

## Forslag

til

# Lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet.

Fremsat den 13. oktober 1976 af *ministeren for offentlige arbejder*.

### Kapitel 1.

#### *Formål.*

§ 1. Denne lov har til formål at fremme en samordning af den lokale og regionale kollektive personbefordring ad vej og bane inden for hovedstadsområdet i sammenhæng med den fysiske planlægning i øvrigt inden for de enkelte områder og under hensyntagen til den øvrige kollektive personbefordring (fjerntrafikken).

### Kapitel 2.

#### *Planlægning.*

§ 2. Hvert amtsråd udarbejder på grundlag af forslag fra kommunalbestyrelserne inden for amtskommunen en plan for den lokale og regionale kollektive persontrafik i amtskommunen. Forinden planen vedtages, forhandles der om indholdet med amtsrådene i de tilstødende amtskommuner eller, hvis disse er beliggende inden for hovedstadsområdet, hovedstadsrådet, samt DSB, de inden for amtskommunen værende privatbaner og Landsforeningen Danmarks Bilruter.

*Stk. 2.* Planen skal angive linjeføring og kørselsomfang for den trafik, der udføres

- 1) som almindelig rutekørsel, jfr. § 2, stk. 2, i lov om buskørsel, og som forløber inden for højst 2 amtskommuner,
- 2) med tog af de i amtskommunen værende privatbaner samt

Min. for off. arb. j. nr. M. 5-1.

- 3) af DSB med tog, der alene forløber inden for én amtskommune.

*Stk. 3.* Samtidig med planen skal udarbejdes en redegørelse for dens forudsætninger, og den forudsatte tidsfølge for dens gennemførelse. Redegørelsen skal tillige belyse, hvorledes planen forholder sig til planerne i de tilgrænsende amtskommuner, eller hovedstadsområdet, samt til fjerntrafikken.

§ 3. Ministeren for offentlige arbejder fastsætter nærmere retningslinjer for planlægningen, herunder om planernes indhold, fremgangsmåden ved deres udarbejdelse og ved planændringer.

*Stk. 2.* Myndigheder, trafikvirksomheder og offentlige institutioner skal efter anmodning fra amtsrådet eller en kommunalbestyrelse give de oplysninger, der findes nødvendige for trafikplanlægningen.

### Kapitel 3.

#### *Busdrift.*

§ 4. Amtsrådet og kommunalbestyrelserne i et antal kommuner, der efter de senest offentliggjorte registerfolketal omfatter et flertal af indbyggere i amtskommunen, kan træffe beslutning om, at amtsrådet og kommunalbestyrelserne i amtskommunen i fællesskab opretter en trafikvirksomhed, der udfører almindelig rutekørsel i amtskommunen.

*Stk. 2.* Virksomheden ledes af et udvalg,

der, medmindre andet aftales mellem amtsrådet og samtlige kommunalbestyrelser i amtskommunen, består af 11 medlemmer, hvoraf 6 vælges af amtsrådet og resten af kommunalbestyrelserne for de i amtskommunen værende kommuner i fællesskab. De nærmere bestemmelser om virksomhedens organisation m. v. fastsættes i en vedtægt, der godkendes af ministeren for offentlige arbejder.

**§ 5.** Trafikvirksomheden har ret til at overtage virksomheder, der udfører almindelig rutekørsel inden for amtskommunen, og som staten, amtskommunen eller kommunerne enkeltvis eller i forening har en sådan rådighed over, at de kan overdrage dem.

*Stk. 2.* Vilkårene for overtagelsen fastsættes ved aftale mellem parterne. Udvalget har pligt til at overtage faste anlæg med tilbehør samt materiel, der af de pågældende virksomheder anvendes til udførelse af almindelig rutekørsel. Ved vurderingen af materiellets værdi skal tages hensyn til dets anskaffelsespris, levetid, alder og vedligeholdelsesstand.

