

### [Ministeren for offentlige arbejder.]

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 skulle den udvikling fremmes, som allerede er i gang flere steder, hvor man prøver at sammenarbejde den almindelige rutekørsel og den særlige skolebuskørsel. Dette sker enten derved, at skolebusserne, der jo når meget vidt omkring i de tyndt befolkede områder, åbnes for andre trafikanter, eller derved, at den almindelige rutekørsel udbygges således, at den kan klare en større del af skolekørslen dér, hvor *det* er mest hensigtsmæssigt. De eksempler af denne art, man er bekendt med, tyder på, at vi her står over for noget, hvor der virkelig er fordele at hente ved en konsekvent udnyttelse af de foreliggende muligheder.

Efter buslovforslaget skal de planer, der skal udarbejdes i henhold til lovforslaget om den lokale og regionale kollektive persontrafik uden for hovedstadsområdet, være grundlaget for koncessionsudstedelsen til almindelig rutekørsel – altså rutebiltrafikken – der foregår inden for højst 2 amtskommuner. Herved er det muligt at undgå den i øvrigt ret omfattende høringsprocedure, der efter den gældende lovgivning er grundlaget for koncessionsudstedelsen til rutebiltrafik. Planlægningsbestemmelserne medfører således i den henseende en smidigere administration for de lokale myndigheder.

Af bemærkningerne til hyrekørselslovforslaget fremgår, hvad der har været den direkte anledning til at fremkomme med forslaget – nemlig ændringen af færdselsloven, hvor hyrekørselsreglerne hidtil har været, samt ønsket om at afpasse hyrekørselsreglerne i forhold til buslovgivningen.

For at kunne skabe den klare opgavefordeling på buskørselsområdet, som er nødvendig for at sikre passagergrundlaget for den kollektive rutetrafik, er de regler, der findes i den gældende hyrekørselslov om kørsel med busser (bestillingskørsel), udskilt og overført til buslovforslaget. Herved og ved den adgang, hyrekørselslovforslaget åbner for at kunne benytte hyrevogne til afvikling af kollektiv rutetrafik,