

Til lovforslag nr. L 165. Betænkning afgivet af Trafikudvalget den 7. maj 2002

Betænkning

over

Forslag til lov om ændring af lov om buskørsel, lov om godskørsel og lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet

(Liberalisering af fjernbuskørsel og sammenlægning af Persontrafikrådet og Vejtransportrådet)
[af trafikministeren (Flemming Hansen)]

1. Ændringsforslag

Der er stillet 7 ændringsforslag til lovforslaget. Trafikministeren har stillet ændringsforslag nr. 1, 3, 6 og 7. Socialdemokratiets medlemmer af udvalget har stillet ændringsforslag nr. 4. Socialistisk Folkepartis medlem af udvalget har stillet ændringsforslag nr. 2 og 5.

2. Udvalgsarbejdet

Lovforslaget blev fremsat den 20. marts 2002 og var til 1. behandling den 5. april 2002. Lovforslaget blev efter 1. behandling henvist til behandling i Trafikudvalget. Udvalget anmoder om, at lovforslaget henvises til fornyet udvalgsbehandling efter 2. behandling.

Møder

Udvalget har behandlet lovforslaget i 4 møder.

Høring

Et udkast til lovforslaget har inden fremsættelsen været sendt i høring, og trafikministeren sendte den 26. februar 2002 dette udkast til udvalget, jf. alm. del - bilag 315. Den 3. april 2002 sendte trafikministeren de indkomne høringsvar samt et notat herom til udvalget.

Skriftlige henvendelser

Udvalget har i forbindelse med udvalgsarbejdet modtaget skriftlige henvendelser fra:

Abildskou A/S,
amtsborgmesteren i Ringkjøbing Amt,
Amtsrådsforeningen,
Danske Busvognmænd,
Ebeltoft Kommune og
Viborg Amt.

Trafikministeren har over for udvalget kommenteret de skriftlige henvendelser til udvalget.

Deputationer

Endvidere har Danske Busvognmænd og Viborg Amt m. fl. mundtligt over for udvalget redegjort for deres holdning til lovforslaget.

Spørgsmål

Udvalget har stillet 24 spørgsmål til trafikministeren til skriftlig besvarelse, som denne har besvaret.

3. Indstillinger og politiske bemærkninger

Et *flertal* i udvalget (V, DF og KF) indstiller lovforslaget til *vedtagelse* med de under nr. 1, 3, 6 og 7 stillede ændringsforslag.

Et *mindretal* i udvalget (S) indstiller lovforslaget til *forkastelse* ved 3. behandling. Mindretallet stemmer for de under nr. 1 og 4 stillede ændringsforslag.

Socialdemokratiet har ved 1. behandling af lovforslaget tilkendegivet at være positivt ind-

stillet over for lovforslaget, idet det åbnede for etablering af flere ruter og dermed en øget service over for befolkningen.

S ønsker, at samfundet skal være med til sikre transportbetjening af befolkningen, hvilket også skal sikres i yderområderne. Derfor er det nødvendigt med et sammenhængende net af ruter, der er etableret i et konstruktivt samarbejde mellem offentlige trafikelskaber og private busfirmaer.

Under udvalgsarbejdet har trafikministeren imidlertid fremsat ændringsforslag nr. 7 om indsættelse af et nyt § 4a, stk. 3, som medfører, at offentlige trafikelskaber ikke kan byde på fjernbusruter. Herved ændres grundlaget i det oprindelige lovforslag fundamentalt.

Gennemføres dette ændringsforslag om forbud mod, at offentlige myndigheder m.fl. må udføre fjernbuskørsel, vil en række ruter blive nedlagt. Det vil være helt utænkeligt, at private vognmænd for egen regning og risiko vil køre ruter, som er underskudsgivende. Såfremt offentlige myndigheder ikke må drive fjernbusstrafik, således som det igennem flere år har været praktiseret af X-bus-systemet, vil konsekvensen være, at busbetjeningen af borgerne helt ophører. Borgerne kommer til at opleve, at regionale trafikelskaber bliver tvunget til at nedlægge og ændre på en rute, hvilket betyder, at mange passagerer får en væsentlig ringere service.

Ændringsforslaget vil endvidere komme til at skabe en utryghed hos mange passagerer, deriblandt mange ældre og børn, der har valgt en fjernbus for at undgå busskift på længere rejser.

Et *andet mindretal* i udvalget (SF og EL) indstiller lovforslaget til *forkastelse* ved 3. behandling. Mindretallet stemmer for de under nr. 1, 2 og 5 stillede ændringsforslag. Såfremt det under nr. 2 stillede ændringsforslag ikke vedtages, stemmer mindretallet for det under nr. 4 stillede ændringsforslag.