*Stk. 3.* Udvalget har ved overtagelsen pligt til at tilbyde de statstjenestemænd, kommunale tjenestemænd og tjenestemænd i privatbanerne, der er beskæftiget i de pågældende virksomheder, ansættelse som tjenestemænd under den fælleskommunale trafikvirksomhed fra overtagelsen at regne med løn- og pensionsvilkår, der svarer til de for de pågældende tjenestemænd under ansættelsen i staten, kommunen eller privatbanen gældende. Såfremt en tjenestemand ikke ønsker at overgå til ansættelse under den fælleskommunale trafikvirksomhed, udfører han desuagtet tjeneste ved denne, idet ansættelsesforholdet til staten, kommunen eller privatbanen opretholdes. Han har ikke krav på ventepenge, rådigheds-løn eller pension som følge af opgaveomlægningen, men er pligtig at underkaste sig de af denne følgende forandringer i hans tjenesteforretningers omfang og beskaffenhed.

*Stk. 4.* Udvalget overtager pensioneringen af de tjenestemænd, der overgår til ansættelse under den fælleskommunale trafikvirksomhed. Med mindre andet aftales, fordeles udgifterne ved udbetaling af pensionen mel-

lem henholdsvis staten, kommunen og privatbanen og udvalget i forhold til den del af pensionsalderen, som er optjent henholdsvis før og efter udvalgets overtagelse af virksomheden.

*Stk. 5.* Staten, en kommune eller en privatbane udbetaler lønning og pension m. v. til de under stk. 3, 2. pkt. nævnte tjenestemænd. Udvalget refunderer fra overtagelsen af virksomheden at regne staten, kommunen eller privatbanen den udbetalte løn. Ved udbetaling af pension til disse tjenestemænd fordeles udgifterne hertil mellem henholdsvis staten, kommunen og privatbanen og udvalget i det i stk. 4, 2. pkt. angivne forhold.

*Stk. 6.* Tvister om overtagelsen eller vilkårene for denne kan af hver af parterne indbringes for det i § 8, stk. 2, i lov om buskørsel omhandlede nævn. Udgifterne ved nævnets arbejde afholdes af udvalget. Tvister, der kan indbringes for nævnet, kan ikke indbringes for domstolene, inden nævnets afgørelse foreligger.

#### Kapitel 4.

##### Banedrift.

**§ 6.** Anlæg og drift af banerne i en amtskommune udføres af DSB og privatbanerne i området under hensyntagen til bestemmelserne i kapitel 2.

*Stk. 2.* I det omfang, det er foreneligt med hensynene til en banevirksomheds øvrige trafik, anlæggets og driftsmateriellets kapacitet og de sikkerhedskrav, der stilles til jernbanedrift, skal en banevirksomhed imødekomme forslag fra et amtsråd eller det i § 4, stk. 2, nævnte udvalg om køreplan eller takst- og billetteringssystem for den i § 2, stk. 2, nævnte togtrafik mod at få godtgjort de med forslagets gennemførelse forbundne merudgifter eller indtægtstab.

*Stk. 3.* Reglen i stk. 2 finder tilsvarende anvendelse på forslag fra et amtsråd eller det i § 4, stk. 2, nævnte udvalg om takst- og billetteringssystem for personbefordring mellem steder i amtskommunen udført med anden togtrafik end den i § 2, stk. 2, nævnte.

*Stk. 4.* De nærmere bestemmelser for det i stk. 2 og 3 nævnte samarbejde fastlægges i en overenskomst mellem amtsrådet eller det i § 4, stk. 2, nævnte udvalg og banevirksom-

heden. Overenskomsten skal godkendes af ministeren for offentlige arbejder.

### Kapitel 5.

#### *Fælles bestemmelser.*

**§ 7.** Uoverensstemmelser om planlægningen i henhold til § 2 og den indbyrdes fordeling af udgifterne i forbindelse med den fælleskommunale busvirksomheds drift i henhold til § 4, stk. 1, kan af hver af parterne indbringes for det i § 21 i lov om buskørsel nævnte persontrafikråd til endelig administrativ afgørelse.

