgerne eller omvendt. Der er derfor truffet overenskomst mellem de to selskaber om, at rejsehjemler, der udstedes af det ene selskab, i et vist omfang har gyldighed på det andet selskabs ruter.

Mellem *HHA og de private rutebiler* findes ingen omstigningsordning, og det samme gælder mellem *S-Bahn* og *de private rutebiler.*

Mellem *S-Bahn og privatbanerne* i nærtrafikken samarbejder man efter i princippet tilsvarende retningslinier som mellem DSB og privatbanerne her i landet.

3. Trafikvirksomhedernes økonomi.

HHA.

Efterhånden som koncessionerne for de tidligere sporvejsselskaber i årene 1918—23 blev overtaget af Hansestaden, blev der indgået overenskomst mellem HHA og de pågældende selskaber om, at aktierne i disse blev ombyttet med aktier i HHA, der herefter overtog samtlige de pågældende selskabers rettigheder og forpligtelser. Også for overtagelse af Alsterskibsfarten blev der ydet vederlag i form af aktier i HHA. Overenskomsterne blev herefter godkendt af Hansestaden.

Ved anlægget af den første strækning af HHA's bybaner — ringlinien uden om Alstersøerne — blev der truffet den aftale mellem HHA og Hansestaden, at Hansestaden afholdt omkostningerne ved etablering af selve banelegemet og stationerne, medens HHA selv finansierede skinneanlæg, ledningsanlæg, signalanlæg, værksteder, vognpark, remiser o. lign. Til gengæld fik Hansestaden udstedt aktier, hvis pålydende værdi svarede til de investerede beløb. I de følgende år finansierede HHA selv anlægget af en tværgående tunnelstrækning, Jungfernstieg-Kellinghusenstrasse. Dette medførte en betydelig takstforhøjelse.

Foruden sine egne baner driver HHA i henhold til *overenskomst* to strækninger, der tilhører Hansestaden, Langenhornerbanen og Walddörfer banen. For Langenhornerbanens drift gælder, at HHA har stillet det rullende materiel og de elektriske anlæg til rådighed, medens udgifterne ved tilvejebringelse af alle øvrige anlæg er blevet afholdt af Hansestaden. Derimod er udgifterne ved Walddörferbanen helt og holdent afholdt af Hansestaden, og banen drives for Hansestadens regning.

I henhold til koncessionen yder Hansestaden de private aktionærer i HHA en dividendegaranti for mindst 5 pct. udbytte. Hansestaden, der i dag har aktiemajoritet i selskabet, har ret til efter den 1. januar 1957 at overtage samtlige aktiver og passiver i selskabet mod at indløse aktierne til kurs 150.

I henhold til koncessionen skal HHA's virksomhed — bortset fra de nævnte anlægstilskud — balancere. I driftsåret 1951 gav virksomheden et regnskabsmæssigt overskud på 22 500 DM, medens der året forud havde været et regnskabsmæssigt underskud på ca. 375 000 DM. Det regnskabsmæssige overskudsbeløb fra året 1951 er imidlertid ikke udtryk for, at virksomheden i egentlig forretningsmæssig forstand har kunnet svare sig, men blot for, at selskabet i forhold til Hansestaden har opfyldt koncessionens krav om regnskabsmæssig balance. Virksomheden kunne således ikke foretage dividendeudbetaling, og den af Hansestaden afgivne dividendegaranti er blevet aktuel i de første 3 driftsår efter valutareformen. Hertil kom, at HHA var ude af stand til at udrede den foreskrevne koncessionsafgift med det fulde overenskomstmæssige beløb.

Som tidligere nævnt har der været stillet store krav til HHA som følge af krigstidens ødelæggelser. Midlerne til genopbygningen er blevet tilvejebragt ved til dels *langfristede lån,* alle til en høj rente. Hansestaden har kautioneret for en del af lånene. Hansestaden har iøvrigt måttet ofre 11,1 mill. DM til genopbygning og fornyelse af de strækninger af bybanen, der tilhører Hansestaden.

