

[Ministeren for offentlige arbejder.]

skabe i hovedstadsområdet. Det er derfor hensigten samtidig med forslaget til ny buslovgivning at fremsætte et forslag til en lovgivning om den kollektive persontrafik uden for hovedstadsområdet.

Jeg ved, at forholdene i flere henseender er forskellige i landets forskellige egne. Behovet for at skabe sådanne trafikordninger føles måske ikke lige stærkt alle steder; udgangssituationen, det vil sige den nuværende trafikbetjening og dennes organisation, er givetvis temmelig stærkt varierende, og også andre relevante forhold stiller sig anderledes. Jeg tror, man gør klogt i at tage disse kendsgerninger til efterretning, og det er da også min agt at forelægge forslag til en rammelov, som lægger afgørelsen af, hvor langt man vil gå, hos de lokale politiske myndigheder.

En hovedtanke i lovforslaget vil være, at der af amtsrådene i samarbejde med de pågældende kommuner inden for hvert af landets amter skal udarbejdes en samlet plan for den lokale kollektive personbefordring. En sådan planlægning er nødvendig, hvis man skal få opbygget et for regionerne og de enkelte lokale samfund tilfredsstillende rutenet gennem en bedre udnyttelse af de bestående transportressourcer. Ved at indføre bestemmelser, der pålægger de lokale myndigheder at udarbejde planer for den lokale kollektive trafik, får man fra lokal side også et bedre styr på, at den politik, der føres på dette område, samordnes med den fysiske planlægning i øvrigt — nemlig med hensyn til f. eks. nye byvækstområder, placering af overordnede centre og andre ting — sådan at de beslutninger, der træffes på det ene område, følges op af tilsvarende beslutninger på det andet.

I forslaget vil også indgå bestemmelser, der gør det muligt for de regioner, der måtte ønske det, at indføre en ordning som den, vi har eller er ved at få i hovedstadsområdet med dannelsen af et regionalt busselskab. Samordningen af busdriften vil, hvis man lokalt foretrækker det, i stedet kunne ske ved oprettelse af entreprenørordninger med eksisterende busvirksomheder. Herved og ved regler, der sikrer et nærmere samarbejde mellem busselskabet og banerne, vil man få mulighed for en bedre koordinering af tra-

fikken og for et takstsamarbejde mellem bus og bane som i hovedstadsområdet.

I modsætning til den kollektive persontrafik kan vi for godstrafikkens vedkommende groft sige, at vi i dag har et trafikapparat, der har kapacitet til fuldt ud — og mere til — at dække behovet i alle områder af landet. Problemet er altså her et andet, nemlig: hvorledes skal man forholde sig over for den overkapacitet, vi har i det nuværende transportapparat, og hvorledes skal vi på længere sigt sikre os, at vi får transporterne udført billigst muligt og med hensyntagen til sikkerhed og miljø?

Det er regeringens opfattelse, at man for at nå dette mål dels må skære toppen af overkapaciteten, dels føre en politik, der tilstræber en rationel fordeling af transportopgaverne mellem de forskellige transportmidler.

Ved transporter over lange afstande vil der i modsætning til de korte transporter som regel foreligge mere end én mulighed: lastbil — jernbane — skib. Det er med andre ord her, mulighederne for at drive trafikpolitik ved at påvirke valget af transportmiddel ligger. Hvilket transportmiddel der i det enkelte tilfælde er mest hensigtsmæssigt, beror imidlertid på forskellige faktorer: godsets art, kravet til hurtighed og til levering hos kunden inden et bestemt tidspunkt. Der bør derfor på transporter over lange afstande være et alternativt udbud af forskellige transportmidler, men generelt må man sige, at miljøhensyn og ønsket om at begrænse færdselsulykkerne taler til gunst for skib eller jernbane.

Hvilke virkemidler kan man nu tage i brug for at sikre en rationel fordeling af godstransporterne over længere afstande på de forskellige transportmidler?

Jeg tror heller ikke her, man kan nøjes med et enkelt middel, hvis vi vil nå det rigtige resultat.

Det er vigtigt, at de enkelte transportmidler belastes med og i deres prissætning afspejler omkostningerne ved de pågældende transporter, ikke blot et tilfældigt udsnit af dem, men alle relevante omkostninger.

I praksis er dette imidlertid nemmere sagt end gjort. Men uanset ufuldkommenheden