**Stk. 2.** Uoverensstemmelser om fordelingen af kommunalbestyrelsernes 5 medlemsposter i det udvalg, der er nævnt i § 4, stk.

2, kan indbringes for persontrafikrådet til endelig administrativ afgørelse.

**Stk. 3.** Uoverensstemmelser om forslag til køreplan i henhold til § 6, stk. 2 samt til takst- og billetteringssystem i henhold til § 6, stk. 2 eller 3, kan af hver af parterne indbringes for ministeren for offentlige arbejder, der efter indhentet udtalelse fra persontrafikrådet træffer endelig administrativ afgørelse i sagen.

### Kapitel 6.

#### *I krafttræden.*

**§ 8.** Loven træder i kraft den 1. april 1977.

**Stk. 2.** Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland.

## 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 entreprenørbasis 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

## F. t. l. vedr. kollektiv personbefordring.

de enkelte områder. Det gælder befolkningsantal og -tæthed og områdets struktur — er det f. eks. domineret af et enkelt eller ganske få store bysamfund, der som centre for regionen tiltrækker en stor del af trafikken, eller er det sammensat af mindre og spredte bysamfund. Det gælder også mulighederne for at benytte banetraffic. Derfor kan man ikke som for hovedstadsområdet vedkommende fastlægge et bestemt mønster, hvorefter organiseringen af trafikapparatet skal ske. I forslaget er der da også kun fastlagt visse rammer for organiseringen af trafikapparatet således, at afgørelsen af, hvor langt man inden for de enkelte områder vil gå, lægges hos de lokale politiske myndigheder — altså amtsrådene og kommunalbestyrelserne.

Efter forslaget skal der for hver enkelt amtskommune udarbejdes en samlet plan for den lokale og regionale kollektive persontrafic inden for amtskommunens område.

På planen skal for det første optages den trafik, der udføres med busser (rutebiler). For rutebiltrafikens vedkommende skal ikke alene medtages de ruter, der udelukkende forløber inden for den pågældende amtskommune, men også de ruter, der løber ind i en tilstødende amtskommune. Baggrunden herfor er, at langt den overvejende del af de ruter, der forløber inden for 2 amtskommuner, er af lokal betydning, idet disse ruter i almindelighed kun betjener lokalt rejsende. Men dertil kommer, at man ved tilrettelæggelsen af et hensigtsmæssigt rutenet — som det er formålet med planlægningen at fremme — hverken kan anse en kommune eller en amtskommune som en enklave for sig. Rutebiltrafikken inden for en kommune må tilrettelægges under hensyntagen ikke alene til trafikken inden for de tilgrænsende kommuner — og det uanset et amtskommuneskel — men også til den trafik, der betjener flere kommuner, eventuelt beliggende på hver sin side af en amtskommunegrænse. Kun derved kan man sikre den bedst mulige dækning af de enkelte områder ved en hensigtsmæssig og effektiv udnyttelse af trafikapparatet og undgå, at en lokalrute tapper lokalruterne i de tilstødende kommuner eller de ruter, der betjener flere kommuner, for det passagerunderlag, der er forudsætningen for en rimelig økonomisk drift.

Endvidere skal den togtrafic, der udføres af privatbanerne, optages på planen og det uanset, at trafikken forløber udover 1 amtskommune. Trafikken på samtlige eksisterende privatbaner betjener i langt overvejende grad lokalt rejsende.