S-Bahn.

Der foreligger ikke særlige regnskaber for s-banen, hvis indtægter og udgifter indgår som en del af forbundsbanernes almindelige regnskab. Forbundsbanernes ledelse danner sig dog til stadighed et skøn over s-banernes økonomiske stilling. Det fremgår heraf, at s-banerne giver et ikke ubetydeligt *underskud.* I året 1951 beregnedes underskuddet til 15 mill. DM. Navnlig er damptrafikken underskudsgivende, medens den elektrisk drevne del af nærtrafikken er nærmere ved at balancere.

Havnefærge rne.

Da havnefærgerne som tidligere nævnt af sociale **grunde** drives med ret lave takster, og da kapacitetsudnyttelsen er forholdsvis ringe, giver selskabet et betydeligt *underskud.*

Hansestaden har derfor i driftsåret 1950 ydet Hadag et *tilskud* på næsten 3½ mill. DM — væsentligt mere end selskabets driftsindtægter, der i samme år udgjorde godt 2 mill. DM. I sin indstilling til Hamburgs „parlament" (Bürgerschaft) om ydelsen af dette tilskud motiverede senatet sit forslag med, at Hadag's ugunstige økonomiske situation ikke alene skyldtes de særligt lave takster, men også havnens komplicerede skikkelse, den urentable spredning af trafikken og manglen på tilstrækkeligt specialiserede skibstyper, samt endelig den omstændighed, at trafikken er en decideret myldretidstrafik med kun to daglige spidsbelastninger.

B. Ordningen af Londons kollektive trafik.

London er uden tvivl verdens mest udstrakte bysamfund. Det omfatter ikke mindre end 5 000 km^2 med en radius af 40 km fra Charing Cross, og indenfor området lever en befolkning på næsten 10 mill.

I trafikal henseende er London-området dels betjent af et omfattende lokaltrafiknet, dels af en række fjernbaner, som ikke er gennemgående, men hvis hovedbanegårde alle er placeret i en ret vid ring omkring bykærnen. Det gennemsnitlige daglige antal rejser udgør omkring 15 mill. Heraf falder små 10 pct. på forstadsbanerne, medens resten betjenes af det lokale trafiknet. Busserne, trolleybusserne og rutebilerne betjener tilsammen næsten 75 pct. af hele trafikken med bl. a. 200 linier indenfor selve byområdet, og 15 pct. af trafikken betjenes af undergrundsbanerne, som har op mod 300 stationer indenfor byområdet. Sporvognslinierne er derimod nu helt nedlagt. Over for denne fordeling af trafikken må det dog bemærkes, at de mange korte rejser fortrinsvis falder på busserne, sådan at såvel forstadsbanerne som undergrundsbanerne har en større trafikal betydning, end der direkte kan ses af rejsetallene. Den uhyre bustrafik giver en overordentlig stor belastning af gadenettet. På visse strækninger køres med kun 2 minutters interval, og i Oxford Street kører f. eks. indtil 270 busser pr. time i hver retning.

Det giver også et billede af den londonske trafiks størrelse, at mere end 100 000 funktionærer er beskæftiget i den offentlige trafik.

1. Baggrunden for koordineringen i 1933.

Den offentlige persontrafik i London blev i årene op til 1933 varetaget af en lang række selskaber, lokale myndigheder og private; således 4 jernbaneselskaber kontrolleret af Underground Company, endvidere de 4 store jernbaneselskaber: Great Western, London Midland & Scottish, London & North-Eastern og Southern Railway samt en række andre jernbaneselskaber, ialt 17. Der var ikke mindre end 143 busselskaber, hvoraf 10 kontrolleret eller forbundet med Underground Company. Endelig fandtes 17 sporvejs- og trolleybusselskaber, der dog alle var enten ejet af kommunale myndigheder eller kontrolleret af Underground Company.

