

[Holmberg.]

at de næsten forlanger, at hver flække, uanset befolknings- og passagergrundlag, skal betjenes, og hvis det bliver efterkommet, bliver det i alt fald meget dyrt. Men som det også blev nævnt, da vi havde DSBs Plan 90 til debat, har det svigtende underlag flere årsager; jeg har lige nævnt et par stykker. Af folkningen af landdistrikterne kan have baggrund i den manglende kollektive trafik, men jeg tror ærlig talt ikke ret meget. Privatbilismen tror jeg ikke der er noget at gøre ved, og ønsker det heller ikke, for det er trods alt en god personlig form for trafik. Jeg tror, den væsentligste årsag til det svigtende passagergrundlag har været de mange forskellige kørselsarrangementer, som frit har kunnet etableres, herunder ikke mindst den såkaldte skolekørsel, altså kørsel med skolebørn. Det skulle man egentlig tro kommunerne selv kunne have indset, uden at der skulle lovgives herom, men det har de åbenbart ikke kunnet, og det viser efter min mening en total mangel på konsekvens. Det forlanges, at rutebiler, der har koncession, skal køre, men de passagerer, som skulle danne grundlag for deres eksistens, har kommunerne ofte taget fra dem. Men nu er så tanken, at enhver form for erhvervsmæssig buskørsel skal inddrages under reguleringen.

Af tidsmæssige og andre grunde vil jeg ikke komme nærmere ind på de mange udviklede bestemmelser. Ministeren giver en fyldig motivering i bemærkningerne til forslaget om buskørsel, også om administrationen af reglerne om rutekørsel og opgavefordeling. Så kommer vi til forholdet mellem stat, amt og kommune, hvor der står lidt om, at fjerntrafikken skal være et statsanliggende; det er dog ikke sikkert, den skal være det. Så kommer DSB; de skal altså have større indflydelse, som der står, på planernes indhold, og videre står der, at hvis indsigelse ikke tages til følge, bliver det persontrafikerådet, der træffer den endelige afgørelse administrativt, åbenbart uden ankenemulighed. Persontrafikerådets sammensætning — det er § 20 — ser egentlig ret fornuftig ud, men også det vil vi gerne drøfte i trafikudvalget. Jeg er overbevist om, at det vil give debat om beføjelserne: som det fremgår, skal jo byråd og amtsråd lave kort over de ruter, man ønsker op-

rettet. Der skal endvidere også gives et skøn over serviceniveaue, hvad det så end er, og det er meningen, at der skal oprettes amtskommunale selskaber. Der står herom i bemærkningerne:

„Forslaget indeholder således hjemmel for amtsråd og kommunalbestyrelserne i et antal kommuner, der omfatter et flertal af indbyggere i amtskommunen, til at oprette en fælleskommunal virksomhed, der skal udføre rutebilkørsel i amtskommunen. Virksomheden har efter forslaget ret til at overtage de offentligt ejede busvirksomheder, der hidtil har udført rutebilkørsel i området, men kan også i stedet vælge at lade disse virksomheder fortsætte med at udføre kørsel på entreprenørbasis.“

Det er altså vidtgående bestemmelser — jeg ved, de har dem i hovedstadsområdet — men jeg sonderer egentlig en del mellem hovedstadsområdet og den øvrige del af riget, og som følge deraf vil vi også kigge nærmere på det i udvalget. Så står der, at private busvirksomheder ikke kan overtages. Nej, det er rigtigt, men min kommentar er alligevel her, at måske kan de ikke overtages, men så kan de sultes ud, også med den ordning, som måske kommer.

Jeg har som sagt måske ikke noget særligt imod, at disse amtskommunale omnibus-selskaber kan dannes — jeg siger måske — men jeg vil alligevel spørge ministeren om én ting her, og jeg håber på et imødekomende svar: skulle private selskaber ikke også have mulighed for at danne regiondækkende selskaber? Det er ment som et spørgsmål til ministeren, og hvis ikke jeg får et tilfredsstillende svar, vender vi tilbage til det i udvalget. Jeg vil ikke lægge skjul på, som jeg har sagt et par gange, at der må sondres lidt mellem København og den øvrige del af landet. I den øvrige del har relativt få private investeret milliardbeløb i materiel, som det offentlige har gjort brug af og, så vidt jeg kan skønne, også til de flestes tilfredshed.

Jeg har hermed forsøgt i de relativt få minutter, der er til rådighed for os, at give vort syn på de foreliggende lovforslag. Jeg sagde til indledning, at jeg forudser en lang udvalgsbehandling, men det er klart, at vi tilsiger en saglig udvalgsbehandling.