

[Ministeren for offentlige arbejder.]

se. Med hensyn til anlæg af nye flyvepladser vil man fremtidig være yderst tilbageholdende og kun give tilladelse i tilfælde, hvor en ny flyveplads skal erstatte en eller flere eksisterende pladser, eller hvor et behov for en flyveplads virkelig kan dokumenteres. Med en sådan politik mener jeg vi både tilgodeser væsentlige miljøhensyn og hensynet til den kollektive trafik.

I forbindelse med behandlingen af lovforslaget om forlængelse af SAS-samarbejdet gav jeg i skrivelse af 7. april 1975 til udvalget om offentlige arbejder udtryk for, at der, når koncessionsforlængelsen var gennemført, fortsat forelå en række problemer i dansk indenrigsflyvning, f. eks. vedrørende trafikudvikling, materiel, frekvenser, økonomi m. m., og at det var min hensigt at lade disse forhold nærmere analysere og vurdere. I denne forbindelse må vi også se på spørgsmålet om den indenrigske rute-flyvnings placering i det samlede transport-system.

En igangværende undersøgelse i ministeriet af indenrigsruternes økonomi kan først forventes tilendebragt om nogen tid. SAS og DANAIR overvejer for tiden spørgsmålet om det bedst egnede materiel til de danske indenrigsruter.

I hovedstadsområdet spiller både bane og bus en central rolle i den kollektive persontrafik. I den øvrige del af landet er busser det dominerende trafikmiddel i lokaltrafikken, og jernbanen spiller her de fleste steder en mere underordnet rolle.

Et af de midler, regeringen vil bringe i anvendelse for at styrke den kollektive trafik, er det forslag til en revideret buslovgivning, som vil blive fremsat inden jul. Man vil kunne opnå betydelige kvalitetsforbedringer ved en mere rationel og effektiv udnyttelse af den økonomiske indsats, det offentlige i dag gør på persontrafikkens område.

Hovedprincippet vil blive, at al erhvervs-mæssig buskørsel skal ind 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. Jeg er klar over, at sådanne trafikale helhedsløsninger er på vej flere steder, men lovgrundlaget har hidtil manglet. I forbindelse med behandlingen af lovforslaget vil der også blive lejlighed til at se på, hvilken plads telebussystemer kan tænkes at få i trafiksystemet.

Samtidig med buslovforslaget vil det blive nødvendigt at foretage visse konsekvensændringer i den gældende hyrekørselslov. Samtidig tilsigter jeg at gøre det muligt at benytte hyrevogne til løsning af kollektive transportopgaver dér, hvor dette måtte vise sig mest praktisk.

I indledningen til min redegørelse fastslog jeg, at amtsråd, kommuner og hovedstadsråd principielt må have beslutningskompetencen med hensyn til, hvorledes den lokale, kollektive persontrafik i deres respektive områder skal indrettes og drives. Kun herved kan man fuldt ud sikre det nødvendige samspil mellem region- og kommuneplanlægningen og trafikplanlægningen og ikke mindst sikre, at disse planer også føres ud i livet, således at de virkelig harmonerer. Denne kompetencefordeling forudsætter naturligvis, at disse myndigheder løser de lokale trafikopgaver på en måde, som er i samklang med de generelle trafikpolitiske retningslinjer, der fastlægges af regering og folketing.

Vi er i gang med at tilrettelægge tingene efter denne retningslinje, men vi mangler endnu en del.

I hovedstadsområdet fik vi i første omgang samlet alle offentligt ejede busser i ét kommunaltejet busselskab: HT. De private busser i området kører som entreprenører for HT, således at hele busdriften med hensyn til driftsplanlægningen og i forhold til publikum nu fungerer som en helhed. I foråret fik vi yderligere zonekortordningen og det stærkt udvidede takstsamarbejde mellem bus og bane. Der er ingen tvivl om — med de begyndervanskeligheder, der har været — at det for publikum har betydet en