

**[Ingomar Petersen.]**

Jeg vil også godt sige lidt om muligheden for at indbringe den amtskommunale trafikplanlægning for persontrafikrådet til endelig administrativ afgørelse. Eksempelvis vil en enkelt kommune eller sågar en enkelt rutebilvognmand, dersom de er utilfredse med hele eller dele af den amtskommunale planlægning, efter de foreslåede bestemmelser kunne indbringe denne for persontrafikrådet til endelig administrativ afgørelse. Herved vil efter vor formening amtsrådets planlægningsbeføjelser på en meget ringe foranledning kunne overføres til persontrafikrådet, som består af 11 statsligt udpegede medlemmer, blandt hvilke amtsrådene kun har én repræsentant. Jeg mener, man bør overveje at søge disse bestemmelser ændret, eksempelvis ved en begrænsning i adgangen til at indbringe sager til kun at omfatte myndigheder og personer med særlig grund til klage. En anden mulighed ville måske være at lade konflikten løse af et andet organ end persontrafikrådet, eksempelvis af en voldgiftsinstans.

Om byrdefordelingen vil jeg også sige lidt. Der nævnes i lovforslaget intet om, at de lokale myndigheder er forpligtet til at yde tilskud til den almindelige kollektive trafik. Det nævnes dog i rammelovens bemærkninger til § 4, at udgifterne til busvirksomheden forudsættes fordelt mellem amtsrådet og kommunalbestyrelserne, samt at der ved fordeling bl. a. må tages hensyn til den servicestandard, den enkelte kommunalbestyrelse ønsker opretholdt inden for sit område. Der lægges med andre ord direkte op til, at de lokale myndigheder, i det omfang det bliver nødvendigt, skal træde til med tilskud til den kollektive trafik. Imidlertid fremgår det på intet andet sted end ved førnævnte vage formulering, hvorledes udgifterne tænkes fordelt mellem amtskommunen og kommunerne samt mellem kommunerne indbyrdes. Jeg vil gerne have oplyst, om ministeriet for offentlige arbejder vil udarbejde nogle retningslinjer for byrdefordelingen mellem de lokale myndigheder.

Jeg vil sige lidt om koncessionsgivningen. Vi finder det uheldigt, at den tilladelsesudstedende myndighed spredes mellem så mange instanser, som det bestemmes i § 3 i lovforslaget om buskørsel. Jeg tænker her specielt på, at kommunalbestyrelsen bliver den tilladelsesudstedende myndighed, såfremt kørslen udelukkende foregår inden for en kommune. Såfremt der eks-

empelvis, hvad der vil være meget fornuftigt, oprettes en fælleskommunal trafikvirksomhed, så overgår tilladelsesudstedelsen til denne trafikvirksomhed. Men hvis trafikvirksomheden ikke oprettes, så vil en kommune faktisk kunne ødelægge den samlede trafikplan, og det kan vel egentlig ikke være tanken og meningen med forslaget.

Jeg begrundet dette med, at også speciel rutekørsel – og det vil i de fleste tilfælde sige skolebørnskørsel – skal have tilladelse til at måtte udføres. En kommune kan efter min formening ødelægge en samlet plan ved at udstede tilladelser til almindelige og specielle rutekørsler inden for kommunen på kryds og tværs af det samlede kollektive trafiknet.

Om hyrevognsforslaget vil jeg henvise til, hvad vort partis tidligere ordfører sagde om lovforslag nr. 206 fra sidste samling, men jeg vil godt alligevel komme med et par yderligere bemærkninger. Nu har man jo gennemført 1973-loven, men jeg mener, det må være vores opgave at få de værste knaster fjernet fra denne, og jeg mener, vi meget nøje i trafikudvalget må arbejde på at mildne den nuværende lovs strenge krav på et par væsentlige områder. Jeg tror, man må overveje, om det ubetingede krav om bestillingskontorer, som jo har givet anledning til megen strid og megen tvang rundt omkring i de enkelte kommuner, ikke burde ophæves, i hvert tilfælde i kommuner under en vis størrelse. Loven virker meget urimeligt i mindre kommuner og landkommuner, og den har også virket urimeligt i visse større kommuner.

Der gives overalt i loven adgang til, at kommunale afgørelser kan påklages. Jeg mener, loven burde udformes således, at der overalt i loven gaves adgang til, at kommunale afgørelser kan påklages til ministeriet for offentlige arbejder, således – og det synes jeg er en væsentlig ting – at man sikrer en ensartet administration af loven over hele landet og garanterer sig imod kommunale magtmisbrug af den art, man har iagttaget siden den nuværende lovs ikrafttræden den 1. januar 1974.

Det er vores håb, at det bevillingssystem, som man påtvang i 1973, vil kunne fungere med de smidiggørelser, som jeg her har nævnt og gerne vil forhandle nærmere om i trafikudvalget.

**Kurt Brauer (SF):**

Ja, jeg skal ikke tage hul på udvalgsarbejdet, men i stedet for på socialistisk folkepartis fol-