

## Bemærkninger til lovforslaget.

### *Almindelige bemærkninger.*

I modsætning til hovedstadsområdet, hvor både bane og bus spiller en central rolle i afviklingen af den kollektive persontrafik, der foregår inden for området, gælder det for den øvrige del af landet, at busserne er det dominerende trafikmiddel i den trafik, der foregår såvel inden for den enkelte kommune (lokaltrafikken) som mellem flere kommuner inden for samme region (regionaltrafikken). Jernbanerne spiller her — selv i de områder, der i det hele taget har banetrafik — en mere underordnet rolle.

Dette ses bl. a. af de i bilaget viste 2 tabeller vedrørende den kollektive persontrafik udført med jernbane og rutebiler, hvor der er foretaget en fordeling af trafikken på fjerntrafik og lokal- og regionaltrafik henholdsvis i og uden for hovedstadsområdet.

Siden begyndelsen af 1960'erne har udviklingen inden for den lokale og regionale kollektive trafik været præget af stigende vanskeligheder. Dette har givet sig udslag i en reduktion af antallet af busruter eller i en indskrænkning af kørslen på ruterne mange steder i landet. Årsagerne hertil er flere. Samtidig med de store stigninger i driftsomkostningerne ved buskørsel, der er sket i den pågældende periode, har passagergrundlaget blandt andet på grund af den store stigning i privatbilismen og affolkningen af länddistrikterne været stærkt dalende, og dette har i tiltagende omfang gjort mange ruter urentable.

Ikke alene af hensyn til den store del af befolkningen, der altid vil være afhængig af den kollektive trafik, men også ud fra miljømæssige, færdselsikkerhedsmæssige og ressourcebesparende hensyn finder regeringen, at de senere års udvikling inden for den lokale og regionale kollektive trafik bør ændres således, at denne trafik fremover styrkes.

Hvis dette skal kunne opnås inden for de økonomiske rammer, der i adskillige år fremover vil komme til at gælde også for sådanne formål, er det nødvendigt, at man inden for de enkelte områder får mere samling på den lokale og regionale trafik, og at tilrettelæggelsen og udviklingen af det apparat, der skal betjene denne trafik, sker i samklang med de beslutninger, der træffes vedrørende områdets fysiske udformning i øvrigt. Dette fører til, at afgørelser vedrørende den lokale og regionale trafik må ligge hos kommunalbestyrelserne og amtsrådene, for kun herved kan man sikre det nødvendige samspil mel-

lem trafikplanlægningen og region- og kommuneplanlægningen, som netop er henlagt til disse myndigheder.

Dette indebærer for det første, at der skal ske en planlægning af den kollektive trafik i de enkelte områder, og dernæst, at de lokale myndigheder får fornøden indflydelse og styringsmulighed overfor det trafikapparat, der skal anvendes til afviklingen af områdets trafik.

For hovedstadsområdets vedkommende er man i gang med at skabe et sådant instrument. Efter den lovgivning, der i 1973 blev vedtaget for dette område, jfr. lov nr. 331 af 13. juni 1973 om regionplanlægning for hovedstadsområdet og lov nr. 303 af 13. juni 1973 om hovedstadsområdets kollektive personbefordring, skal hovedstadsrådet medvirke til en samlet trafikplanlægning, og områdets regionplan skal indeholde hovedretningslinier for områdets trafikbetjening. Ved lovgivningen blev endvidere busdriften i området samlet under ét kommunalt ejet busselskab, HT, der overtog samtlige offentligt ejede busvirksomheder, medens de privatejede busvirksomheder i området kører på entreprenorbasis for selskabet. Samlingen af busdriften i området under HT, der har været forudsætningen for indførelse af zonekørtordningen og et stærkt udvidet takstamarbejde mellem bus- og banetrafikken i området, er imidlertid kun tænkt som en 1. etape. På grund af den centrale rolle, banerne har i områdets lokaltrafik, forudsætter den endelige løsning en forening af den lokale bane- og busdrift. Først da kan ansvar og beslutningskompetence med hensyn til hele lokaltrafikken inden for området samles hos den myndighed — hovedstadsrådet — der i forvejen har ansvar og beslutningskompetence med hensyn til områdets øvrige fysiske planlægning og udbygning. Et lovforslag til en sådan endelig løsning skal efter den ovenfor nævnte lovgivning fremsættes i 1976-77.

Lovforslaget om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet tilsigter at sikre, at den fysiske planlægning følges op med hensyn til trafikbetjeningen af de nye udviklingsområder, centre m. v., idet det giver de lokale myndigheder i den øvrige del af landet det instrument, der kan hjælpe dem til at organisere et for deres område hensigtsmæssigt og tilfredsstillende trafikapparat. Man må imidlertid være opmærksom på, at de forhold, der er relevante for organiseringen af dette apparat er forskellige inden for