Før i924 var der ganske uhindret mulighed for konkurrence imellem alle disse forskellige transportvirksomheder. En vis sammenslutning af jernbaneselskaberne fandt dog sted efter Railway Act 1921. Efter denne lov nedsattes endvidere „Railway Rates Tribunal" med den opgave at regulere jernbanetaksterne. Endvidere gennemførtes en vis regulering af omnibuskørslen ved London Traffic Act i 1924, idet trafikministeren, fik en række beføjelser gennem nedsættelsen af „London and Home Countries Traffic Advisory Committee". Endelig instituerede i 1930 en „Metropolitan Traffic Commissioner" efter den samme år gennemførte Road Traffic Act, med den opgave at meddele koncessioner til bus- og omnibuskørsel.

De skete sammenslutninger af forskellige jernbanevirksomheder og offentlige kontrolinstitutioner var dog langt fra tilstrækkelige til at fremkalde den nødvendige samlede planlægning af Londons offentlige persontrafikmidler, og i 1931 fremsattes London Passenger Transport Bill. Forinden havde problemet om Londons passagertrafik været genstand for behandling i en lang række kommissioner og komiteer, der i en række betænkninger havde fremhævet nødvendigheden af at regulere konkurrencen og på den ene eller anden måde etablere en central kontrolmyndighed med vidtgående beføjelser.

2. Oprettelsen af London Passenger Transport Board

(London Transport, LT).

Den i 1933 gennemførte London Passenger Transport Act bygger på følgende hovedprincipper:

For det første skulle der ske en fuldstændig *sammenlægning af ejendomsretten og driften* for alle de forskellige lokale persontrafikmidler — bortset fra hovedjernbanerne — indenfor et område med en radius på 30 miles fra Charing Cross, og der skulle sikres tvungen erhvervelse af de omhandlede foretagender, således at man i tilfælde af uoverensstemmelse brugte voldgift med hensyn til vilkårene.

For det andet skulle det således skabte monopol drives i det offentliges interesse af en *uafhængig offentlig myndighed,* som også i sin virksomhed skulle være finansielt uafhængig.

For det tredie skulle der ske en *koordinering* af den trafik, som den nye myndighed sørgede for, og den der besørgedes af de fire store jernbaneselskaber på deres forstadslinier, samtidig med at indbyrdes finansielle anliggender skulle ordnes gennem en indtægtspulje.

For det fjerde skulle ordningen tilsikre *beskyttelse* af offentligheden både med hensyn til takster og trafikbetjening og af funktionærerne i de omhandlede foretagender.

Koordineringen under LT betød en gennemgribende rationalisering af London-områdets trafikbetjening. Linienettet blev udbygget, taksterne blev systematiseret, uøkonomisk og færdselsmæssigt uheldig dobbelttrafikering ophørte, og på en række områder forbedredes publikumsbetjeningen. Først og fremmest opnåede man, at alle spørgsmål vedrørende den kollektive trafik blev behandlet som led i en helhed.

London Transports område.

„London Passenger Transport Area" strækker sig ca. 40 km ud fra centrum og dækker godt og vel 5 000 km^2. Indenfor det såkaldte „Special Area", der dækker ca. 4 000 km^2, har LT *monopol* på al kollektiv passagertrafik og skal ikke løse koncession. I det øvrige område kan LT drive offentlige trafikmidler i overensstemmelse med bestemmelserne i Road Traffic Act af 1930, ligesom LT i et begrænset omfang har fået tilladelse til at drive ruter udenfor LT's område, f. eks. i form af udløbere inde fra selve området. LT har derimod ikke ret til at drive godstrafik, fremstille rullende materiel, drive garagevirksomheder, sælge benzin, vognmateriel m. v.

Opbygningen af London Transport.