Også togtrafikken på DSB's banenet — hvadenten det er fjerntrafiknettet eller sidelinier til dette — betjener lokalt rejsende. DSB's togtrafic må der-

for også indgå i planlægningsprocessen således, at de lokale myndigheder ved opbygningen af det trafikapparat, der skal betjene områdets lokal- og regionaltrafic, får mulighed for at sikre en optimal fordeling af denne trafik på baner og busser. Da DSB's togtrafic i almindelighed tillige indgår i fjerntrafikbetjeningen kan der imidlertid ikke gives de enkelte lokale myndigheder en sådan indflydelse på tilrettelæggelsen af denne trafik f. eks. med hensyn til kørselsomfang, at det tjener noget praktisk formål generelt at optage DSB's togtrafic på planerne. I almindelighed skal DSB's togtrafic derfor alene indgå som forudsætninger for planlægningen. Kun i det omfang DSB's togtrafic alene udføres mellem steder, beliggende inden for én amtskommune, således, at det er praktisk muligt at give de lokale myndigheder indflydelse på trafikens kørselsomfang, skal DSB's togtrafic direkte optages på planen.

Amtsrådet forestår som den koordinerende myndighed planlægningen. På grundlag af et oplæg fra DSB og privatbanerne om togtrafikken udarbejdes planerne i nøje samarbejde mellem amtsrådet og de inden for amtskommunen værende kommuner. Ved dette samarbejde om planlægningen sikres det, at den politik, der føres med hensyn til den kollektive trafikbetjening i de enkelte områder, samordnes med de beslutninger, der træffes vedrørende den fysiske planlægning i øvrigt inden for områderne.

Foruden amtsrådene i de tilstødende amtskommuner — af hensyn til samordningen af trafikken i 2 amtskommuner, der grænser op til hinanden — medvirker ved planernes udarbejdelse DSB og privatbanerne som udøvere af togtrafikken samt Landsforeningen Danmarks Bilruter som repræsentant for udøverne af rutebiltrafikken. Gennem DSB's medvirken sikres den koordination mellem lokal- og regionaltrafikken og jernbanefjerntrafikken, som er nødvendig for at give befolkningen i alle egne af landet en rimelig fjerntrafikbetjening.

Hvis de intentioner, der ligger bag planlægningen af den lokale og regionale kollektive trafik, skal kunne følges op, må de lokale myndigheder have fornøden indflydelse på driften af de trafikmidler, der anvendes til afviklingen af den kollektive trafik inden for området.

I det samtidig forelagte forslag til lov om buskørsel er beslutningskompetencen med hensyn til udstedelse af tilladelser til rutebilkørsel — og dermed fastsættelse af blandt andet køreplan og takster — fordelt mellem de enkelte lokale myndigheder — kommunalbestyrelserne og amtsrådet — ud fra disse synspunkter.

For nogle amtskommuner vil dette være tilstrækkeligt, men i andre amtskommuner kan de lokale

myndigheder ud fra forholdene i deres område finde det ønskeligt med en større styringsmulighed over trafikapparatet, end den planlægningen og buslovgivningens koncessionssystem kan føre til. Forslaget indeholder flere muligheder i så henseende.

For det første giver forslaget adgang til at indføre en ordning for den lokale og regionale kollektive trafik i en amtskommune, svarende til den, der er indført i hovedstadsområdet.

Forslaget indeholder således hjemmel for et amtsråd og kommunalbestyrelserne i et antal kommuner, der omfatter et flertal af indbyggerne i amtskommunen, til at oprette en fælleskommunal virksomhed, der skal udføre rutebilkørsel i amtskommunen. Virksomheden har efter forslaget ret til at overtage de offentligt ejede busvirksomheder, der hidtil har udført rutebilkørsel i området, men kan også i stedet vælge at lade disse virksomheder fortsætte med at udføre kørslen på entreprenørbasis. Private busvirksomheder i området kan ikke overtages. Det må påregnes, at de fleste af disse virksomheder ligesom inden for hovedstadsområdet vil indgå en entreprenøraftale med den fælleskommunale busvirksomhed og fortsætte den hidtidige kørsel på grundlag heraf. Ved at samle hele busdriften i en amtskommune under én administration vil man — uanset om virksomheden selv udfører kørslen eller lader den udføre af andre virksomheder på entreprenørbasis — få bedre mulighed for at koordinere de eksisterende busruter samt udnytte busdriftens fleksibilitet, herunder med kort varsel tilpasse ruteføring og køreplaner til de til enhver tid værende behov. En sådan samling af busdriften er i praksis også forudsætningen for at kunne gennemføre et fælles takst- og billetteringssystem for rutebiltrafikken inden for hele amtskommunens område.

