

de med forslaget gennemførelse forbundne merudgifter eller indtægtstab.

Stk. 3. Reglen i stk. 2 finder tilsvarende anvendelse på forslag fra et amtsråd eller det i § 4, stk. 2, nævnte udvalg om takst- og billetteringssystem for personbefordring mellem steder i amtskommunen udført med anden togtrafik end den i § 2, stk. 3, nævnte.

Stk. 4. De nærmere bestemmelser for det i stk. 2 og 3 nævnte samarbejde fastlægges i en overenskomst mellem amtsrådet eller det i § 4, stk. 2, nævnte udvalg og baneverksamheden. Overenskomsten skal godkendes af ministeren for offentlige arbejder.

Kapitel 5.

Fælles bestemmelser.

§ 7. Uoverensstemmelser om planlægningen i henhold til § 2 og den indbyrdes fordeling af udgifterne i forbindelse med den fælleskommunale busvirksomheds drift i henhold til § 4, stk. 1, kan af hver af parterne

indbringes for det i § 21 i lov om buskørsel nævnte persontrafikråd til endelig administrativ afgørelse.

Stk. 2. Uoverensstemmelser om fordelingen af kommunalbestyrelsernes 5 medlemsposter i det udvalg, der er nævnt i § 4, stk. 2, kan indbringes for persontrafikrådet til endelig administrativ afgørelse.

Stk. 3. Uoverensstemmelser om forslag til køreplan i henhold til § 6, stk. 2, samt til takst- og billetteringssystem i henhold til § 6, stk. 2 eller 3, kan af hver af parterne indbringes for ministeren for offentlige arbejder, der efter indhentet udtalelse fra persontrafikrådet træffer endelig administrativ afgørelse i sagen.

Kapitel 6.

Ikrafttræden.

§ 8. Loven træder i kraft den 1. april 1978.

Stk. 2. Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland.

Bemærkninger til lovforslaget.

Almindelige bemærkninger.

Siden begyndelsen af 1960'erne har udviklingen inden for den lokale og regionale kollektive trafik – i særdeleshed i landdistrikterne – været præget af stigende vanskeligheder. Dette har givet sig udslag i en reduktion af antallet af busruter eller i en indskrænkning af kørslen på ruterne. Årsagerne her til er flere. Samtidig med de store stigninger i driftsomkostningerne ved buskørsel, der er sket i den pågældende periode, har passagergrundlaget blandt andet på grund af den store stigning i privatbilismen og affolkningen af landdistrikterne været stærkt dalende, og dette har i tiltagende omfang gjort mange ruter urentable.

Ikke alene af hensyn til den store del af befolkningen, der altid vil være afhængig af den kollektive trafik, men også ud fra miljømæssige, færdselssikkerhedsmæssige og ressourcebesparende hensyn finder regeringen, at de senere års udvikling inden for den lokale og regionale kollektive trafik bør ændres således, at denne trafik fremover styrkes.

Hvis dette skal kunne opnås inden for de økonomiske rammer, der i adskillige år fremover vil komme til at gælde også for sådanne formål, er det nødvendigt, at der inden for de enkelte områder

sker en samordning af den lokale og regionale trafik, og at tilrettelæggelsen af områdets trafikapparat sker i samklang med de beslutninger, der træffes vedrørende områdets fysiske udvikling i øvrigt.

For at sikre det nødvendige samspil mellem trafikplanlægningen og den øvrige fysiske planlægning må afgørelser vedrørende den lokale og regionale trafik ligge hos de lokale myndigheder, der i forvejen har ansvaret for region- og kommuneplanlægningen.

Statens opgave bliver at sørge for, at de lokale myndigheder, d. v. s. kommunalbestyrelserne og amtsrådet, har det fornødne instrument til at skabe den trafikordning, der ud fra disse myndigheders vurdering af områdets særlige struktur findes bedst egnet.

For hovedstadsområdets vedkommende har man allerede skabt et sådant instrument. Ved den lovgivning, der blev vedtaget i 1973, blev det pålagt hovedstadsrådet at medvirke til en samlet planlægning af områdets trafikbetjening, og busdriften i området blev samlet under et fælles busselskab, HT, der virker under hovedstadsrådets ansvar og beslutningskompetence. Ved lov nr. 270 af 8. juni 1977 om hovedstadsområdets kollektive personbefordring, der træder i kraft pr. 1. april 1978, får