

[Ministeren for offentlige arbejder.]

det urimeligt, at der med hjemmel i den nugældende lov kan foretages en slags ekspropriation af disse. Efter forslagsstillerens mening skyldes disse urimeligheder, at det er ministeren, der i tilfælde af kommunal uenighed skal afgøre disse spørgsmål.

Under forslagetets første behandling i folketinget gav jeg tilsagn om at drøfte hele problemet om offentlig kontra privat transport, for at man om muligt kunne nå til et forslag, der kunne bane vejen for en virkelig trafikordning. Jeg gav endvidere tilsagn om at ville forhandle om spørgsmålet om et organ, der kunne overtage de beføjelser, som nu er tillagt ministeren. Jeg blev dog ved de samråd, som jeg havde med udvalget, hurtigt klar over, at et flertal i udvalget ingenlunde havde til hensigt at bane vejen for en moderne lovgivning på dette område, men alene havde til formål at sikre de private rutebilejeres interesser stærkere, end de er sikret i den nugældende lov, og dette uanset hvorledes de offentlige trafikmidler bliver stillet i den kommende udvikling. Disse garantier fandtes i sammensætningen af et landsnævn og trafikudvalg, hvor der, såvidt menneskelig beregning kan skønne, var sørget for, at der de allerfleste steder blev et venstre-konservativt flertal; og dette sammenholdt med det faktum, at partiet venstre ved dets fornylig afgåede gruppeformand har en særdeles nær forbindelse med disse kredse, gjorde mig på forhånd skeptisk overfor disse krav. Jeg havde ondt ved at forstå dem som værende egnede til at varetage de samfundsinteresser, som her burde varetages. Det bør også i denne forbindelse nævnes, at såvel amtsrådsforeningen som privatbanernes fællesrepræsentation ved mødet med folketingsudvalget frarådede gennemførelse af forslaget.

Som forslaget nu er vedtaget af et stort flertal i folketinget, fremtræder det som et forslag, der, hvis det ophøjes til lov, kan administreres, men som slet ikke løser det problem, der ad lovgivningsvejen burde løses nu. Ændringerne i forhold til den nugældende lov er følgende, som jeg gerne vil redegøre for for derved at illustrere, hvad det er, der er sket.

Den almindelige koncessionsgivende myndighed flyttes fra amtsrådene til et særligt trafikudvalg eller for længere ruters vedkommende til et særligt landsnævn. Dog har man bibeholdt det enkelte sogns og den enkelte købstads- eller amtskommunes beføjelse til at koncessionere ruter, der løber

ad kommunens egne veje og indenfor dens grænser.

Trafikudvalgenes og landsnævnets afgørelser er endelige, så at der ikke er mulighed for at indanke dem for andre instanser. Afgørelserne sker, efter at samtlige interesserede kommuner, institutioner m. fl. har haft lejlighed til at udtale sig, men de træffes alene af trafikudvalgene, henholdsvis landsnævnet. Der er således ikke som efter den nuværende lovgivning mulighed for at kræve fornyet behandling, hvis en ansøgt koncession skønnes på ubillig måde at ville genere bestående jernbaner og postruter m. v., ligesom den beføjelse, ministeren hidtil har haft til at afgøre sagen i tilfælde af kommunal uenighed, falder bort, fordi de kommunale råd ikke længere skal være medbestemmende, men kun skal udtale sig. Kun i de tilfælde, hvor en rute skal gå gennem to trafikudvalgs områder og disse udvalg er uenige, bliver der tale om en slags andeninstans-behandling, idet sådanne sager skal forelægges landsnævnet til afgørelse.

Medens den nugældende lovgivning foreskriver, at der ikke uden samtykke af vedkommende kommunalbestyrelse kan gives tilladelse til kørsel ad en købstads veje og gader, ad hvilke der ved kommunal foranstaltning drives sporvej eller omnibuskørsel, opretholder forslaget ikke denne absolutte vetoret, men siger, at der i tilfælde, hvor kørslen delvis skal foregå ad offentlige biveje og gader, såvidt muligt bliver at tage hensyn til vedkommende kommunalbestyrelses ønske med hensyn til, hvilke biveje og gader der kan benyttes til kørsel. I almindelighed vil der næppe opstå konflikter mellem de kommunale myndigheder, men hvis konflikt opstår, bliver de koncessionsgivende myndigheders stilling afgørende. Den særlige bemyndigelse for ministeren til uden de kommunale råds samtykke at tillade postbefordrende automobilruter bortfalder efter forslaget.

Trafikudvalgenes områder falder i almindelighed sammen med amtsråds kredsene, idet dog de 4 sønderjyske amtsråds kredse skal udgøre eet område. Trafikudvalgene skal bestå af 5 medlemmer med vedkommende amtmand som formand, 2 medlemmer vælges af amtsrådet, 1 af købstæderne og 1 af vedkommende sognerådsforening. Særlige regler gælder for sammensætningen af de for København, Bornholm og de sønderjyske amtsråds kredse nedsatte trafikudvalg. Landsnævnet skal bestå af 7 medlemmer, hvoraf formanden udpeges af ministeren og de 6 øvrige medlemmer vælges af rigs-