Socialistisk Folkeparti finder, at ideen om i højere grad at supplere den eksisterende kollektive trafik med fjernbusser er god, men stiller sig tvivlende over for, hvorvidt det er hensigten med og virkningen af dette lovforslag, som et flertal i Folketinget forventes at vedtage.

SF hæfter sig ved, at der med lovforslaget vælges en model, hvor området liberaliseres uden hensyntagen til en sikring af trafikbetjeningen i

de tyndtbefolkede områder. Resultatet af lovforslaget kan således meget vel blive, at der bliver ringere servicering af de tyndtbefolkede områder. Dermed kan SF notere sig, at et flertal i Folketinget vægter et ideologisk hensyn til liberalisering højere end ønsket om at sikre en udvidet og forbedret betjening med fjernbusser.

SF foreslår derfor med sine ændringsforslag en model, hvor der åbnes op for langt videre brug af fjernbusser, men hvor der i kraft af en behovsprøvelse gives mulighed for politisk at kunne prioritere en trafikbetjening, der ikke giver overskud på markedsvilkår. Samtidig giver denne tilgang mulighed for at undgå de interessekonflikter, der kan opstå, hvor en operatør samtidig betjener den samme strækning med jernbane og fjernbusser.

Enhedslisten er modstander af et fjernbussystem, der giver mulighed for, at fjernbusser konkurrerer med jernbanen. Fjernbusser skal styrke jernbanen, ikke undergrave jernbanen. Derfor kan Enhedslisten støtte fjernbusser, der har en tilbringerfunktion til jernbanestationer, og fjernbusser, der opfylder transportbehov i områder, som ikke er dækket af jernbane. Fjernbussers kørsel parallelt med en jernbane skal begrænses mest muligt.

Nye fjernbusruter skal efter EL's opfattelse tage udgangspunkt i områder, der i dag ikke er betjent af tog og fjernbus i forvejen. Derfor er den foreslåede ændring af fjernbusloven, der giver mulighed for at køre parallelt med jernbane, et vildspor. Miljømæssigt er det absolut ikke en fordel at flytte passagerer fra tog til bus. Det kan være en fordel at flytte bilister over i busser, men det er en endnu større fordel at få dem til at benytte tog. Som bekendt ligger der ikke skinner overalt i landet, og derfor er det klart, at bustransport er en uundværlig kollektiv transportform, men den skal ikke konkurrere med togtransporten om de samme passagerer.

Økonomisk set risikeres det, at en række buselskaber vil søge at underbyde DSB, og dermed forringes grundlaget for den togbetjening, der allerede eksisterer, ligesom DSB's overskud mindskes. I lovforslagets bemærkninger anføres det da også direkte, at statens udgifter til togkøb vil blive forøgede. Således kommer befolkningen til skjult at betale for busruterne over skatten.

Dette lovforslag er givetvis en fordel for nogle busselskaber, men da det med lovforslaget undlades at vurdere behovet, risikeres det, at forøget konkurrence på de eksisterende busruter vil knække en række selskaber. Der er allerede i dag en meget hård konkurrence inden for branchen med en lang række konkurser som resultat, og den ustabilitet er i hvert fald ikke en fordel for passagererne.

De danske busvognmænd er ude med riven efter de amtsligt drevne fjernbusruter. Trafikministeren er med på dette og har med sit ændringsforslag, hvor offentligtjede eller delvis offentligt ejede selskaber forbydes at drive fjernbuskørsel, fuldstændig undermineret amtslige samarbejder om busdrift i fremtiden. Tilbage står en række passagergrupper i de tyndt befolkede egne af landet med elendige transportmuligheder, for hvis det ikke kan betale sig for en privat busvirksomhed at drive en rute, må passagererne som konsekvens heraf foretage en masse busskift for at nå frem til deres bestemmelsessted. Trafikministeren indfører her transportmønstre, der ligner noget, der fandtes i flere ulande for 25 år siden.

EL kan støtte det af trafikministeren fremsatte ændringsforslag om at forøge antallet af afgang, busserne som mindstemål skal køre. Enhedslisten kan desuden støtte det af SF fremsatte ændringsforslag om at opretholde en behovsprøvelse og kan, såfremt dette ikke vedtages, støtte det af Socialdemokratiet fremsatte ændringsforslag vedrørende indførelse af et kilometerkrav. EL kan endelig støtte SF's forslag om at udelukke muligheden for, at et selskab kan etablere fjernbuskørsel på en strækning, hvor samme selskab er togoperatører. Enhedslisten kan derimod ikke støtte de øvrige ændringsforslag.

Et tredje mindretal i udvalget (RV) vil redegøre for sin stilling til lovforslaget ved 2. behandling. Mindretallet vil stemme for det under nr. 1 stillede ændringsforslag og vil stemme imod de under nr. 2, 3, 5, 6 og 7 stillede ændringsforslag. Mindretallet vil stemme hverken for eller imod det under nr. 4 stillede ændringsforslag.

