

[Gammelgaard]

jeg gøre opmærksom på, at taksationskommissionen direkte – jeg har selv læst kendelsen – afviser kravet om som led i erstatningen at give en sum på 565.000 kr. for omsætningsnedgang med henvisning til lovens § 69, stk. 2, der, som det hedder, udtrykkelig bestemmer, at dette ikke er et erstatningsberettiget tab.

Hermed sluttede forhandlingen.

### *Afstemning*

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

**Tredje næstformand (Mette Madsen):**

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til udvalget for offentlige arbejder. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

#### **10) Første behandling af:**

*Forslag til folketingsbeslutning om busrute Århus-København.*

[Af Grove (KF), Ivar Hansen (V), Arentoft (FP), Bollmann (CD) og Chr. Christensen (KrF)].

(Beslutningsforslag nr. B 41. Fremsat 26/2 82).

Forslaget sattes til forhandling.

### *Forhandling*

**Ministeren for offentlige arbejder (J. K. Hansen):**

Ja, så er vi kommet på hjul igen.

Vedrørende dette forslag, som er fremsat af en række partier, må jeg indledningsvis konstatere, at forslaget jo har været drøftet her i tinget senest den 20. maj 1981, hvorfor jeg fuldt ud kan henvise til de synspunkter, som den daværende trafikminister gav udtryk for ved denne lejlighed.

Regeringens og mit synspunkt er fortsat, at det foreliggende forslag til folketingsbeslutning forekommer ret ejendommeligt på baggrund af den gældende lov om buskørsel. Så

sent som i 1978 vedtog dette høje ting nemlig en ny buslovgivning, som bl.a. – og det er for mig det altafgørende – fastlagde den rettesnor, som persontrafikrådet skal følge ved sin administration af denne del af loven. Den siger klart og tydeligt, at persontrafikrådet ved sin stillingtagen skal tage hensyn til, om behovet for kørslen er dækket eller ville kunne dækkes ved anvendelse af bestående kollektive trafikforbindelser. Eller sagt med andre ord: vi skal ikke have en tilfældig dobbeltdækning af trafikbehovet, men en rationel opgavefordeling mellem transportmidlerne.

I det lys er ansøgningen til persontrafikrådet om en busforbindelse mellem København og Århus blevet behandlet, og det må konstateres, at persontrafikrådet har afslået ansøgningen i fuld overensstemmelse med lovens rettesnor.

Hvis loven tog sigte på imødekommelse af en ansøgning som den, der er tale om i dette tilfælde, måtte det nødvendigvis få den konsekvens, at man også måtte sige ja til en busrute mellem et hvilket som helst større bysamfund og hovedstadsområdet. Herved ville vi få et fjernbusnet som et alternativ til jernbanerne, og det mener jeg aldrig der har været ønske om; jeg har i hvert tilfælde ikke noget ønske om det.

Som jeg tidligere har nævnt, kræver loven, at persontrafikrådet i sin stillingtagen ikke alene tager hensyn til de faktiske betjeningsmuligheder, men også til de fremtidige betjeningsmuligheder hos de eksisterende kollektive trafikforbindelser.

Jeg kan i den forbindelse oplyse, at de forskellige forbedringer i togtrafikken mellem København og Århus, som den daværende trafikminister bebudede ved det oprindelige forslags første behandling den 20. maj sidste år, enten er blevet realiseret eller også står umiddelbart for at blive gennemført efter sommerkøreplanens ikrafttræden den 23. maj i år.

Såfremt der efter dette tidspunkt fortsat måtte være kapacitetsproblemer i togtrafikken mellem hovedstaden og Jyllands hovedstad, må jeg ærlig og redelig sige, at jeg finder det kortsigtet at løse disse problemer ved at give tilladelse til en busrute.

Realiteten er jo den, at hvis en busrute først er kommet op at stå, er det vanskeligt at få den nedlagt igen, og det selv om togtra-