

Ordføreren for forslagsstillerne (Arne Larsen): Det forslag til ændring i lov om omnibus- og fragtmandskørsel, som socialistisk folkeparti har fremsat, er jo ikke noget særlig omfattende forslag. Det er ikke særlig vidtrækkende, men går stort set kun ud på at få visse skønhedsfejl ved den bestående lov rettet. Stort set har den gældende lov virket nogenlunde tilfredsstillende.

Jeg skal ikke fortabe mig i lovens forhistorie; den var jo resultat af et også dengang privat fremsat lovforslag af venstre, de konservative og retsstatspartiet. Det var affødt af en meget voldsom debat om statsdrift kontra privatdrift, hvor man fra forslagsstillerens side mente, at ministeren for offentlige arbejder havde alt for stor en bemyndigelse til at udstede koncessioner. Lovforslaget gennemførte en vis decentralisering, og afgørelserne blev i stor udstrækning lagt ud til de kommunale myndigheder og de oprettede trafikudvalg i amterne. Tilsyneladende var alt såre godt; det kommunale selvstyre er blevet respekteret o. s. v., men alligevel var der ved loven visse mangler, som jeg synes har afsløret sig i de forløbne 15 år, og det var måske rimeligt, om loven som sådan og i sin helhed blev taget op til revision.

Principielt synes jeg nemlig, at tiden faktisk er løbet fra denne lov. Trafikudviklingen skrider også frem, større og større opgaver skal løses, og de er af en sådan størrelsesorden, at det private initiativ i mange tilfælde slet ikke er i stand til at løse dem.

Dertil kommer, at vi er inde i en befolknings- og erhvervsudvikling, der hurtigt vender op og ned på mange problemer. By- og egnsudviklingen foregår i hastigt tempo, og kravet til nye trafiklinjer og især til samordningen af bestående og af nytillkomne trafiklinjer er meget stærkt. Der er tit og ofte blevet efterlyst en samlet trafiklovgivning i overensstemmelse med den kommende landsplanudvikling, men det er jo blevet ved snakken, der gøres ikke ret meget ved det. Jeg tror, det er nødvendigt

at se trafikspørgsmålene i en større sammenhæng.

I forbindelse med lovrevisionen i 1950 nedsattes også et landsnævn, som fik til opgave at tildele koncessioner til omnibus- og fragtmandskørsel over længere strækninger, det vil sige over ruter, som gik igennem mere end 2 amter. Ligeledes kan landsnævnet tage stilling til koncessionsspørgsmål i det tilfælde, hvor amternes trafikudvalg ikke kan blive enige i sådanne spørgsmål.

Jeg skal ikke tage stilling til, om vi ved oprettelse af landsnævnet har fået det organ, som på tilfredsstillende måde løser disse opgaver. Dog er jeg af den opfattelse, at vi i høj grad mangler et organ, som på landsbasis og som ud fra trafikplanlægnings-synspunkter er i stand til at foretage en samordning af rutebiltrafikken. Det nuværende landsnævn tager vel stort set kun stilling til indsendte ansøgninger, men vurderer næppe betimeligheden af og det ønskelige i sådanne ruters oprettelse. Med den udvikling på det trafikale område, som vi for tiden er inde i, hvor DSB-togstrækninger og privatbanetogstrækninger i øget tal nedlægges, kommer rutebildriften mere og mere ind i billedet som den trafikart, der skal afløse de urentable togstrækninger, og samfundet må have en stor interesse i, at denne trafik tilrettelægges mest hensigtsmæssigt.

Også af denne grund var det ønskeligt, om vi fik en samlet trafiklov, som ud fra planlægningsaspekter blev i stand til at give os det trafikale mønster, vi har behov for, i samarbejde med den øvrige planlægningslovgivning, som vi endnu mangler.

En åbenbar fejl ved den nugældende lov er efter min mening også, at landsnævnet kommer alt for stærkt ind i billedet, hvor det drejer sig om rent lokale københavnske spørgsmål. Det er også det problem, ministeren har omtalt, og det er det problem, jeg synes er det relevante i denne sag, nemlig spørgsmålet om at klare de storkøbenhavnske trafikproblemer. Det er klart, at ligesom