

## [Indenrigsministeren.]

som blev vedtaget her i tinget i 1964, var afsnittet om de kølede varer medtaget, idet indenrigsministeriet var enig med udvalget i, at det var ønskeligt at have en bemyndigelse for regeringen til at give nærmere regler om handelen med disse varer, når tilstrækkelige erfaringer var indvundet. Jeg er opmærksom på de ønsker, der såvel fra erhvervs- som forbrugerside er fremført om en spredning af forhandlingen af kølede, detailpakkede pålægsvarer, og indenrigsministeriet er indstillet på at søge disse ønsker imødekommet i det omfang, det er hygiejnisk forsvarligt.

Jeg har imidlertid anset det for nødvendigt i første omgang at se, hvorledes de nye regler, der trådte i kraft den 1. januar 1965, om forhandling af dybfrosne levnedsmidler ville virke i praksis, forinden spørgsmålet om de kølede varer, der frembyder væsentligt større problemer, blev taget op. Så snart de sagkyndige imidlertid måtte mene, at der nu foreligger sådanne erfaringer, at en spredning af handelen med disse varer kan anses for forsvarlig, er jeg indstillet på at tage problemet op igen.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Af *Arne Larsen* til ministeren for offentlige arbejder:

„Anser ministeren det for værende i overensstemmelse med loven om omnibus- og fragtmandskørsel, at landsnævnet har afvist tre hovedstadskommuners ansøgning om etablering af et samarbejde om omnibuskørsel i Rødovre kommune fra 1. april d. å. til fordel for en privat koncessionshaver, hvis fortsatte koncession ikke fra kommunernes side har kunnet anbefales?“

**Arne Larsen:** Som motivering for mit spørgsmål skal jeg kort anføre følgende:

Det har i mange år været et udtalt ønske hos borgerne og de kommunale myndigheder i Rødovre kommune at få en tilfredsstillende løsning af trafikbetjeningen i kommunen. Kommunens vækst og udbygning samt ønsket om en koordinering af trafikken i kommunen med de omliggende kommuners trafik og med andre offentlige trafikarter, bl. a. S-banerne, har været

meget stærkt fremherskende. Driften af de eksisterende rutebillinjer er og har altid været overladt til private selskaber, men især én af koncessionshavernes afvikling af trafikbetjeningen har ustanselig givet anledning til berettiget kritik og klage. Der har været mange klager over tilsidesættelse af koncessionsbestemmelserne, f. eks. over, at koncessionshaveren uden forud indhentet tilladelse med få dages varsel nedlægger eksisterende linjer eller ændrer bestående køreplaner.

Alt dette har medført, at kommunalbestyrelsen til sidst erkendte det uholdbare i dette forhold og tog skridt til, at der skabtes en anden løsning. Efter enstemmig beslutning i kommunalbestyrelsen ansøgte kommunen med støtte fra amtets trafikudvalg om, at der indledtes et samarbejde med Københavns og Frederiksberg kommuner, således at Københavns sporvejs busser pr. 1. april i år skulle overtage en del af trafikafviklingen i Rødovre. En overenskomst herom er tiltrådt af de implicerede parter, kommunalbestyrelsen i Rødovre, Frederiksberg kommunalbestyrelse og Københavns magistrat. Der resterede kun nogle få formaliteter, så var sagen helt klar.

Alt syntes således i orden, da et organ kommer ind i billedet, nemlig landsnævnet, som måske nok formelt har ret til at blande sig i sagen, og det dekreterer, at den nuværende koncessionshaver skal have sin koncession forlænget ét år, hvilket i og for sig er ganske usædvanligt, idet tilladelser normalt gives for 5 eller 8 år. Så vidt jeg har kunnet læse i dagspressen, har man indskærpet rutebilejeren, at han skal opfylde sine koncessionsbetingelser. Jeg vil anmode ministeren om her at forklare, hvad årsagen er til, at man ikke har kunnet imødekomme kommunernes krav om at få koncession. Jeg finder nemlig, at det ville være en langt bedre og mere tilfredsstillende løsning af trafikspørgsmålet i kommunen, hvis man overlod det til disse samarbejdende kommuners trafikselskaber.

**Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg):** Må jeg i anledning af hr. Arne Larsens spørgsmål sige, at det synes, som om hr. Arne Larsen ikke kender loven om