Dernæst åbner forslaget mulighed for etablering af et samarbejde mellem banevirksomhederne og de lokale myndigheder om togtrafikken i amtskommunen.

Således kan amtsrådet eller det fælleskommunale udvalg, der forestår busdriften i området, få indflydelse på den togtrafik, der udføres dels af en privatbane, dels af DSB med tog, der alene forløber mellem steder inden for amtskommunen — det vil sige den togtrafik, der skal optages på en plan. En sådan indflydelse, der gælder køreplan, takst- og billetteringssystem, vil — navnlig hvad angår trafikomfang (køreplan) — være et hensigtsmæssigt instrument for amtsrådet eller udvalget i den politik, der føres på andre områder af den fysiske planlægning i regionen, f. eks. med hensyn til vejudbygning.

Endelig får amtsrådet eller det fælleskommunale udvalg mulighed for at få et samarbejde i stand

med DSB om indførelse af et fælles takst- og billetteringssystem, der også omfatter rejser inden for amtskommunen med tog, der kører ud over amtskommunens grænser.

Den indflydelse, der således åbnes mulighed for at give de lokale myndigheder på togtrafikken, og som består i, at deres forslag til køreplan eller takst- og billetteringssystem kun kan afvises af vedkommende banevirksomhed, såfremt de er uforenelige med hensynene til banevirksomhedens øvrige trafik — det vil sige fjerntrafikken og godstrafikken — til anlæggets og driftsmateriellets kapacitet eller sikkerhedsbestemmelserne for jernbanedriften, modsvarer naturligvis af et økonomisk ansvar for de lokale myndigheder. Disse skal godtgøre banevirksomheden de merudgifter og indtægtstab, der er en følge af gennemførelsen af et forslag.

Beregningen af disse beløb er kompliceret og kan ofte være forbundet med en ikke ubetydelig usikkerhed. Ved forhandlingerne herom mellem de lokale myndigheder og banevirksomheden må hensynet til den passagertilgang, som udbygningen af regionens trafiksystem bevirker, naturligvis også indgå. Af disse årsager, men også fordi den indflydelse på togtrafikken, forslaget åbner mulighed for at give de lokale myndigheder, bør udmøntes i mere detaljerede regler, er det forudsat, at de lokale myndigheder, der ønsker indflydelse på togtrafikken, indgår en overenskomst herom med den pågældende banevirksomhed således, at rammerne for samarbejdet, herunder de økonomiske konsekvenser, ligger fast. På grund af vanskelighederne ved og usikkerheden omkring beregningen af de økonomiske konsekvenser for banevirksomheden skal overenskomsterne godkendes af ministeren for offentlige arbejder.

Reglerne om trafikplanlægningen har været behandlet i et underudvalg under Trafikkommissionen med repræsentanter bl. a. for Amtsrådsforeningen i Danmark og Kommunernes Landsforening. Den af underudvalget den 3. oktober 1974 afgivne indstilling er indgået i det materiale, der har dannet grundlag for udarbejdelsen af dette lovforslag.

De økonomiske konsekvenser af lovforslaget skønnes for statens vedkommende at blive ca. 280.000 kr. om året i øgede personaleudgifter til 2 akademikere og 1 kontoruddannet.

