

[Landbrugsministeren.]

mer til at gælde ensartede kødkontrolbestemmelser i hele landet. I lovforslaget er det forudsat, at der hånd i hånd med, at de ikke-eksportautoriserede kødvarevirksomheder skal have udvidet deres afsætningsområde, skal foretages central kontrol med i hvert fald de større af disse virksomheder. Der er ikke i lovforslaget foretaget en afgrænsning af, hvilke kødvarevirksomheder der skal anses for større og følgelig skal have godkendelse af en centralmyndighed, og hvilke virksomheder man ifølge bemyndigelsen i loven vil kunne henlægge under en lokal myndighed, men dette vil blive nærmere fastsat i den bekendtgørelse, der skal udfærdiges.

Det er i lovforslagets § 30 fastsat som den almindelige regel, at udgifterne ved veterinær kontrol på de forskellige virksomheder skal afholdes af vedkommende virksomhed. Det er en regel, der inden 1962 var gældende for de til eksport autoriserede virksomheder, ligesom det anses for rimeligt, at det tilsvarende kommer til at gælde i hvert fald for større virksomheder, der arbejder uden eksportautorisation. Der er dog, som man vil se, åbnet mulighed for, at der kan træffes anden bestemmelse også på dette område; og som det vil være kendt, har udgifterne ved kontrol med eksporten på dette område siden 1962 været afholdt af statskassen i henhold til lov nr. 346 af 6. december 1961.

Der er i lovforslaget optaget et særligt kapitel om vildt. Der er her tale om et område, der falder uden for lovens almindelige formål: at give regler om kød m. m. af de husdyr, der i almindelighed anvendes til menneskeføde. Fra danske sundhedsmyndigheders side har man imidlertid anset det for ønskeligt, at der også blev tilvejebragt hjemmel for at have kontrol med omsætningen af vildt og produkter heraf. Der er ikke optaget en udtrykkelig bestemmelse om tilvirkning af kød af vildt, men hvis man under lovforslagets behandling kommer til det resultat, at det er ønskeligt at have sådanne bestemmelser, kan jeg sige, at jeg gerne medvirker hertil.

Efter lovforslagets udarbejdelse er der også rejst det spørgsmål, om det ikke vil være naturligt i denne lov at have bestemmelser, der gør det muligt at regulere omsætningen af kød af hvaler, sæler o. lign.

Der er her tale om et grænseområde, men da problemerne omkring disse kødprodukter ligger nær op ad de veterinære og hygiejniske forhold, som kødloven i øvrigt beskæftiger sig med, vil jeg gerne udtrykke min beredvillighed til også på dette punkt at supplere det foreliggende lovforslag, hvis dette anses for ønskeligt. Jeg vil dog gøre opmærksom på, at efter danske bestemmelser anses i hvert fald sæler og formentlig også hvaler som vildt.

I lovforslagets § 31 er optaget en bestemmelse, der har til formål nærmere at afgrænse dette lovforslag over for det forslag til ny lov om levnedsmidler, som ministeren for forureningsbekæmpelse for ikke lang tid siden har forelagt folketetinget. I sidstnævnte lovforslags § 7 er optaget en bestemmelse om forholdet mellem på den ene side levnedsmiddellovens bestemmelser og regler udstedt i medfør heraf og på den anden side de såkaldte særlige love om kød, mælk, smør, æg og fisk m. m. og regler udstedt i henhold til disse love. Det er vanskeligt i en enkelt lovparagraf at foretage denne afgrænsning, og ministeren for forureningsbekæmpelse har da også i sin forelæggelsestale sp. 1817 erklæret sig villig til at trække den pågældende paragraf ud af levnedsmiddelloven, efterhånden som der optages fornøden hjemmel i de nævnte særlige love om afgrænsningen i forhold til levnedsmiddelloven. Jeg mener, at man ved formuleringen af § 31 har fået en brugbar og overskuelig afgrænsning for kødområdets vedkommende, nemlig således at kompetencen er henlagt til landbrugsministeren for eksportens vedkommende, men i øvrigt er hos ministeren for forureningsbekæmpelse.

Med disse bemærkninger anbefaler jeg lovforslaget til velvillig behandling i det høje folketing.

Ministeren for offentlige arbejder (Kampmann): Hermed tillader jeg mig for folketetinget at fremsætte forslag til lov om hovedstadsområdet's kollektive personbefordring.