Det Radikale Venstre vil på det foreliggende grundlag stemme imod de af trafikministeren fremsatte ændringsforslag om at forbyde offentlige virksomheder at køre fjernbuskørsel. RV ønsker sikkerhed for, at de eksisterende ruter, der er til stor gavn for både borgere og den kollektive trafik i X-bus-området, og som ifølge alle

tilgængelige oplysninger ikke krydssubsidieres med offentlige midler, kan forstærke. RV vil f.eks. stille sig positiv over for en løsning, hvor X-bus forbydes at operere øst for Storebælt eller Lillebælt og ser frem til et udspil fra trafikministeren med henblik på at danne det bredest mulige flertal for lovforslaget.

RV er som udgangspunktet meget positivt indstillet over for ministerens ændringsforslag om antallet af ugentlige afgang og over for lovforslaget som sådan. Partiet vil dog vente med at lægge sig fast på en endelig stilling til lovforslaget, til det har været forhandlet med trafikministeren og behandlet i udvalget igen mellem 2. og 3. behandling.

Kristeligt Folkeparti, Tjóðveldisflokkurin, Inuit Ataqatigiit og Siumut var på tidspunktet for betænkningens afgivelse ikke repræsenteret med medlemmer i udvalget og havde dermed ikke adgang til at komme med indstillinger eller politiske udtalelser i betænkningen.

En oversigt over Folketingets sammensætning er optrykt i betænkningen.

4. Ændringsforslag med bemærkninger

Ændringsforslag

Til § 1

Af trafikministeren, tiltrådt af udvalget:

1) I det under nr. 3 foreslåede § 2, stk. 3, ændres »én ugentlig afgang« til: »én afgang 4 dage ugentlig«.

[Forhøjelse af antal afgang fra mindst én til mindst 4]

Af et mindretal (SF), tiltrådt af et mindretal (EL):

2) Det under nr. 8 foreslåede § 4 a, stk. 1, udgår.

Stk. 2. bliver herefter stk. 1.

[Opretholdelse af behovsprøvelse]

Af trafikministeren, tiltrådt af et flertal (V, DF og KF):

3) I det under nr. 8 foreslåede § 4 a, stk. 1, indsættes efter »(fjernbuskørsel)«: », jf. dog stk. 3«.

[Konsekvensændring]

Af et mindretal (S):

4) I det under nr. 8 foreslåede § 4 a, stk. 1, indsættes efter »amtskommune« ordene: »og såfremt rutens længde er mindst 100 km, inkl. eventuel færgeoverfart«
[Indførsel af kilometerkrav]

Af et mindretal (SF), tiltrådt af et mindretal (EL):

5) Det under nr. 8 foreslåede § 4 a, stk. 2, der bliver stk. 1, affattes således:

»§ 4 a. Der kan ikke gives tilladelse til fjernbuskørsel til en buskørselsvirksomhed på en strækning, hvor den pågældende virksomhed i forvejen udfører togtrafik.«
[Betingelse for tilladelse til fjernbuskørsel]

Af trafikministeren, tiltrådt af et flertal (V, DF og KF):

6) I det under nr. 8 foreslåede § 4 a, stk. 2, udgår 2. pkt.
[Drøftelse mellem de lokale og regionale myndigheder og Færdselsstyrelsen udgår]

7) I den under nr. 8 foreslåede § 4 a indsættes efter stk. 2 som nyt stykke:
»Stk. 3. Tilladelse til fjernbuskørsel kan ikke gives til offentlige myndigheder eller en virksomhed helt eller delvis ejet af én eller flere offentlige myndigheder.«
[Forbud mod at offentlige myndigheder m. fl. udfører fjernbuskørsel]

Bemærkninger

Til nr. 1

Det foreslås, at en fjernbusrute skal udføres mindst én gang (tur/retur) 4 dage ugentligt, således at den enkelte rute i højere grad vil fremtræde som en fast og regelmæssig trafikforbindelse.

Til nr. 2

Ændringsforslaget indebærer, at behovsprøvelsen efter § 4 i den gældende lov, hvorefter der ved afgørelsen af, hvorvidt der kan gives tilladelse til rutekørsel, skal tages hensyn til, om behovet for kørslen er dækket eller vil kunne dækkes ved anvendelse af bestående kollektive trafikforbindelser, fortsat skal foretages ved ansøgninger om fjernbuskørsel.

Til nr. 3

Ændringsforslaget er en konsekvens af det foreslåede ændringsforslag i nr. 7.