For amtskommuner og kommuner skønnes de økonomiske konsekvenser i forbindelse med planernes udarbejdelse, der vil strække sig over et par år, at blive i alt ca. 12 mill. kr. De løbende udgifter i forbindelse med planernes ajourføring skønnes at blive i alt ca. 4 mill. kr. om året.

*Specielle bemærkninger.**Til § 1.*

Der henvises til de almindelige bemærkninger.

*Til § 2.*

Til brug for amtsrådet og kommunalbestyrelserne ved udarbejdelsen af planerne udfærdiger DSB og privatbanerne et oplæg vedrørende togtrafikken. Oplægget skal angive de muligheder, togtrafikken kan tilbyde, til afvikling af den lokale og regionale personbefordring i amtskommunen. De nærmere regler herom fastsættes administrativt i henhold til § 3.

Kommunalbestyrelsernes forslag, der i hovedsagen skal have relation til kommunernes eget område, forudsættes udarbejdet på basis af et oplæg fra amtsrådet vedrørende betjeningen af de regionale trafikforbindelser i amtskommunen.

For at opfylde sit formål må planlægningen være langsigtet. Derfor skal planerne ikke gøres detaljerede, men alene angive linjeføring og kørselsomfang for den trafik, der optages på planerne. Ved kørselsomfang forstås, hvor mange daglige afgang der forventes på en trafikrute med en fordeling af antallet af daglige afgang på rutens trafiksvage timer og på spidsbelastningstimerne.

Med planen skal følge en redegørelse for dens forudsætninger. Det skal bl. a. oplyses, hvilken takstpolitik der er lagt til grund, og hvad de økonomiske konsekvenser ved planens gennemførelse vil blive for kommunerne og amtskommunen.

Redegørelsen skal tillige indeholde oplysning om, hvorledes den kollektive rutetrafik i kommunerne og amtskommunen i øvrigt afvikles. Det skal herunder oplyses, i hvilket omfang trafikken forventes afviklet ved den togtrafik, der ikke skal optages på planen — dvs. den togtrafik, der udføres af DSB med tog, der kører ud over amtskommunens grænser — eller ved etablering af speciel rutekørsel og i givet fald, hvorledes den specielle rutekørsel etableres.

Redegørelsen skal endelig indeholde en tidsplan for den forventede iværksættelse af den trafik, der er optaget på planen. Dette er bl. a. nødvendigt, fordi planen efter det samtidig forelagte forslag til buslov skal danne grundlag for udstedelse af tilladelser til den almindelige rutekørsel.

I de i henhold til § 3 udfærdigede administrative regler om planlægningen vil der blive fastsat et tidspunkt, inden hvilket planerne skal foreligge udarbejdet.

*Til § 3.*

De nærmere regler for fremgangsmåden ved planernes udarbejdelse og ved ændring af planerne

udfærdiges af ministeren for offentlige arbejder efter forhandling med miljøministeriet af hensyn til samordningen med den øvrige fysiske planlægning, samt med Amtsrådsforeningen i Danmark og Kommunernes Landsforening.

Planlægningen skal foregå i en „rullende proces“. En plan får således gyldighed indtil videre, idet der efterhånden, som der opstår behov for ajourføringer — typisk i forbindelse med revisionen af regionplanen, skal foretages de fornødne ændringer i den. De administrative regler vil indeholde bestemmelser med henblik på at sikre en fortløbende koordination mellem trafikplanlægningen og den øvrige fysiske planlægning.

Ved udformningen af de administrative regler vil der blive lagt vægt på, at planlægning af den lokale og regionale kollektive trafik i amtskommunen sker i et nøje samarbejde mellem kommunerne og amtsrådet, og at der inden for de rammer, der følger af hensynene til samordningen med trafikken i de tilstødende kommuner og med regionaltrafikken, gives den enkelte kommunalbestyrelse mest mulig indflydelse på og ret til selv at bestemme, hvorledes lokaltrafikken skal etableres, herunder blandt andet med hensyn til servicestandard og takstpolitik.

