

opfattelse – ud fra sociale, færdselssikkerhedsmæssige og miljømæssige grunde samt hensynet til den bedst mulige ressourceudnyttelse – bør gøres for at styrke den kollektive trafik, foreslås enhver form for erhvervsmæssig buskørsel inddraget under en regulering. Kun herved vil det blive muligt at sikre, at der ikke sker en unødigt opsplitning af passagergrundlaget for den kollektive trafik på forskellige kørselsarrangementer, som i dag frit kan etableres. Samtidig vil man opnå, at de store beløb, det offentlige i dag yder i form af tilskud til befordring af f. eks. skoleelever eller andre befolkningsgrupper, i højere grad også kan komme den almindelige kollektive trafik til gode. Dette kan ske ved, at disse grupper henvises til at benytte de offentlige trafikmidler, eller omvendt ved, at f. eks. skolebusserne medtager almindelige passagerer. Ikke mindst det sidste kan bidrage til at løse problemer visse steder i tyndtbefolkede egne.

Nødvendigheden af en klar opgavefordeling mellem virksomheder, der udfører forskellige former for erhvervsmæssig persontransport, gælder ikke alene i forholdet mellem buskørslen på den ene side og hyrekørslen på den anden side, men også i relation til de forskellige former for kørsel, der findes inden for busområdet alene. Der må i det omfang, det er muligt, skabes en klar afgrænsning af de enkelte former for buskørsel for at beskytte den kollektive bustrafik mod virksomheder, der driver anden form for buskørsel, så disse ikke gør indhug i passagergrundlaget for den kollektive bustrafik.

Lovforslaget bygger på en hovedsønndring mellem rutekørsel og andre former for buskørsel.

Inden for rutekørslen findes 2 former, nemlig »almindelig rutekørsel«, der er den rutekørsel, som alle har adgang til – det vil sige den egentlige kollektive bustrafik – og »speciel rutekørsel«, hvor adgangen til at blive befordret er begrænset til særlige kategorier af personer, f. eks. skoleelever, arbejdstagere m. v.

Af andre former for buskørsel har »turist-« og »bestillingskørslen« stor praktisk betydning, men der findes mange andre former, navnlig i forbindelse med kørsel i udlandet. Af former, der i særlig grad vil kunne komme på tale i den indenlandske trafik, kan nævnes kørsel, der for så vidt svarer til »rutekørsel«, men adskiller sig fra denne ved kun at tjene til opfyldelsen af kortvarige trafikbehov, der f. eks. kan opstå i forbindelse med afholdelse af sportsstævner, udstillinger o. l. eller i forbindelse med den øgede rejseaktivitet, der opstår ved højtiderne eller i ferietiden.

For så vidt angår administrationen af reglerne for rutekørsel bygger forslaget på den opgavefor-

deling mellem stat, hovedstadsområde, amtskommuner og kommuner, der generelt gælder for trafikområdet, og hvorefter fjerntrafik er et statsanliggende, hvorimod regionale og lokale trafikopgaver principielt bør ligge hos henholdsvis hovedstadsrådet, amtsrådene og kommunalbestyrelserne.

For ruter, der forløber inden for en kommunes grænser (lokal trafik), er administrationen derfor henlagt til kommunalbestyrelserne. For ruter, der forløber udover en kommunes grænser, men inden for en region (regional trafik), ligger administrationen hos amtsrådet. For ruter, der løber ud over en region, er administrationen lagt hos et centralt organ.

Regionen i denne henseende er ikke sammenfaldende med amtskommunen, idet den langt overvejende del af den kollektive bustrafik, der forløber ud over en amtskommunes grænser, men inden for 2 amtskommuner, må anses for at være af regional karakter. Ganske vist kan der forekomme ruter, der løber inden for 2 amtskommuner, men som alligevel må betragtes som fjerntrafikeruter, f. eks. en rute fra Frederikshavn til Århus. Ved procedurereglerne for den planlægning i henhold til lovforslaget om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet, der skal danne grundlaget for tilladelsesudstedelsen ude i landet, er der imidlertid tilsikret DSB medindflydelse på planernes indhold, derved at DSB kan fremsætte indsigelser mod optagelse på planen af ruter, der vil kunne berøve togtrafikken dens passagerunderlag. Hvis indsigelsen ikke tages til følge, kan spørgsmålet indbringes for persontrafikrådet til endelig administrativ afgørelse. Da ruter, der forløber inden for 2 amtskommuner, som nævnt i langt overvejende grad må anses for at være af regional karakter, og da det må anses for mest hensigtsmæssigt, at afgørelser vedrørende disse ruter lægges hos de myndigheder, der har størst lokal-kendskab, er administrationen af disse ruter generelt henlagt til de 2 implicerede amtsråd i fællesskab, idet dog afgørelse i tilfælde af uenighed mellem disse må træffes af det centrale organ, persontrafikrådet. Hovedstadsområdet er i denne henseende ligestillet med en amtskommune.

Ved en opdeling af administrationen navnlig mellem kommunalbestyrelser og amtsråd kombineret med indførelsen af et samarbejde mellem amtsrådene og kommunalbestyrelserne ved udarbejdelsen af planerne for den lokale og regionale persontrafik i henhold til lovforslaget om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet, opnår man, at der sikres de enkelte lokalområder størst mulig indflydelse på ser-