„London Passenger Transport Board", der indtil 1948 var den egentlige *ledelse,* bestod af en formand og 6 andre medlemmer. Medlemmerne, der udpegedes for perioder på 3—7 år af en række myndigheder og erhvervsvirksomheder, skulle have indgående kendskab til og vist dygtighed i transport, industri, handel- eller finansvæsen eller i lokal forvaltning indenfor området. Medlemmer af underhuset kunne ikke udpeges. Board'ets medlemmer måtte ikke være økonomisk interesseret i nogen form for Board'ets virksomhed.

Board'et var iøvrigt hverken et stats departement eller en kommunal myndighed, men et uafhængigt organ beskyttet mod politisk indblanding ved udførelsen af sine pligter og udpegningen af sine funktionærer.

Til gennemførelse af lovens bestemmelser om de bestående trafikvirksomheders overgang til Board'et oprettedes en *voldgiftsret,* „The London Passenger Transport Arbitration Tribunal". Denne ret bestod af 3 medlemmer med juridisk, kommerciel og finansiel erfaring.

For at sikre samarbejdet mellem Board'et og de 4 store jernbaneselskabers forstadstrafik oprettedes et permanent *samarbejdsudvalg* „The Standing Joint Committee", bestående af 8 medlemmer, hvoraf 4 skulle udpeges af Board'et og 4 af de store jernbaneselskaber. Dette samarbejdsudvalg fik pålagt pligt til at udarbejde en plan for samling af alle indtægter af persontrafikken i een pulje såvel fra Board'et som fra jernbanelinierne indenfor området. Driftsudgifterne og visse andre udgifter skulle betales ud af denne kasse, medens overskuddet blev delt mellem LT og de 4 selskaber i et nærmeie fastsat forhold. Fordelingsprocenterne kunne ændres ved alle væsentlige nyanlæg. Systemet har virket tilfredsstillende.

Samarbejdsudvalgets anden store opgave var tilvejebringelsen af et planlægningsprogram. Som det første resultat heraf forelå „New Works Program 1935—40", der var beregnet til en samlet udgift på 40 mill. £ på grundlag af priserne i 1933. Dette omfattende program kunne kun gennemføres i kraft af den ved puljen oprettede fælles økonomi.

Til varetagelse af de forskellige opgaver, der var pålagt samarbejdsudvalget, nedsattes to *underkomiteer,* en vedrørende forslag til puljeplanen og en vedrørende statistik og regnskabsførelse.

Endvidere nedsattes følgende permanente *rådgivende fællesudvalg:* trafikudvalget, regnskabsudvalget og udvalget for takster m. v.

LT's forhold til andre myndigheder.

Ifølge Road Traffic Act af 1930 er *„The Metropolitan Traffic Commissioner"* koncessionsgivende myndighed indenfor hele LT's område. Indenfor „Special Area" — hvor LT har monopol — skal „Traffic Commissioner" dog kun godkende ruterne og kontrollere vogntyper og stoppesteder m. m., men har iøvrigt ingen indflydelse på planlægningen. Udenfor „Special Area" skal LT søge koncession på sædvanlig måde fra „Traffic Commissioner" i henhold til Road Traffic Act.

En rådgivende instans ved siden af Board'et er den ved London Transport Act i 1924 oprettede *„London and Home Countries Traffic Advisory Committee"*, hvis hovedopgave er at være trafikministerens rådgivende organ for al trafik i London-området.

Selvom Board'et principielt er uafhængigt af staten og kommunerne, har *trafikministeren* dog som den ansvarlige minister visse beføjelser. F. eks. fastsætter trafikministeren honorarerne for Board'ets medlemmer, regulerer Board'ets låntagning og er appelinstans for de af „Traffic Commissioner" trufne beslutninger.

London Transport Executive.

Ved nationaliseringen af transportvæsenet i 1948 oprettedes „British Transport Commission", som omfatter en række Executives for forskellige trafikgrene, f. eks. for hovedbanerne, flodtransport m. v. Herunder sorterer også „London Transport Executive", LTE, som i praksis har overtaget Board'ets tidligere virksomhed og beføjelser.

