

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 hovedsondring 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. Lovforslagets regler for »almindelig rutekørsel« må ses i sammenhæng med reglerne dels i lov nr. 303 af 13. juni 1973 om hovedstadsområdets kollektive personbefordring, dels i forslag til lov om den regionale og lokale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet, der pålægger Hovedstadsrådet og amtsrådene uden for hovedstadsområdet at fremme samordningen af den regionale og lokale kollektive persontrafik.

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 indlandske 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 ferisesæsonen.

For så vidt angår administrationen af reglerne for rutekørsel bygger forslaget på den opgavefordeling 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 hovedstadsråd, amtsråd 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 overvej-

ende 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 er af betydning for fjerntrafikken, 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, 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 persontrafikerådet 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 lokalkendskab, 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, persontrafikerådet.

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 serviceniveauet for den lokale trafik. Samtidig bevirker planlægningen, der skal danne grundlaget for administrationen af reglerne om rutekørsel, at der på den anden side heller ikke skabes hindringer for den fornødne samordning af lokal- og regionaltrafikken ved en opdeling af kompetencen mellem kommunalbestyrelser og amtsråd.

I regioner, hvor der som f. eks. i hovedstadsområdet dannes regionale busselskaber, der driver såvel den lokale som regionale kollektive bustrafik i regionen, er administrationen henlagt til et regionalt organ, sammensat af repræsentanter for såvel amtsråd som kommunalbestyrelserne i amtskommunen – et organ som samtidig er øverste myndighed for det regionale busselskab.

For turist- og bestillingskørsels vedkommende vil forholdet typisk være, at vognmænd, der udfører denne form for kørsel, ikke har deres kørsels-