

[Hønenning Jensen.]

Ligeledes ser jeg med tilfredshed på de andre ændringer, som jeg finder dels giver en smidigere ordning end den nugældende, dels gør ordningen lettere at administrere. Jeg har også mærket mig, at erhvervenes hovedorganisationer har deltaget i det forberedende arbejde.

Om Grønlandsforslaget vil jeg kun sige, at det beror på et ønske fra Grønlands landsråd, et ønske, som vi vil se på med velvilje for at tilgodese hensynet til den hjemmehørende befolkning.

Som det fremgår af mine bemærkninger, kan socialdemokratiet give tilsagn om villig behandling af alle fire lovforslag.

Holmberg (V):

Det er ganske naturligt, at de fire lovforslag, som er sat på dagsordenen, bliver behandlet under ét, for de hører jo mere eller mindre sammen: forslag til lov om den kollektive persontransport uden for hovedstadsområdet, om buskørsel, om hyrekørsel og om ændring af færdselsloven for Grønland, også hyre- og buskørsel. Det er interessant læsning, men da det ifølge forretningsordenen kun er det mere principielle, vi skal behandle her, kan jeg med det samme sige, at jeg forudser en lang udvalgsbehandling.

Ministeren anfører i sin skriftlige fremsættelse, at lovforslagene i større eller mindre grad har det hovedsigte at forbedre den kollektive trafik uden for hovedstadsområdet. Jeg vil ikke sige, at vi har klarlagt hovedstadsområdet, love herom er jo vedtaget, og bortset fra de ændringer, vi lige har behandlet i det foregående lovforslag, fungerer de jo egentlig rigtig godt. Hvad det koster, er der vel ingen der rigtig kan gøre op. Men det er altså ikke hovedstaden, vi skal behandle, det er den lidt mere civiliserede del af Danmark, lovene drejer sig om. Udtrykket skal selvfølgelig ikke misforstås, men det bliver måske ikke bedre, hvis jeg siger, det skal forstås rigtigt.

Lad mig så knytte nogle bemærkninger til det næmteste lovforslag først, om ændring af færdselsloven for Grønland. Grønlands landsråd har fremsat ønske om, at der indføres en koncessionsordning for hyrekørsel også for Grønland. Det går kort ud på, at kommunerne skal have mulighed for

som i Danmark at fastsætte antallet af hyrevogne. Umiddelbart har jeg i og for sig ikke kunnet forstå, det skulle være nødvendigt, og det var heller ikke antaget for bare et kort stykke tid siden, men der er givet ret gode begrundelser herfor, og også dette vil selvfølgelig indgå i udvalgsbehandlingen.

Så kommer vi til de tre andre lovforslag, og det er egentlig kompliceret læsning. Jeg har med stor interesse læst ministerens motivering for lovforslagene. Det bliver sagt, der skal mere planlægning til, altså planlægning af den lokale og regionale trafik. Jeg tror også, det er rigtigt med planlægning af den kollektive trafik. Den kollektive trafik er der jo blevet snakket meget om i mange år, og randbemærkningen om, at det jo aldrig kan blive et alternativ til den private trafik, er vi nok enige om.

Hvad vil dette så koste? De økonomiske konsekvenser af planlægningsforslaget er der vel ingen der rigtig kender. Det skulle ikke gerne blive en overlappning af den planlægning, vi har i forvejen, for vi har som bekendt både kommune- og regionplanlægning, og det er da klart, at disse udvalg, hvis vi kalder dem det, ikke har arbejdet uden sigte på betjeningen af den kollektive trafik. Hermed ikke sagt, at vi ikke skal have en lov om planlægning af den kollektive trafik, men vi vil altså absolut se nærmere på det i udvalget og er egentlig lidt kritiske.

Jeg er meget enig med ministeren, når det i bemærkningerne angående forslaget til lov om buskørsel anføres, at det har været vanskeligt at sondre mellem, hvad der var reguleret, og hvad der ikke var det. Omnibusloven, som vi kender den, omfatter kun den kørsel, hvormed der mod vederlag samtidig befordres flere af hinanden uafhængige personer, og den er reguleret. Andet er stort set frit på visse betingelser, og så kommer de, som der står, „af hinanden afhængige“, dvs. et vist fællesskab ud over at blive befordret, for slet ikke at nævne den såkaldte skolekørsel. Det har været vanskeligt at administrere de nugældende regler, og det er vel én af grundene — der er mange — til, at rutebiltrafikken, altså den koncessionerede kørsel, ikke har haft det særlig godt, til skade naturligvis for erhvervets udøvere, men også for de områder, som den betjener.

Nu går mange i deres ønske om at fremme den kollektive trafik meget langt, så langt,