Denne ordning betyder, at den økonomiske udligning, der tidligere fandt sted imellem Board'et og de store jernbaneselskaber gennem Pooling Scheam, nu er ophørt, idet man finder dette overflødigt, efter at alle virksomhederne er sammenslået under British Transport Commission. Derimod sorterer banerne iøvrigt under Railway Executive og ikke under LTE og fører ligesom tidligere deres egne forstadstog ind til London.

Ved nationaliseringen af både forstadsbanerne og London Transport er trafikproblemet i London naturligvis blevet yderligere forenklet. Planlægningen er blevet et fællesanliggende uden at blive hindret af finansielle særinteresser. Det er dog ikke den herved skete koordinering, der har den største interesse for Københavns trafikproblemers vedkommende. Her må interessen samle sig om den koordinering, der fandt sted ved oprettelsen af Board'et i 1933.

3. London Transports økonomi og finansiering.

Tariferingen.

Ved oprettelsen af LT fastslog loven, at Board'ets økonomi skulle hvile på det samme *balanceprincip,* som indtil da havde været gældende for de overtagne offentlige trafikvirksomheder. LT fik beføjelse til at fastsætte sådanne takster på de forskellige trafikmidler, at virksomheden som helhed fik tilstrækkelige indtægter til at dække alle udgifter og forpligtelser — herunder de fuldt overtagne pensionsforpligtelser samt dividende af kapitalen — således at virksomheden finansielt hvilede i sig selv uden offentlige tilskud.

Den nærmere takstfastsættelse er overladt til LT's ledelse, som er forpligtet til at offentliggøre lister såvel over alle gældende takster samt over alle planer om takstændringer.

I princippet kan ledelsen selv træffe bestemmelse om taksternes udformning etc., dog således at de af ledelsen fastsatte takster godkendes i „Railway Rates Tribunal" senere „Transport Tribunal". Den takstgodkendende myndighed kan således gribe ind i LT's takstpolitik, men skal dog herunder tage hensyn dels til LT's forpligtelse til at søge balance tilvejebragt, dels til bestræbelser for udarbejdelse af et helhedssystem for alle takster indenfor LT's område.

Rent faktisk har LT's *takstsystem* hvilet på betaling efter afstand. Dette princip gælder indenfor hele området og for alle former for trafikmidler. Der findes ingen fast zoneinddeling med nedsatte takster over længere afstande, bortset fra abonnementskort på undergrundsbanerne for rejseafstande over 6 miles længde. Formålet med den gennemførte anvendelse af afstandsprincippet — tildels ved hjælp af zonetakster indenfor temmelig korte zoner — tilsigter at holde taksterne for korte rejser nede på et minimum. Det kan i denne forbindelse oplyses, at ca. halvdelen af alle rejser i området foregår på afstande indenfor 1 mile, medens 90 pct. af rejserne ligger indenfor 3 miles. Med de anvendte takster er derfor ca. halvdelen af samtlige rejser foregået til minimumstaksten. Det må dog herved tages i betragtning, at en ikke uvæsentlig del af de korte rejser kan være en del af en længere rejse, eftersom der ikke findes omstigningsbilletter for buslinierne.

I princippet holdes ens takst på banerne og på busserne. For bussernes vedkommende skelnes der mellem tre forskellige arter, nemlig de såkaldte „Central Buses", der alene kører indenfor et ret stort, indre område, „Country Buses", der alene kører i omegnen, og endelig særlige „Green Line Coaches", d. v. s. hurtigbusser fra et omegnsområde tværs igennem bykernen ud i et andet omegnsområde. For disse sidste er sat en minimumstakst, som er 4 gange så stor som den iøvrigt gældende minimumstakst, for at forhindre at disse busser benyttes til rejser over korte afstande.

Der findes ingen særlige omstigningsbilletter, hvilket er en konsekvens af det gennemførte afstandsprincip. På undergrundsbanerne kan man imidlertid på en almindelig billet foretage vilkårlig omstigning, sålænge man holder sig indenfor baneområdet, idet betalingen alene afhænger af afstanden mellem udgangs- og endepunkt.

