

[Fiskeriministeren.]

her omtalte lokale ruter overgår til de lokale myndigheder.

Der er for så vidt ikke noget nyt i de synspunkter, magistraten her giver udtryk for. De forelå allerede ved behandlingen her i tinget af forslaget til loven af 1950 og blev afvist af ordføreren for forslagsstillerne. Også overfor det af landstinget nedsatte udvalg blev spørgsmålene rejst, men heller ikke her gav magistratens henvendelse anledning til ændringer i lovforslaget, og jeg har derfor heller ikke nu ment det rigtigt at fremkomme med forslag til ændringer af loven på dette punkt. Hvad særlig angår den beføjelse, der i lovens § 6 er tillagt de koncessionsgivende myndigheder til at bestemme taksterne på de ruter, hvortil de giver tilladelse, vil jeg sige, at det efter min opfattelse må følge både af lovens ledende synspunkter og af praktiske grunde, at den myndighed, der har meddelt koncessionen, også må have den fulde beføjelse til at fastsætte vilkårene for kørslen, herunder taksterne for befordringen. Jeg kan ikke se, at de synspunkter, magistraten har gjort sig til talsmand for, har en sådan vægt, at de kan begrunde en særordning på det københavnske trafikområde og ej heller en særordning alene for den af Københavns kommune udførte omnibuskørsel.

Københavns magistrat har endvidere fremsat ønske om ændring af bestemmelsen i lovens § 3, hvorefter der, hvis omnibuskørsel delvis skal foregå ad offentlige biveje eller gader, så vidt muligt skal tages hensyn til vedkommende kommunalbestyrelses ønsker med hensyn til, hvilke biveje eller gader der kan benyttes til kørslen. Magistraten siger hertil, at der herved åbnes mulighed for et uønsket indgreb i færdselsforholdene ved belastning af stærkt befærdede gader og ved generende dobbeltkørsel, ligesom ruter, der føres ind i byområdet, i det hele taget griber forstyrrende ind i den ordning, som Københavns kommune med store økonomiske ofre har skabt.

Også denne indsigelse fra magistratens side var fremme her i tinget ved behandlingen af forslaget til 1950-loven.

Ordføreren, den nuværende landbrugsminister, udtalte dengang til magistratens indsigelse — jeg beder den højtærede formand om tilladelse til et kort citat —:

„Jeg synes også, de betænkeligheder, som skrivelsen gav udtryk for, er ugrundede. Det fastslås nemlig udtrykkeligt i lovforslaget, at der skal tages et rimeligt hensyn til de pågældende kommuners ønske, og det er selvfølgelig ikke udvalgets mening, at det skal være mundsvejr. Man mener det alvorligt, at der skal tages et sådant hensyn til de pågældende kommuner.“

Det er mit indtryk, at loven har været administreret på en sådan måde, at der har været taget sådanne rimelige hensyn til kommunernes ønsker med hensyn til, ad hvilke veje eller gader en rute skal føres, og jeg har derfor heller ikke på det punkt fundet anledning til at foreslå nogen ændring af den nuværende lov.

Magistraten anker også over, at landsnævnet for sit vedkommende har fulgt den praksis at give tilladelser til omnibuskørsel på 5 år, fordi tilladelser med så lang en gyldighedstid, for så vidt angår ruter, der berører København, efter magistratens mening vil virke hemmende og fordyrende for gennemførelsen af en eventuel storkøbenhavnsk trafikplan. Magistraten henstiller derfor, at der ved lovrevision skabes mulighed for, at tilladelse kan gives for en kortere periode.

Jeg kan nævne, at bestemmelsen om koncessionernes løbetid har været anledning til, at en hel del sager har været forelagt landsnævnet til afgørelse på grund af uenighed mellem magistraten og Københavns amts trafikudvalg om gyldighedsperiodens længde. Landsnævnet er i alle sagerne gået imod magistratens ønske om en gyldighedsperiode på 2 år og har meddelt tilladelse på det sædvanlige åremål af 5 år.

Spørgsmålet om koncessionsperiodens længde var et af de væsentligste punkter under behandlingen af forslaget til loven af 1950, og da bestemmelsen ikke iøvrigt har givet anledning til kritik, mener jeg ikke, at der er nogen grund til at imødekomme magistratens ønske, så meget mindre som