

tebilstationen eller en arbejdsplads – og kørselsstrækningen for den enkelte tur fastlægges efter forudgående bestilling fra distriktets beboere eller dem, der fra center, jernbane- eller rutebilstation m. v. skal befordres på tilbagevejen til distriktet. På samme måde kan det tænkes, at kørslen udføres fra et distrikt til et andet således, at kørselsstrækningen og udgangs- og endepunkt fastsættes for den enkelte tur efter forudgående bestilling fra passagererne.

Udføres kørslen ikke regelmæssigt i en bestemt trafikforbindelse, kræves der tilladelse i henhold til § 11 eller – såfremt der foreligger bestillingskørsel – § 10.

Det er endvidere en forudsætning for, at der foreligger rutekørsel, at passagererne har mulighed for på- eller afstigning uden for det område, hvorfra kørslen er udgået. Ofte vil der være mulighed for på- eller afstigning flere steder undervejs, men det forekommer også – typisk i tilfælde, hvor der er etableret hurtigforbindelser mellem 2 geografiske områder, f. eks. 2 byer – at der kun er mulighed for afstigning et enkelt sted uden for det område, hvorfra kørslen er udgået, nemlig ved rutens endepunkt.

Ofte vil det være således, at motorkøretøjet på kørselsstrækningen standser ved faste stoppesteder, men stoppestederne kan også variere fra tur til tur, idet der standses efter passagerernes bestilling, eller der kan foreligge en kombination af faste stoppesteder og stoppesteder efter bestilling.

Er der ikke mulighed for på- eller afstigning uden for det område, hvorfra kørslen er udgået, idet passagererne skal befordres på hele strækningen fra dette område og tilbage hertil, foreligger der turistkørsel, jfr. § 9.

Befordres der under kørslen kun bestemte kategorier af personer, foreligger der speciel rutekørsel, for hvilken kørsel der ikke gælder samme regler som for den almindelige rutekørsel, dvs. den kørsel alle har adgang til at deltage i. Ved en bestemt kategori af personer forstås personer, der er kendetegnet ved at have et bestemt fælles formål med at blive befordret, f. eks. at blive befordret enten til undervisningssted (skolekørsel), til arbejdsplads (arbejdstagerkørsel), til sygehus eller andet behandlingssted eller til kirke. Om passagererne skal befordres til en og samme skole, arbejdsplads m. v., er i denne henseende uden betydning, ligesom det også er ligegyldigt, om passagererne er de samme fra tur til tur.

I modsætning til bestemmelserne i lovforslaget om den almindelige rutekørsel, der gælder for ethvert motorkøretøj uanset størrelse, jfr. § 1, stk. 2,

gælder bestemmelserne om speciel rutekørsel kun, for så vidt kørslen udføres med busser. I øvrigt adskiller reglerne for speciel rutekørsel sig i det væsentlige fra reglerne for almindelig rutekørsel derved, at de i henhold til kap. 2 i lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet gældende planlægningsbestemmelser ikke omfatter speciel rutekørsel, jfr. § 4, stk. 1, selv om denne kørsel naturligvis skal søges reguleret ud fra hensynet til den almindelige rutekørsel jfr. § 4, stk. 3, og § 6, stk. 3.

#### Til § 3.

Der henvises til almindelige bemærkninger.

#### Til § 4.

I henhold til loven om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet skal hvert amtsråd i samarbejde med kommunalbestyrelserne i amtskommunen udarbejde planer for den lokale og regionale kollektive persontrafik i amtskommunen. Planerne skal bl. a. angive linjeføring og kørselsomfang for den enkelte busrute, der udfører almindelig rutekørsel. Planerne skal af amtsrådet forhandles med bl. a. DSB, de i området værende privatbaner og Landsforeningen Danmarks Bilruter. Uoverensstemmelser om planernes indhold kan indbringes for persontrafikrådet til endelig administrativ afgørelse.

Disse planer skal danne grundlaget for udstedelsen af tilladelser til almindelig rutekørsel. Det er derfor en forudsætning for, at der kan gives tilladelse til en almindelig rutekørsel i lokal og regional trafik, at den pågældende rute er optaget på planen.

De ovennævnte planlægningsregler gælder ikke for hovedstadsområdet, jfr. lov nr. 303 af 13. juni 1973 om hovedstadsområdets kollektive personbefordring, eller for fjerntrafikken, hvor der kun findes ganske få busruter. Kravet om, at en rute skal være optaget på en plan, forinden der kan gives tilladelse til almindelig rutekørsel, gælder derfor ikke for lokal- og regionaltrafikken i hovedstadsområdet og fjerntrafikken.

Planlægningsreglerne omfatter heller ikke den specielle rutekørsel på grund af hyppige forandringer med hensyn til såvel oprettelse og nedlæggelse af ruter som ændring i linjeføring og kørselsomfang, der sker i forbindelse med denne form for kørsel.

Da et af hovedformålene med dette lovforslag og med loven om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet er at opnå en bedre udnyttelse af de ressour-