I de administrative regler vil der blive fastsat retningslinjer for, hvilke oplysninger der bør indhentes i forbindelse med planlægningen således, at der tilvejebringes et så ensartet vurderingsgrundlag som muligt for planlægningen.

I de administrative regler vil der endvidere blive givet en kommunalbestyrelse adgang til i tilfælde, hvor der opstår pludselige og uforudsete behov for almindelig rutekørsel, at igangsætte kørslen, dersom denne enten er af midlertidig karakter eller uden betydning for den regionale trafik uden at afvente en formel ændring af planerne. Amtsrådet skal dog underrettes om den igangsatte kørsel.

*Til § 4.*

Den enkelte kommunalbestyrelse bør i videst muligt omfang have mulighed for selv at bestemme servicestandarden for den kollektive trafik i kommunen. Derfor kan amtsrådet efter forslaget ikke på egen hånd træffe beslutning om dannelse af en fælleskommunal busvirksomhed, men kun med tilslutning fra kommunalbestyrelserne i et antal kommuner, der omfatter et flertal af indbyggerne i amtskommunen.

Udgifterne ved busvirksomheden forudsættes fordelt mellem amtsrådet og kommunalbestyrelserne. Ved fordelingen må der blandt andet tages hensyn til den servicestandard, den enkelte kommunalbestyrelse ønsker opretholdt inden for sit område.

Den enkelte kommunalbestyrelses interesser med hensyn til opretholdelse af den standard, der ønskes, forudsættes varetaget af de kommunale repræsentanter i det udvalg, der leder virksomheden.

Det er op til amtsrådet og kommunalbestyrelserne i amtskommunen selv at bestemme den organisatoriske opbygning af busvirksomheden og dens ledelse. Såfremt der ikke kan opnås enighed mellem amtsrådet og samtlige kommunalbestyrelser i amtskommunen om ledelsens sammensætning, indeholder lovforslaget bestemmelse herom. I disse tilfælde kan uoverensstemmelser om fordelingen mellem de enkelte kommunalbestyrelser af de medlemsposter, der efter lovforslagets bestemmelse skal besættes af kommunalbestyrelserne, indbringes for persontrafikrådet til endelig administrativ afgørelse.

Uoverensstemmelser om udgiftsfordelingen kan ligeledes indbringes for persontrafikrådet til endelig administrativ afgørelse.

#### *Til § 5.*

Ligesom Hovedstadsrådets Trafikskab (HT), har en fælleskommunal busvirksomhed ret til at overtage de statslige, kommunale og øvrige offentligt dominerede virksomheder, der hidtil har udført rutebilsdrift i området. Hvorvidt udvalget, der leder virksomheden, ønsker at gøre brug af denne ret eller i stedet ønsker at lade de pågældende virksomheder fortsætte rutekørslen på entreprenørbasis, er det op til udvalget selv at træffe afgørelse om.

Ligesom for HT's vedkommende forudsættes de nærmere vilkår for overtagelsen fastsat ved aftale. Den fælleskommunale virksomhed har efter samme regler, som gjaldt for HT, pligt til, i det omfang de overtagne virksomheder ønsker det, at overtage eventuelle faste anlæg og materiel, som har været brugt til rutebilskørsel i området, samt det personale, der er ansat i de pågældende virksomheder, og som har været knyttet til rutebilsdriften i området. Dette gælder også pensionsforpligtelser over for det overtagne personale — derimod ikke forpligtelser over for allerede pensioneret personale. De i stk. 3-5 indeholdte regler for det tjenestemandsansatte personale er udformet ud fra de regler, der blev fastsat for det statstjenestemandsansatte personale på statshospitalerne i forbindelse med disses overførsel til amtskommunerne, jfr. lov nr. 328 af 26. juni 1975, § 7.

Aftaler om overtagelse af statslige busvirksomheder forudsættes godkendt af folketingets finansudvalg.

