

[Glensgård]

slutning, men det er da muligt, ministeren kan udlede noget andet. Det er også muligt, ministeren har overhørt min ordførertale.

**Ministeren for offentlige arbejder (Niels Matthiasen):**

Jeg undskylder over for hr. Glensgård, at jeg begik den forsømmelse ikke at konstatere, at han — sin praktik og vane tro — var uenig i de forslag, der fremsættes.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.*

**Første næstformand (Grete Hækkerup):**

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til udvalget om offentlige arbejder. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

*Første behandling af forslag til lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet.*

(Lovforslag nr. 204. Fremsat 5/2 76).

**Første næstformand (Grete Hækkerup):**

Sammen med denne sag foretages de sidste tre sager på dagsordenen, nemlig:

*Første behandling af forslag til lov om buskørsel.*

(Lovforslag nr. 205. Fremsat 5/2 76).

*Første behandling af forslag til lov om hyrekørsel.*

(Lovforslag nr. 206. Fremsat 5/2 76).

*Første behandling af forslag til lov om ændring af færdselsloven for Grønland. (Hyre- og buskørsel).*

(Lovforslag nr. 207. Fremsat 5/2 76).

Lovforslagene sattes til forhandling.

**Henning Jensen (S):**

Da mit partis ordfører vedrørende disse fire lovforslag, hr. Otto Mørch, ikke kan være til stede på grund af anden mødeaktivitet, skal jeg knytte nogle bemærk-

ninger på mit partis vegne til de fire lovforslag.

På mit partis vegne vil jeg udtrykke tilfredshed med, at forslaget om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet og buslovforslaget nu er kommet frem til behandling i folketinget.

De baserer sig på et udvalgsarbejde, der blev påbegyndt under den forrige socialdemokratiske regering, og som sluttede med en betænkning, der blev afgivet i oktober 1974. Når forslagene ikke er kommet frem før, skyldes det dels de urolige politiske forhold, der har præget tiden siden oktober 1974, dels de mange andre presserende opgaver, regering og folketing i denne periode har måttet beskæftige sig med.

Forslagene har været ventet med længsel, ikke alene af erhvervene, men også af kommuner og amter, der har manglet et trafikpolitisk redskab til at løse de problemer, som — og det må vist alle erkende — igennem det sidste år i stadig stigende omfang har rejst sig for den lokale og regionale kollektive persontrafik.

Disse lovforslag er nogle af de midler, regeringen vil bringe i anvendelse for at styrke den kollektive trafik. Der er for mig heller ingen tvivl om, at man i lovforslagene får et instrument, der gør det muligt for de lokale myndigheder at få en mere rationel og effektiv udnyttelse af de ressourcer, der sættes ind på den kollektive trafik, og at man alene derved vil kunne opnå betydelige kvalitetsforbedringer på dette område.

Forslaget om lokal- og regionaltrafikken uden for hovedstadsområdet er en pendant til den lovgivning, vi allerede har fået eller er på vej til at få inden for hovedstadsområdet. Ved dette lovforslag pålægges der for det første hvert amtsråd en pligt til at udarbejde en plan for den kollektive persontrafik i amtet. Jeg er helt enig i, at en sådan planlægning af trafikken er nødvendig. Kun herved kan man sikre, at den fysiske planlægning, som i henhold til regionplanloven er sat i gang, følges op på trafikområdet, således at f. eks. nye boligområder, den dag de kan tages i brug, også har den fornødne trafikbetjening.

Vi har desværre set flere tilfælde, hvor man ikke har fulgt bebyggelsesudviklingen op med kollektiv trafikbetjening, og har