I mange år har der været arbejdet med spørgsmålet om at få tilvejebragt en samordning af den kollektive trafik med baner og busser i hovedstadsområdet.

Jeg skal ikke forsøge en gennemgang af alle de mange betænkninger, der i tidens løb har været afgivet med forslag til løsning af

[Ministeren for offentlige arbejder.]

problemet. Jeg skal blot eksempelvis minde om, at samfærdselskommissionen, også benævnt Kjørbealkommissionen, udarbejdede et udkast til lovforslag om opbygning af en koordineret administration af samtlige offentlige og private kollektive trafikmidler i Københavnsegnen, der i let omarbejdet form blev forelagt folketinget i marts 1958. Som bekendt blev forslaget ikke vedtaget.

Blandt de senere betænkninger om spørgsmålet skal jeg særlig henvise til den af hovedstadsreformudvalget afgivne betænkning af 30. april 1971.

I § 13 i forslag til lov om en amtskommune for hovedstadsområdet er foreslået en bestemmelse om, at amtskommunen skal medvirke til en samlet trafikplanlægning og til samordning, udbygning og drift af kollektiv lokaltrafik, og i paragraffens andet stykke hedder det, at vedkommende ministre senest i folketingsåret 1972-73 fremsætter forslag til ændringer i lovgivningen som følge af, at det foreslåede amtsråd for hovedstadsområdet skal varetage blandt andet den her nævnte opgave.

Det af mig her fremsatte forslag til lov om hovedstadsrådets kollektive personbefordring og det samtidig fremsatte forslag til ændring af den gældende lov om omnibus- og fragtmandskørsel med motorkøretøjer tilsigter at opfylde denne bestemmelse.

Problemet's løsning forudsætter, at bane- og busdriften inden for området forenes under en samlet administration. En sådan forening af bane- og busdriften vil imidlertid ikke kunne laves på én gang. Forklaringen herpå ligger først og fremmest i, at den københavnske jernbanenærtrafik, der i alt overvejende grad drives af DSB, anlægs- og driftsmæssigt er meget nøje forbundet med den øvrige jernbanetrafik, det vil sige fjerntrafikken med personer og gods til, fra og igennem hovedstadsområdet. For at nå frem til en forening af den lokale persontrafik med bane og busser må der derfor foretages en økonomisk udskillelse af DSB's nærtrafik. Dette arbejde har været i gang i nogle år, og der foreligger resultater, for så vidt angår S-banedriften, men ikke for den øvrige lokaltrafik med jernbane. Hertil kommer, at en samlet løsning af problemerne omkring byrdefordeling, takst- og billetsystemer m. v. vil være tidkrævende. For

imidlertid at komme i gang så hurtigt som muligt med en løsning af så stor en del som muligt af disse problemer, der spiller en meget stor rolle i hovedstadsbefolkningens hverdag, har man valgt at løse problemet etapevis. Det følger heraf, at det foreliggende lovforslag ikke giver den endelige løsning på problemet, men dækker overgangsperioden, inden denne endelig løsning kan etableres, og samtidig peger frem herimod.

I 1. etape vil der efter lovforslaget blive nedsat et trafikråd, der først og fremmest har til opgave at udarbejde et forslag til en forening af bane- og busdriften i området. For en sådan forening er der nu skabt bedre forudsætninger end nogen sinde, idet noget væsentligt nyt og lovende er sat i gang derved, at der mellem hovedstadsrådets kommuner er opnået så høj grad af enighed om dannelsen af et stort kommunalt busfællesskab eller busselskab, at der er skabt et tilstrækkeligt grundlag for, at det nu ved dette lovforslag kan pålægges kommunerne at stifte et sådant selskab, der forudsættes at skulle omfatte de statslige og kommunale busruter i området og, i det omfang det er muligt, også de private busruter. På denne baggrund vil det være væsentlig nemmere i løbet af nogle år at få forenet bane- og busdriften end tidligere, hvor antallet af virksomheder, der skulle bringes ind under en fælles ledelse, har været væsentlig større.

Dannelsen af et sådant selskab rejser imidlertid selv med vidtgående kommunal enighed som baggrund en række problemer blandt andet af juridisk og personalemæssig art, og lovforslaget skal derfor være en slags „fødselshjælper“ ved selskabets stiftelse. Det er også af den grund, at forslaget giver mulighed for nedsættelse af et nævn til at afgøre de tvister, der kan opstå omkring busselskabets stiftelse, selv hvor den bedste vilje til at løse problemerne er til stede.

