

**[Trafikministeren]**

ring af den ansøgte buskørsel. Myndigheden kan afslå ansøgningen, såfremt den ansøgte kørsel er dækket eller vil kunne dækkes ved anvendelse af bestående kollektive trafikforbindelser, idet der herved opnås en bedre udnyttelse af de ressourcer, der anvendes på den kollektive trafik.

Forslaget adskiller sig dog på et væsentligt punkt fra den gældende bestemmelse, idet det i forslaget fastslås, at der ved afgørelsen af, om tilladelse til rutekørsel skal gives, skal ses på, om behovet for kollektive trafikforbindelser er dækket såvel kvalitativt som kvantitativt.

Den kompetente myndighed må således foretage en mere omfattende undersøgelse end under de eksisterende regler for at få klarlagt, i hvilket omfang og under hvilke forhold behovet for den kollektive personbefordring på den omhandlede strækning er dækket på tidspunktet for behandlingen af ruteansøgningen. Viser myndighedens undersøgelse, at oprettelse af den busrute, der ansøges om tilladelse til, vil medføre en væsentlig forbedring af den kollektive persontrafiks kvalitet, kan rutetilladelsen gives.

Idet jeg i øvrigt skal henvise til lovforslaget og bemærkningerne hertil, skal jeg på regeringens vegne anbefale forslaget til Tingets velvilige behandling.

**Trafikministeren (Ikast):**

Hermed tillader jeg mig for Folketinget at fremsætte:

*Forslag til lov om ændring af lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik.*

(Lovforslag nr. L 165).

Lovforslaget indeholder to hovedelementer:

Forslagets ene hovedelement indebærer, at de lette bybaner (letbaner), der skal oprettes i forbindelse med etablering af Ørestaden, jf. lov om Ørestaden m.v., inddrages i den kollektive trafikplanlægning i hovedstadsområdet. Hovedstadsområdets Trafikselskab (HT), der i samarbejde med DSB udarbejder en plan for den kollektive persontrafik i hovedstadsområdet, skal således fremover inddrage letbaneselskaberne i dette arbejde.

HT skal ifølge forslaget endvidere fastsætte takster og billetteringssystem for letbanerne, og letbaneselskaberne skal indgå i den fordeling af indtægterne fra salg af kort og billetter, der i dag finder sted mellem HT, DSB og de

berørte privatbaner på grundlag af takststrukturen og det udførte persontransportarbejde.

Forslagets andet hovedelement er et led i forliget om finansloven for 1993 og har til formål at effektivisere inddrivelsen af ubetalte kontrolafgifter for kørsel med S-tog i hovedstadsområdet uden gyldig billet eller kort.

Når det ved billetkontrol opdages, at en passager ikke har nogen gyldig rejsehjemmel, udstedes en særlig billet på 500 kr. Såfremt den pågældende ikke er i stand til at betale på stedet, opkræves beløbet efterfølgende. I mange tilfælde har det dog vist sig vanskeligt at formå de pågældende til at betale trods det forholdsvis beskedne beløb. Således udgjorde restancerne på dette område i juli 1991 ca. 70 mio. kr.

På baggrund af de indvundne erfaringer foreslås det derfor at effektivisere inddrivelsen af disse restancer ved at indføre hjemmel til at indeholde skyldige beløb i løn m.v. og ved modregning i overskydende skat.

Da denne afgift i forhold til Menneskerettighedskonventionen må antages at have en strafretlig karakter, foreslås det videre, at der gives de pågældende adgang til at få prøvet deres sag ved fogedretten.

Idet jeg i øvrigt skal henvise til lovforslaget og bemærkningerne hertil, skal jeg på regeringens vegne anbefale forslaget til Tingets velvilige behandling.

**Trafikministeren (Ikast):**

Hermed tillader jeg mig for Folketinget at fremsætte:

*Forslag til lov om ændring af lov om offentlige veje og lov om private fællesveje.*

(Lovforslag nr. L 166).

Forslaget omfatter en ændring af reglerne om afhændelse af vejarealer ved nedlæggelse af offentlige veje, således at vejbestyrelserne friere kan afhænde disse arealer, når de ligger i et område, der er lokalplanlagt. Endvidere forenkles reglerne om fjernelse af ulovligt anbragte genstande på såvel offentlige veje som private fællesveje.

Disse ændringer gennemføres efter forslag fra to kommuner.

Endvidere indeholder forslaget en ændring af reglerne for reetablering af offentlige veje og private fællesveje efter ledningsarbejder, således at forsyningsselskaberne får en egentlig ret til at forestå disse arbejder.