Abonnementskort findes kun for banetrafikken, hvor der er ugekort, månedskort og 3 månederskort. Når man ikke har abonnements-ordning for gadetrafikmidlerne, begrundes dette med kontrolvanskeligheder med det store antal buslinier. Indenfor afstande på 6 miles rummer prisen på abonnementskortene ingen reduktion i forhold til enkeltbilletter. Først ved afstande over 6 miles indtræder en jævnt stigende reduktion op til 50 pct., som opnås ved afstande på 50 miles. Kun for disse langvej strafikanter i bolig-arbejdsstedtrafikken er der således gjort en afvigelse fra hovedprincippet om rene afstandstakster. Almindelige returtakster findes ikke. For at fremme en spredning af spidsbelastningen om morgenen findes imidlertid særlige „Early morning tickets" til nedsat pris, når rejselængden er over 3 miles, og indrejsen finder sted inden 7.30 om morgenen. For bussernes vedkommende er disse billigbilletter enkeltbilletter, medens de for banelinierne er returbilletter.

Gennem lang tid opretholdtes uensartede takster på LT's trafikmidler i forhold til de store jernbaneselskabers takster på tilsvarende strækninger. Ved de seneste års takstændringer er der foretaget udligninger af de mere fremtrædende uligheder mellem jernbanetaksterne og LT's takster.

Finansieringen.

Loven opregnede udtrykkeligt, hvilke forpligtelser der påhvilede LT til forrentning ved *overtagelsen* af de inkorporerede private og offentlige trafikselskaber, idet denne kapital opdeltes på en række kategorier af „London Transport Stock": A-stock, B-stock, C-stock m. fl. med hver sine

forrentnings- og indløsningsbestemmelser. Overtagelsen skete mod erstatning •— kontant eller i form af en af de nævnte aktiekategorier — „efter bedste overbevisning og under hensyn til samtlige foreliggende omstændigheder", dog uden at tage hensyn til overtagelsens tvungne karakter

Den pligtige forrentning af disse forskellige slags aktier varierede oprindelig mellem 4½ pct. og 5½ pct., helt eller delvis garanteret af staten. Senere tilkom nye aktiegrupper, tildels ved konvertering, med 3 pct. forrentning. I praksis var det dog ikke muligt at opfylde lovens krav om „standard-forrentning" af den store gruppe af lavest rangerende aktier: C-stock, der principielt skulle have 5½—6 pct. p. a. Der betaltes faktisk for det meste 3 pct., og aldrig over 4 pct., på disse aktier, og selv dette muliggjordes kun ved, at statens garanti blev aktuel, idet regeringen efterhånden fast måtte yde LT en sum svarende til de præsterede 3 pct. forrentning af C-stock.

Afskrivningen af LT's aktiver varierede i 1930'erne mellem 2 og 2,5 mill. £ årligt.

Finansieringen af *nyanlæg* skulle i princippet ske ved lånoptagelse. I løbet af 1930'erne igangsatte LT et omfattende udbygningsprogram, omfattende bl. a. nye tunnelbanestrækninger, elektrificeringer og udskiftning af sporvogne med trolleybusser. Dette program var det ikke muligt at gennemføre under opretholdelse af driftsøkonomisk balance, selvom en del af udbygningen kunne finansieres ved offentlig obligationsudstedelse til 2½ pct. statsgaranteret rente.

Ved siden af almindelig statsgaranti for LT stock har staten derfor støttet LT ved at lade trafikanlæg blive iværksat som beskæftigelsesforanstaltninger til imødegåelse af arbejdsløshed. Statsstøtten hertil havde form dels af rentegarantier for optagne lån, dels af egentlige statslån til meget lav rente; dette sidste gjaldt et 40 mill. £ anlægsprogram.

