

[Indenrigsministeren]

Med disse ord skal jeg anbefale lovforslaget til det høje tings velvillige behandling.

Ministeren for offentlige arbejder (Kjeld Olesen):

Jeg skal på ny for folketinget fremsætte:

Forslag til lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet.

(Lovforslag nr. L 52).

Forslag til lov om buskørsel.

(Lovforslag nr. L 53).

Forslag til lov om hyrekørsel.

(Lovforslag nr. L 54).

Der er her tale om forslag, der genfremsættes for 3. gang. Det er altså »gamle kendinge« – og jeg må have lov til at forudsætte, at folketinget er bekendt med hovedprincipperne i dem.

Jeg skal derfor ikke fordybe mig heri, men i stedet komme med nogle bemærkninger til de mere principielle synspunkter, der er kommet frem under folketingets hidtidige behandling af forslagene.

Med hensyn til forslaget til lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet, der er et sidestykke til den lovgivning om lokaltrafikken i hovedstadsområdet, som folketinget vedtog i sidste samling, har jeg forstået, at der er bred tilslutning til reglerne om en planlægning af den lokale og regionale trafik. Derimod er der udtrykt betænkelighed ved de regler i forslaget, der gør det muligt for de lokale myndigheder, der ønsker det, at samle områdets bustrafik under én administration.

Jeg har forstået, at denne betænkelighed grunder sig i frygten for, at gennemførelsen af disse regler vil kvæle de private virksomheder, der mange steder i dag udfører rutebiltrafikken. Denne frygt er ganske ubegrundet. Det private rutebilerhverv skal fortsat bestå og medvirke ved trafikbetjeningen. Måske bliver det ikke alle steder under samme form som den, det i almindelighed foregår under i dag ude i landet, hvor den enkelte vognmand umiddelbart står for driften af én eller flere ruter. Hvor de lokale myndigheder i et område – for at sikre hele området en ensartet trafikbetjening under lige vilkår, f. eks. med hensyn til takst- og billetteringsystem – selv ønsker at stå for driften af samt-

lige ruter i området, bliver den private vognmands rolle at udføre kørslen som entreprenør for de lokale myndigheder. Jeg tror i øvrigt, at situationen vil blive helt modsat den, kritikerne af disse regler har forestillet sig. I stadig stigende omfang vil en entreprenørordning vise sig at være den eneste mulighed for mange rutebilvognmænd, hvis de fortsat skal kunne klare sig i erhvervet. Jeg har derfor ikke fundet anledning til at ændre forslaget på dette punkt.

Derimod har jeg foretaget en ændring i forslagets planlægningsregler. Ved ændringen er det blevet stærkere markeret, at der ved tilrettelæggelsen af den lokale og regionale trafik skal tages hensyn til fjerntrafikken. Det skal understreges, at hensigten hermed ikke er at give de trafikvirksomheder, der udøver fjerntrafik, nogen form for fortrinsstilling ved tilrettelæggelsen af lokal- og regionaltrafik. Hensigten er alene at tydeliggøre det, der hele tiden har været tanken, at vi ved tilrettelæggelsen af det lokale og regionale trafiknet må sikre, at vi bevarer – og yderligere kan udvikle – et sammenhængende og landsdækkende fjerntrafiknet.

Folketingets hidtidige behandling af buslovforslaget har ikke givet mig anledning til ændringer.

Med hensyn til hyrekørselslovforslaget rejstes der ved den tidligere behandling kritik imod afgrænsningen af den kørsel, hvortil der kræves hyrekørselsbevilling. Jeg har indset berettigelsen af denne kritik, og afgrænsningen er nu ændret således, at erhvervslivet frit kan udføre kørsel med kunder i egne vogne.

Som tidligere nævnt har vi fået skabt en trafikordning for hovedstadsområdet. Tilbage står at give amtsrådene og kommunalbestyrelserne i resten af landet det instrument, der giver dem mulighed for at skabe de trafikordninger, de finder bedst egnede for deres område.

Selv om vi har kunnet konstatere, at der ikke indbyrdes har været enighed mellem de kommunale organisationer om lovforslagene på alle punkter, har jeg dog også konstateret, at de – og det samme gælder for øvrigt også vognmandsorganisationerne på busområdet – er enige på ét væsentligt punkt, nemlig at det haster med at få lovforslagene vedtaget, således at de voksende problemer omkring den