

[Ministeren for offentlige arbejder.]

problemet. Jeg skal blot eksempelvis minde om, at samfærdselskommissionen, også benævnt Kjørbealkommissionen, udarbejdede et udkast til lovforslag om opbygning af en koordineret administration af samtlige offentlige og private kollektive trafikmidler i Københavnsegnen, der i let omarbejdet form blev forelagt folketinget i marts 1958. Som bekendt blev forslaget ikke vedtaget.

Blandt de senere betænkninger om spørgsmålet skal jeg særlig henvise til den af hovedstadsreformudvalget afgivne betænkning af 30. april 1971.

I § 13 i forslag til lov om en amtskommune for hovedstadsområdet er foreslået en bestemmelse om, at amtskommunen skal medvirke til en samlet trafikplanlægning og til samordning, udbygning og drift af kollektiv lokaltrafik, og i paragraffens andet stykke hedder det, at vedkommende ministre senest i folketingsåret 1972-73 fremsætter forslag til ændringer i lovgivningen som følge af, at det foreslåede amtsråd for hovedstadsområdet skal varetage blandt andet den her nævnte opgave.

Det af mig her fremsatte forslag til lov om hovedstadsrådets kollektive personbefordring og det samtidig fremsatte forslag til ændring af den gældende lov om omnibus- og fragtmandskørsel med motorkøretøjer tilsigter at opfylde denne bestemmelse.

Problemet's løsning forudsætter, at bane- og busdriften inden for området forenes under en samlet administration. En sådan forening af bane- og busdriften vil imidlertid ikke kunne laves på én gang. Forklaringen herpå ligger først og fremmest i, at den københavnske jernbanenærtrafik, der i alt overvejende grad drives af DSB, anlægs- og driftsmæssigt er meget nøje forbundet med den øvrige jernbanetrafik, det vil sige fjerntrafikken med personer og gods til, fra og igennem hovedstadsområdet. For at nå frem til en forening af den lokale persontrafik med bane og busser må der derfor foretages en økonomisk udskillelse af DSB's nærtrafik. Dette arbejde har været i gang i nogle år, og der foreligger resultater, for så vidt angår S-banedriften, men ikke for den øvrige lokaltrafik med jernbane. Hertil kommer, at en samlet løsning af problemerne omkring byrdefordeling, taks- og billetsystemer m. v. vil være tidkrævende. For

imidlertid at komme i gang så hurtigt som muligt med en løsning af så stor en del som muligt af disse problemer, der spiller en meget stor rolle i hovedstadsbefolkningens hverdag, har man valgt at løse problemet etapevis. Det følger heraf, at det foreliggende lovforslag ikke giver den endelige løsning på problemet, men dækker overgangsperioden, inden denne endelig løsning kan etableres, og samtidig peger frem herimod.

I 1. etape vil der efter lovforslaget blive nedsat et trafikråd, der først og fremmest har til opgave at udarbejde et forslag til en forening af bane- og busdriften i området. For en sådan forening er der nu skabt bedre forudsætninger end nogen sinde, idet noget væsentligt nyt og lovende er sat i gang derved, at der mellem hovedstadsrådets kommuner er opnået så høj grad af enighed om dannelsen af et stort kommunalt busfællesskab eller busselskab, at der er skabt et tilstrækkeligt grundlag for, at det nu ved dette lovforslag kan pålægges kommunerne at stifte et sådant selskab, der forudsættes at skulle omfatte de statslige og kommunale busruter i området og, i det omfang det er muligt, også de private busruter. På denne baggrund vil det være væsentlig nemmere i løbet af nogle år at få forenet bane- og busdriften end tidligere, hvor antallet af virksomheder, der skulle bringes ind under en fælles ledelse, har været væsentlig større.

Dannelsen af et sådant selskab rejser imidlertid selv med vidtgående kommunal enighed som baggrund en række problemer blandt andet af juridisk og personalemæssig art, og lovforslaget skal derfor være en slags „fødselshjælper“ ved selskabets stiftelse. Det er også af den grund, at forslaget giver mulighed for nedsættelse af et nævn til at afgøre de tvister, der kan opstå omkring busselskabets stiftelse, selv hvor den bedste vilje til at løse problemerne er til stede.

Trafikrådet får endvidere til opgave at fremme koordineringen af den kollektive personbefordring med bane og bus i hovedstadsområdet.

Som et middel til løsningen af denne opgave får trafikrådet ifølge det samtidig fremsatte lovforslag om ændring af loven om omnibus- og fragtmandskørsel med motorkøretøjer tillagt kompetence til at give tilladelser til den såkaldte omnibuskørsel, hvad enten den udføres regelmæssigt i