

[Henning Jensen.]

heraf kunnet lære, hvor skævt det da går. Ved en planlægning får man også mulighed for at anskue problemerne i en større sammenhæng, og jeg tror, at planlægningen vil resultere i, at man får opbygget et mere hensigtsmæssigt rutenet mange steder rundt om i landet, eller i, at man finder frem til bedre og mere økonomiske metoder at løse trafikbetjeningen på end dem, der anvendes i dag, f. eks. gennem telebusordning el. lign.

Gennem planlægningen vil man også få bedre mulighed for at koordinere lokaltrafikken med banernes fjerntrafik. En sådan koordination er jo nødvendig, hvis befolkningen i alle egne af landet skal få andel i den forbedrede fjerntrafikbetjening, der er lagt op til i DSBs Plan 90.

For det andet åbner forslaget mulighed for i de områder, der måtte ønske noget sådant, at få indført en HT-ordning. Det er min helt klare opfattelse, at den ordning med HT og ikke mindst den senere zonekortordning, som vi fik indført her i hovedstadsområdet, har været til publikums fulde tilfredshed. Derfor må jeg være enig i, at vi, når vi skal til at lave en lovgivning om den kollektive trafik, ikke kan undgå at give den øvrige del af landet et tilbud om at få indført samme ordning.

Jeg siger udtrykkeligt tilbud, for jeg forstår, at ministeren er enig med mig i, at det ikke er alle egne af landet, hvor forholdene passer lige godt til et sådant system, og at det derfor ikke er hensigten at presse en HT-ordning ned over nogen.

I forbindelse med dette lovforslag kunne man rejse spørgsmålet om fastsættelse af kollektive trafikstandarder. Nogle vil synes, at det ikke er i overensstemmelse med nærdemokratiske synspunkter. Alligevel tror jeg ikke, vi kan undgå at overveje spørgsmålet. I DSBs Plan 90 er der taget højde for en times frekvens for togettets vedkommende.

Den gældende buslov daterer sig tilbage fra 1950. Den har i mange år været moden til revision, og det må nu, hvor der synes at være almindelig enighed om, at vi bør forbedre den kollektive trafik, være det rette tidspunkt at skride til handling.

Vil man have bedre kollektiv trafik, må der gives de ordinære trafikruter prioritet fremfor den trafik, der med eller uden of-

fentlig støtte etableres til opfyldelse af mere eller mindre individuelt betonedede trafikbehov, som skolekørsel, arbejdstagerkørsel, hospitalskørsel, kørsel til sportsstævner, dyrskuer, udstillinger m. v., og hvad ved jeg. Det må ud fra et samfundsmæssigt helhedssyn være mest hensigtsmæssigt, at denne kørsel, i det omfang det er muligt, udføres af de ordinære trafikforbindelser, der står åbne for alle. Herved undgår vi også en yderligere belastning af vejnettet.

Vi må huske på, at de passagerer, der deltager i disse særlige kørselsarrangementer, undrages de ordinære trafikruter, som må opretholde trafik også på de trafiksvage årstider og ugedage og i de trafiksvage timer i døgnet, hvilket jo yderligere svækker deres økonomi. Det tilskud, det offentlige nødvendigvis og i stigende omfang må yde til de ordinære ruters opretholdelse, forøges derved, og udgifterne hertil må enten bæres af samfundet gennem øgede skatter eller af brugerne gennem forhøjede takster.

Jeg ser derfor med tilfredshed, at erhvervsmæssig buskørsel efter buslovforslaget nu kommer ind under en regulering netop med det hovedsigte at sikre passagergrundlaget for den kollektive trafik.

Selvfølger er der, når vi befinder os på dette område, også hensyn at tage til de vognmandsvirksomheder, der udøver anden trafik end rutekørsel — jeg tænker her på turistvognmændene. Disse hensyn synes også at være tilgodeset ved lovforslaget. Jeg har bemærket, at erhvervets organisationer, herunder også turistvognmændene, har hilst forslaget med tilfredshed og betegner det som en nødvendig regulering af deres erhvervsområde.

Om hyrekørselsforslaget vil jeg ikke sige meget. Der er i princippet tale om en videreføring af den nuværende ordning, der blev indført pr. 1. januar 1974. Når der alligevel nu fremsættes forslag til en ny lovgivning, skyldes det først og fremmest, at reglerne om hyrekørsel, der hidtil har stået i færdselsloven, ikke er medtaget i forslaget til den nye færdselslov. Jeg hilser med tilfredshed, at man ved udarbejdelsen af forslaget har sørget for at koordinere reglerne med reglerne i buslovforslaget, herunder at det nu bliver muligt at anvende hyrevogne til afvikling af kollektive trafikopgaver, hvor der måtte være behov herfor.