

[Ministeren for offentlige arbejder.]

rute eller lejlighedsvis, for så vidt angår hele hovedstadsområdet. Det vil sige, at den koncessionsmyndighed, der hidtil har ligget hos trafikudvalgene, henholdsvis kommunalbestyrelserne, i området, vil overgå til et enkelt organ, trafikrådet. Endvidere må trafikrådet gennem aftaler med DSB og privatbanerne i området søge tilvejebragt den bedst mulige koordination af bane- og busstrafikken.

Når trafikrådet har løst sin principale opgave, at udarbejde et forslag til en forening af bane- og busdriften inden for hovedstadsområdet, er vejen åbnet for en overgang til 2. etape, hvor samtlige kollektive trafikmidler inden for området er under en samlet administration.

Sagen har været forhandlet med kommunerne inden for hovedstadsområdet. Den endelige målsætning, at samle bus- og bandedriften under én administration, har der fra starten været enighed om. Derimod har der ikke fra starten været en tilsvarende enighed om, ad hvilke veje — og især i hvilket tempo — dette mål skulle søges nået, idet jeg som udgangspunkt har været indstillet på at gå noget hastigere frem og blandt andet af denne grund også følge noget andre veje, end man har fra kommunal side.

Da jeg i en sag som denne må lægge vægt på en så bred enighed mellem stat og kommuner som muligt, da jeg som nævnt mener, at det haster med at skabe mærkbare praktiske forbedringer for de rejsende, og da jeg anser stiftelsen af et stort kommunalt bus-selskab som et væsentligt instrument til at nå til en bedre samordning af den storkøbenhavnsvske trafik, er der mellem kommunerne og mig opnået enighed om et forslag med det indhold, som jeg her har redegjort for.

Så meget mere som forslaget samtidig skaber et organ, nemlig trafikrådet, med blandet statslig-kommunal repræsentation, der efter min mening vil være det bedst egnede til — i den korte årrække, trafikrådet skal fungere med de foreslåede opgaver

og med den foreslåede sammensætning — at føre udviklingen frem imod en løsning, der skaber de administrative og økonomiske forudsætninger for at gøre den kollektive trafik konkurrencedygtig over for den individuelle trafik, et mål, som jeg regner med at alle vil være enige med mig i.

Med disse bemærkninger skal jeg anbefale lovforslaget til tingets hurtige og velvillige behandling.

Endvidere tillader jeg mig for folketinget at fremsætte *forslag til lov om ændring af lov om omnibus- og fragtmandskørsel med motor-køretøjer.*

Forslaget indeholder udelukkende de ændringer i den gældende lov, som er nødvendiggjort af de for folketinget fremsatte lovforslag om henholdsvis hovedstadsområdets kollektive personbefordring og om godstransport med motorkøretøjer.

Idet jeg i øvrigt henviser til disse lovforslag samt til bemærkningerne til dette lovforslag, tillader jeg mig at anbefale forslaget til en hurtig og velvillig behandling.

Endelig tillader jeg mig for folketinget at fremsætte *forslag til lov om godstransport med motorkøretøjer.*

De nugældende regler om den indenlandske godstransport med motorkøretøjer tager alene sigte på den meget begrænsede del af vognmandskørslen, der foregår i rute, den såkaldte fragtmandskørsel. Disse regler findes i lov om omnibus- og fragtmandskørsel med motorkøretøjer, der, som lovens titel siger, også omfatter regler om personkørsel.

Af flere grunde er denne lovgivning, der i realiteten kan føres helt tilbage til 1927, da vi fik den første lov om omnibus- og fragtmandskørsel, utilstrækkelig i det samfund, vi i dag lever i. Dette gælder både godskørslen og personkørslen. Da forholdene for henholdsvis godskørslen og personkørslen er meget forskelligartede, har man fundet det mest hensigtsmæssigt, at bestemmelserne om de to former for kørsel samles i hver sin