Ved *transport-nationaliseringen 1948* konverteredes London Transport stock efter kursværdien til 3 pct. statsobligationer, „British Transport stock", med statsgaranteret rente. Også under denne ordning skal Londons kollektive persontrafik — nu kaldet London Transport Executive — i lighed med de øvrige Executives under British Transport Commission i princippet finansielt hvile i sig selv, dog således at et underskud for et enkelt Executive midlertidigt kan dækkes af eventuelt overskud fra andre. Opgørelsen af overskud og underskud ved de enkelte Executives under den samlede nationaliserede transport foregår på den måde, at man for hvert Executive opgør bruttotrafikindtægterne minus de specifikke driftsudgifter •— nemlig foruden alle løbende udgifter også afskrivninger og fornyelser — hvilket giver netto-trafikindtægterne. Dertil lægges øvrige indtægter •— af reklamer, udlejning, renteindtægter m. m. Fra denne sum, „Total net receipts", fradrages endelig en beregnet andel af den samlede nationaliserede trafiks fælles udgifter, „Central charges", der helt overvejende omfatter forrentning af British Transport stock m. v.

LT's økonomiske resultater.

Londontrafikken har efter denne opgørelsesmåde kun i det første år efter nationaliseringen kunnet opvise overskud; i alle de følgende år har LT givet *underskud,* idet selve trafikkens nettoindtægt har ligget omkring eller lidt over 0, og de øvrige indtægter har andraget godt 1 mill. £, mens LT s minimumsbidrag til Central charges er opgjort til 5,5 mill. £. Det således akkumulerede underskud andrager for årene 1948—52 godt 10 mill. £. Det bemærkes, at der ikke betales afgift til kommuner m. v. for benyttelsen af gader og veje, men at der lige som her i landet betales motorafgifter ganske på linie med andre motorkøretøjer.

LT's underskud har ikke kunnet dækkes ind gennem overskud fra andre Executives; tværtimod gør lignende forhold sig gældende, bl. a. for jernbanetrafikken udenfor London-området, således at den samlede nationaliserede trafik fra nationaliseringen frem til ult. 1952 har et akkumuleret underskud på 31,5 mill. £, der siden er vokset yderligere, således at der ikke synes at være nogen reel chance for at afvikle det og opnå den tilstræbte balance. Reelt har således staten i stigende omfang måttet dække den kollektive person- og varetrafiks underskud.

For at imødegå underskuddet gennemførte LT med Transport Tribunals godkendelse i 1952 et omfattende system af *takstforhøjelser,* der samtidig udlignede forskellige eksisterende skævheder. Forhøjekerne medførte en storm af protester fra trafikanterne med det ekstraordinære resultat, at regeringen greb ind og foranledigede, at visse takster påny nedsattes. Det er i denne sammenhæng værd at bemærke, at de trafikanter, LT mistede ved takstforhøjelserne i marts 1952, ikke vendte tilbage ved nedsættelserne i august 1952, formentlig som følge af overgang til individuel transport og til jernbanekørsel udenfor LT systemet.

Allerede 1954 måtte LT imidlertid påny foreslå en række takstforhøjelser, som i løbet af et årstid blev godkendt — dog i noget reduceret omfang — og gennemført. Der er dog stadig ikke opnået balance, da udgifterne viser vedblivende stigning, trafikmængden en svag tilbagegang — bl. a. som følge af privat motorisering og nedsat forlystelsestrafik efter televisionens gennembrud — og de driftsøkonomisk begrundede forslag fra LT om takstforhøjelser er dels blevet beskåret af politiske myndigheder, dels forsinket i ca. 1 år hos de godkendende myndigheder.

Samtidig har hensyn til balancekravet medført langvarige udskydelser af stærkt påkrævede udbygninger af linienettet — især nye tunnelbanestrækninger og forstadsbane-forlængelser. Anlægsvirksomheden har i det hele i efterkrigsårene været af beskedent omfang, og en langsigtet trafikplanlægning er dermed væsentligt vanskeliggjort.