

## [Fuglsang.]

rere forbindelse mellem f. eks. bustransporten og banerne, som dette forslag giver udtryk for.

Endelig nævnes i lovforslaget om den kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet § 4 muligheden for oprettelse af trafikvirksomheder. Jeg synes, det er ganske udmærket, og det er nødvendigt, hvis den offentlige transport skal leve op til sine opgaver, men efter vores erfaringer bør disse trafikvirksomheder efter min mening også være offentlige.

Jeg skal ikke sige mere om lovforslaget om hyrekørsel, end at vi finder en regulering på sin plads. Det er vigtigt, sådan som det hele er, at finde frem til former — det er måske ikke just lovforslaget her — hvorunder denne transportform også kan blive billige.

Med hensyn til Grønland er vi positive over for det, som ganske vist, og som rigtigt sagt af hr. Gudme, ikke direkte står i forslaget, men som i hvert fald skinner igennem i bemærkningerne, at mere bør forbeholdes grønlænderne, og efter min mening burde dette at forbeholde erhvervsområder for grønlænderne selv ikke blot angå hyrevogne, men flere sider af det grønlandske erhvervsliv.

## Sigsgaard (VS):

VS støtter lovforslagenes hovedindhold, fordi kollektivtrafikken og den fysiske planlægning søges koordineret, og fordi planlægning og koordinering af den kollektive trafik søges forbedret. Det vil forhåbentlig betyde en bedre kollektiv trafik til gavn for miljøet, for sikkerheden, for energiforbruget og for de mange, der har begrænset eller ingen adgang til individuel transport.

Vi vil gerne være med til at forbedre lovforslagene på følgende punkter:

For det første: den kollektive trafikplanlægning bør indgå i region- og kommuneplanlægningen, og det gælder også tidsfølgeplanlægningen.

For det andet: der bør fastsættes minimumsstandarder for kollektivtrafikken, der så skal støttes økonomisk op til denne minimumsstandard.

Og for det tredje: ikke kun virksomheder, men også beboergrupper må have rimelige

muligheder for at oprette deres egne buslinjer inden for de samlede trafikrammer.

Med disse ord vil jeg altså give udtryk for, at vi ser positivt på hovedindholdet i lovforslagene.

Ministeren for offentlige arbejder (*Niels Matthiasen*):

Debatten i tinget her i dag har jo vist, hvor mange spændende spørgsmål og hvor mange løse ender der nødvendigvis må ligge i 4 så omfattende forslag som dem, der ligger her.

Jeg vil gerne med det samme understrege, og det er bl. a. til hr. Henning Jensen, at lovforslaget om den kollektive trafik uden for hovedstadsområdet er en rammelov, og jeg vil gentage, at det har ikke været min hensigt med et sådant rammelovsforslag, at man fra statens side skal blande sig i, hvorledes trafikken rundt om i landet for fremtiden skal udføres. Jeg er da fuldkommen klar over, at man fra amt til amt kan have vidt forskellige opfattelser af, hvordan problemerne skal løses, og der skal ikke trækkes, som nogle siger, en HT-hue ned over hovedet på nogen. Lovforslaget er alene et tilbud til de lokale myndigheder eller, om man vil, en yderligere mulighed for at løse problemet med at få deres rutenet trafikeret.

Beslutningen om, hvad man foretrækker, kan træffes rent lokalt. Jeg vil da gerne sige, at kollektiv trafik kan udføres både på amtskommunalt plan, på kommunalt plan og på privat plan, i det øjeblik man f. eks. i et privat selskab laver en aftale med kommunen eller amtet, men der må være enighed om, hvordan det skal gøres, så der ikke bliver tale om en overlapning. Det er det, der hedder planlægning og efter min mening ikke noget som helst andet.

Hr. Holmberg var lidt inde på spørgsmålet om regionplanlægning og på, at man skulle se det i sammenhæng. Det mener jeg også, men jeg tror, det er givet, at man samtidig med den fysiske planlægning i øvrigt også må have en særlig planlægning af den lokale kollektive persontrafik. Et af formålene med trafikplanlægningen er jo netop, at de beslutninger, der træffes på det ene område, følges op på det andet område. Men trafikplanlægningen er en selvstændig opgave, og planlægningen har jo også til