

[Ministeren for offentlige arbejder.]

forslaget forudsættes det, at administrationen af anmeldelsesordningen vil kunne ske inden for de eksisterende rammer uden personaleudvidelser og forøgede bevillinger.

De foreslåede ændringer i lovens kapitel 9 om luftbefordrerens ansvar er helt identiske med dem, der var indeholdt i det forslag, som blev behandlet i samlingen 1975-76. Både den gang og ved behandlingen den 17. november 1976 fik disse ændringsforslag en positiv modtagelse fra alle sider. Tilsvarende ændringer i den norske og den svenske luftfartslov er allerede gennemført. Selv om nogle danske selskaber frivilligt har forhøjet forsikringssummerne, er det nødvendigt, at vi også i Danmark får den tilstrækkelige lovhjemmel til at gennemføre forhøjelserne over for alle.

Jeg skal hermed anmode om folketingets velvillige behandling af lovforslaget.

Jeg skal endelig for folketinget fremsætte *forslag til lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet, forslag til lov om buskørsel og forslag til lov om hyrekørsel.*

Forslagene svarer til de forslag, der blev genfremsat i 1. samling af folketingsåret 1976-77.

Lovforslagene må ses i sammenhæng, idet de – foruden andre mål – tilsigter en forbedring af det kollektive trafiktilbud ved en bedre udnyttelse af de ressourcer, der kan sættes ind her.

Denne målsætning er i lovforslaget om den lokale og regionale kollektive trafik uden for hovedstadsområdet først og fremmest tilgode-set ved den planlægning af den lokale og regionale trafik, der inden for hver amtskommune skal udføres af amtsrådet og kommunerne i fællesskab og med amtsrådet som koordinator. Hvis man vil have mere for pengene på den kollektive trafiks område, må man – som der nærmere er redegjort for i bemærkningerne til lovforslaget – først og fremmest have en velgennemtænkt, klar og bindende plan at arbejde ud fra.

Planlægning af den lokale og regionale kollektive trafik er også nødvendig for at sikre sammenhæng med den fysiske planlægning, der er sat i gang i henhold til regionplanloven. Vi skal bl. a. have sikkerhed for, at udvikling af boligområder, placering af centre, institutio-

ner m. v. følges op med de nødvendige beslutninger med hensyn til trafikbetjeningen. Sker dette ikke, går det skævt. Det har vi flere steder i landet set alt for tydelige eksempler på, og myndighederne er med rette blevet kritiseret for at være blevet opmærksomme på denne elementære kendsgerning på et alt for sent tidspunkt.

Ikke mindst ud fra dette ønske om en koordination mellem trafikplanlægningen og den øvrige fysiske planlægning er amtsrådene placeret som den centrale myndighed, hvem planlægningsbestemmelsen umiddelbart påhviler. At denne planlægning fra amtsrådenes side 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 med såvel 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 en 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