Trafikrådet får endvidere til opgave at fremme koordineringen af den kollektive personbefordring med bane og bus i hovedstadsområdet.

Som et middel til løsningen af denne opgave får trafikrådet ifølge det samtidig fremsatte lovforslag om ændring af loven om omnibus- og fragtmandskørsel med motorkøretøjer tillagt kompetence til at give tilladelser til den såkaldte omnibuskørsel, hvad enten den udføres regelmæssigt i

[Ministeren for offentlige arbejder.]

rute eller lejlighedsvis, for så vidt angår hele hovedstadsområdet. Det vil sige, at den koncessionsmyndighed, der hidtil har ligget hos trafikudvalgene, henholdsvis kommunalbestyrelserne, i området, vil overgå til et enkelt organ, trafikrådet. Endvidere må trafikrådet gennem aftaler med DSB og privatbanerne i området søge tilvejebragt den bedst mulige koordination af bane- og busstrafikken.

Når trafikrådet har løst sin principale opgave, at udarbejde et forslag til en forening af bane- og busdriften inden for hovedstadsområdet, er vejen åbnet for en overgang til 2. etape, hvor samtlige kollektive trafikmidler inden for området er under en samlet administration.

Sagen har været forhandlet med kommunerne inden for hovedstadsområdet. Den endelige målsætning, at samle bus- og bane- driften under én administration, har der fra starten været enighed om. Derimod har der ikke fra starten været en tilsvarende enighed om, ad hvilke veje — og især i hvilket tempo — dette mål skulle søges nået, idet jeg som udgangspunkt har været indstillet på at gå noget hastigere frem og blandt andet af denne grund også følge noget andre veje, end man har fra kommunal side.

Da jeg i en sag som denne må lægge vægt på en så bred enighed mellem stat og kommuner som muligt, da jeg som nævnt mener, at det haster med at skabe mærkbare praktiske forbedringer for de rejsende, og da jeg anser stiftelsen af et stort kommunalt bus-selskab som et væsentligt instrument til at nå til en bedre samordning af den storkøbenhavnsvske trafik, er der mellem kommunerne og mig opnået enighed om et forslag med det indhold, som jeg her har redegjort for.

Så meget mere som forslaget samtidig skaber et organ, nemlig trafikrådet, med blandet statslig-kommunal repræsentation, der efter min mening vil være det bedst egnede til — i den korte årrække, trafikrådet skal fungere med de foreslåede opgaver

og med den foreslåede sammensætning — at føre udviklingen frem imod en løsning, der skaber de administrative og økonomiske forudsætninger for at gøre den kollektive trafik konkurrencedygtig over for den individuelle trafik, et mål, som jeg regner med at alle vil være enige med mig i.

Med disse bemærkninger skal jeg anbefale lovforslaget til tingets hurtige og velvillige behandling.

Endvidere tillader jeg mig for folketinget at fremsætte *forslag til lov om ændring af lov om omnibus- og fragtmandskørsel med motor-køretøjer*.

Forslaget indeholder udelukkende de ændringer i den gældende lov, som er nødvendiggjort af de for folketinget fremsatte lovforslag om henholdsvis hovedstadsområdets kollektive personbefordring og om godstransport med motorkøretøjer.

Idet jeg i øvrigt henviser til disse lovforslag samt til bemærkningerne til dette lovforslag, tillader jeg mig at anbefale forslaget til en hurtig og velvillig behandling.

Endelig tillader jeg mig for folketinget at fremsætte *forslag til lov om godstransport med motorkøretøjer*.

De nugældende regler om den indenlandske godstransport med motorkøretøjer tager alene sigte på den meget begrænsede del af vognmandskørslen, der foregår i rute, den såkaldte fragtmandskørsel. Disse regler findes i lov om omnibus- og fragtmandskørsel med motorkøretøjer, der, som lovens titel siger, også omfatter regler om personkørsel.

Af flere grunde er denne lovgivning, der i realiteten kan føres helt tilbage til 1927, da vi fik den første lov om omnibus- og fragtmandskørsel, utilstrækkelig i det samfund, vi i dag lever i. Dette gælder både godskørslen og personkørslen. Da forholdene for henholdsvis godskørslen og personkørslen er meget forskelligartede, har man fundet det mest hensigtsmæssigt, at bestemmelserne om de to former for kørsel samles i hver sin