

**[Ministeren for offentlige arbejder.]**

umiddelbart påhviler. At denne planlægning fra amtsrådenes side så må ske i nøje samarbejde med kommunerne og naboamterne, er indlysende, og det er da også udtrykkeligt fastslået i lovforslaget.

Planerne skal indeholde oplysning om linjeføring og kørselsomfang for rutetrafikken inden for området såvel med bus, privatbane som DSB-tog, der forløber inden for 1 amtskommune. Der er altså ikke tale om en plan for buskørslen alene, men om en samlet plan for hele den lokale og regionale kollektive persontrafik. Planen er ikke noget, man laver én gang for alle eller én gang hvert 5. eller 10. år. Der er derimod tale om en plan, som, når den én gang er lavet, løbende må ajourføres og tilpasses f. eks. bebyggelsesudviklingen eller andre forhold.

En ting er at få lavet en god regionalplan for den kollektive trafik, som på fornuftig måde fastlægger rutenettet og trafikeringen af dette net. Det hjælper imidlertid ikke så meget, hvis man ikke samtidig sørger for, at planen kan føres ud i livet. Det kunne f. eks. være, at man ikke kan få nogen til at køre den trafik, der er planlagt, eller få den udført på den måde eller på de økonomiske vilkår, som amt, kommune eller kunderne ønsker.

Dette fører over til det andet hovedformål med lovforslaget om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet: At skabe mulighed for at samle rutebilkørslen i ét selskab.

Ser vi på, hvordan den kollektive nærtrafik rent praktisk foregår i landet uden for hovedstadsområdet, har vi et meget broget billede. Visse steder, først og fremmest i de større, men også i mange mindre provinsbyer, har man kommunalt ejede busselskaber. Andre steder varetages kørslen af DSB eller af en privatbane, og i meget stort omfang er det private vognmænd, der udfører kørslen. Forholdet varierer fra egn til egn.

Det er ikke hensigten med lovforslaget, at man fra statens side skal blande sig i, af hvem og på hvilke vilkår denne lokale og regionale trafik, der skal køres efter planerne, i fremtiden skal udføres. Det har man fra amt til amt en meget forskellig opfattelse af.

I hovedstadsområdet fik man i 1973 en lov, hvorved der bl. a. gennemførtes en sammenlutning af alle offentligt ejede busser inden

for området i et stort kommunalt busselskab – HT. Det lovforslag, der her er tale om, åbner en tilsvarende mulighed i det øvrige land, såfremt man ønsker at gå denne vej. Beslutningen om, hvorvidt man ønsker at gøre det, skal træffes rent lokalt. Der er ikke tale om at påtvinge nogen denne HT-model, men alene om et tilbud eller – om man vil – en yderligere mulighed, der kan hjælpe de lokale myndigheder til at få løst problemet med at få deres rutenet trafikeret.

HT-ordningen medførte, at man inden for hovedstadsområdet kunne indføre den såkaldte zonetakstordning. Den bevirkede, at man i stedet for det meget brogede og opsplittede takstbillede, man tidligere havde, og som afspejlede den opdeling af trafikken mellem mange forskellige transportører, som bestod før dannelsen af HT, nu fik et samlet takstsystem med bl. a. et fælleskort for baner og busser som et væsentligt element.

Fælleskortordningen i hovedstadsområdet er blevet vel modtaget af publikum som en forbedring af det kollektive trafiktilbud. Man må derfor regne med interesse hos myndighederne andre steder i landet for at indføre lignende ordninger. Forslaget indeholder bestemmelser, der letter gennemførelsen af sådanne ordninger dér, hvor man måtte beslutte sig til at gå ind herfor.

Buslovforslaget skal i overensstemmelse med det generelle sigte med de 3 lovforslag først og fremmest sikre passagergrundlaget for den kollektive rutetrafik bedst muligt. Det vil sige, at man prøver at undgå de former for buskørsel, som delvis dræner passagergrundlaget bort fra rutetrafikken, og dermed svækker muligheden for at opretholde et acceptabelt serviceniveau for overkommelige udgifter.

Derfor vil enhver form for buskørsel – bortset fra privatkørsel – komme ind under en regulering. Hvis formålet skal kunne opfyldes, må der ligeledes være en tydelig afgrænsning af de forskellige former for buskørsel, således at der kan skabes en klar opgavefordeling blandt virksomhederne, der udfører de enkelte former for buskørsel. Også dette opnås med buslovforslaget.

Samtidig åbner forslaget mulighed for at arbejde med den almindelige offentlige rutekørsel og de forskellige former for offentligt betalt busbefordring som en helhed. Herved