#### *Til § 6.*

Af bestemmelsen i stk. 1 følger, at togtrafikken

skal udføres i overensstemmelse med planerne, hvis trafikken er optaget på disse i medfør af § 2, stk. 2, og ellers i overensstemmelse med de forudsætninger, hvorunder planerne er udarbejdet. Indstilles eller sker der ændringer med hensyn til kørselsomfanget i togtrafik, der er optaget på en plan, skal planen ændres. For så vidt angår indstilling af eller ændring i den del af DSB's togtrafik, der ikke skal optages på planen, må amtsrådet som den koordinerende myndighed for planlægningen og tilrettelæggelsen af den kollektive persontrafik i amtskommunen have underretning herom i god tid således, at det bliver muligt at foretage de ændringer i planen, som viser sig nødvendige som følge af ændringen i togtrafikken.

Efter reglen i stk. 3 kan et samarbejde med DSB om indførelse af fælles takst- og billetteringssystem, der også omfatter rejser inden for amtskommunens grænser, etableres af amtsrådet eller det fælleskommunale udvalg, der forestår busdriften i området.

En overenskomst om et samarbejde mellem et amtsråd eller udvalget for en fælleskommunal busvirksomhed og en banevirksomhed skal på grund af de økonomiske konsekvenser, der vil kunne opstå for staten ved en sådan overenskomst, godkendes af ministeren for offentlige arbejder efter forud indhentet godkendelse i folketingets finansudvalg.

#### *Til § 7.*

Efter forslaget er persontrafikrådet, der er nedsat i henhold til § 21 i det samtidig forelagte forslag til buslov, opmand i de konflikter, der kan opstå mellem en kommunalbestyrelse og et amtsråd eller 2 amtsråd (hovedstadsrådet) eller mellem amtsrådet og jernbanerne eller Landsforeningen Danmarks Bilruter om planlægningen af den kollektive persontrafik i amtskommunen. Ligeledes er rådet opmand i de konflikter, der kan opstå mellem en kommunalbestyrelse og et amtsråd om dannelsen af en fælleskommunal busvirksomhed. Rådets afgørelser i disse henseender er endelige.

En konflikt mellem et amtsråd eller udvalget for en fælleskommunal busvirksomhed og en banevirksomhed om samarbejde, for så vidt angår togtrafikken, kan af hver af parterne indbringes for persontrafikrådet, der afgiver en indstilling til ministeren for offentlige arbejder om sagen. På grund af de økonomiske konsekvenser, afgørelsen af en sådan konflikt vil kunne få for staten, træffes den endelige afgørelse af ministeren for offentlige arbejder efter forud indhentet godkendelse i folketingets finansudvalg.



Tabel 1.

*Rejser i den kollektive persontrafik i 1970. Mill. personrejser.*

	Rutebiler <sup>1)</sup>	Tog	I alt
Fjerntrafik .....	1	16	17
Lokal- og regionaltrafik:			
Trafik inden for hovedstadsområdet .....	230	73	303
Lokal- og regionaltrafik uden for hovedstadsområdet .....	137	16	153
Hele landet .....	368	106	474

Kilde: Trafikforskningsgruppen ATV: Rapport nr. 7. Persontransportarbejdets udvikling.

Tabel 2.

*Persontransportarbejdet i den kollektive persontrafik i 1970. Mia. person-km.*

	Rutebiler <sup>1)</sup>	Tog	I alt
Fjerntrafik .....	0,0	1,9	1,9
Lokal- og regionaltrafik:			
Trafik inden for hovedstadsområdet .....	1,1	1,2	2,3
Lokal- og regionaltrafik uden for hovedstadsområdet .....	1,1	0,3	1,4
Hele landet .....	2,2	3,4	5,6

Kilde: Jfr. tabel 1.

<sup>1)</sup> I tallene indgår kun den almindelige rutekørsel. Kørsel med skoleelever og lignende er ikke medtaget.