Til nr. 4

Ændringsforslaget indebærer, at der kun kan ansøges om og uden en behovsvurdering skal gives tilladelse til fjernbuskørsel, såfremt ruten er længere end 100 km og samtidig gennemløber mere end to amter/hovedstadsområdet og et tilstødende amt. Samtidig vil sådan et afstandskriterium fjerne mulighederne for at etablere fjernbusser inden for områder, hvor amtsgrænserne ligger meget tæt.

Til nr. 5

Ændringsforslaget stilles for at undgå, at en buskørselsvirksomhed kan få tilladelse til fjernbuskørsel på en strækning, hvor den pågældende virksomhed udfører togtrafik.

Til nr. 6

Ændringsforslaget skal ses i sammenhæng med det foreslåede ændringsforslag i nr. 7.

Til nr. 7

Det foreslås, at tilladelse til at udføre fjernbuskørsel ikke kan udstedes til offentlige myndigheder eller til virksomheder, der er helt eller delvis ejet af offentlige myndigheder. Det betyder, at der kun kan udstedes tilladelse til fjernbuskørsel til private busvirksomheder.

Lovforslaget indebærer en liberalisering af adgangen til at udføre fjernbuskørsel (rutekørsel). På dette liberaliserede marked vil det være mest hensigtsmæssigt for at sikre en effektiv og lige konkurrence, at konkurrencen alene finder sted mellem private busvirksomheder. Det forudsættes derfor, at der ikke ydes offentligt tilskud til fjernbuskørsel. På dette marked finder konkurrencelovgivningen anvendelse.

Der vil derfor ikke fremover blive givet tilladelse til fjernbuskørsel, såfremt ansøgeren er en offentlig myndighed, hvorved forstås staten, amtskommuner, kommuner og fælleskommunale selskaber, eller ansøgeren helt eller delvis er ejet af en eller flere af de nævnte offentlige myndigheder. En ansøgning kan således ikke imødekommes, uanset hvor lille ejerandel en offentlig myndighed har i en busvirksomhed.

Det fremgår af den nugældende bestemmelse i lovens § 14, stk. 5, at en tilladelse til rutekørsel kan tilbagekaldes, hvis indehaveren groft overtræder eller gentagne gange har overtrådt vilkårene for tilladelsen. Hvis tilladelsesindehaverens ejerkreds ændres, således at en offentlig myndighed indgår i denne, vil der være tale om en grov overtrædelse af vilkårene for tilladelsen, og tilladelsen vil blive tilbagekaldt.

De nuværende tilladelser til fjernbuskørsel, der er udstedt til offentlige myndigheder, vil forblive i kraft, indtil tilladelserne udløber, men de kan ikke fornys. Det fremgår af Amtrådsforeningens brev af 17. april 2002 til Folketingets Trafikudvalg (jf. L 165 – bilag 12), at 80 pct. af passagerne på disse ruter kun kører regional kørsel.

Det fremgår af den i lovforslaget under § 1, nr. 8, foreslåede § 4a, stk. 2, 1. pkt., at en tilladelse til fjernbuskørsel kan udvides til at befordre passagerer mellem flere områder inden for et amt/hovedstadsområdet, mellem to amter eller mellem et område i hovedstadsområdet og et område i en tilstødende amtskommune, såfremt de lokale og regionale myndigheder indgår overenskomst herom med en tilladelsesindehaver til en fjernbusrute. Fjernbusruterne vil således kunne være et supplement til den almindelige lokale og regionale trafikbetjening. Det bemærkes i den forbindelse, at de almindeligt gældende regler for udbud af buskørsel finder anvendelse for denne del af kørslen på fjernbusruten.

Sven Buhrkall (V) Svend Heiselberg (V) Erik Larsen (V) Flemming Damgaard Larsen (V)

Karsten Nonbo (V) Peter Skaarup (DF) nfm. Poul Fischer (DF) Kaj Ikast (KF) fmd.

Helge Adam Møller (KF) Helge Mortensen (S) Jytte Wittrock (S) Niels Sindal (S) Peder Sass (S)

Poul Andersen (S) Margrete Auken (SF) Martin Lidegaard (RV) Keld Albrechtsen (EL)

Kristeligt Folkeparti, Tjóðveldisflokkurin, Inuit Ataqatigiit og Siumut havde ikke medlemmer i udvalget.

Folketingets sammensætning

Venstre, Danmarks Liberale Parti (V)	57*	Enhedslisten (EL)	4
Socialdemokratiet (S)	52	Kristeligt Folkeparti (KRF)	4
Dansk Folkeparti (DF)	22	Tjóðveldisflokkurin (TF)	1
Det Konservative Folkeparti (KF)	16	Inuit Ataqatigiit (IA)	1
Socialistisk Folkeparti (SF)	12	Siumut (SIU)	1
Det Radikale Venstre (RV)	9		

* Heraf 1 medlem valgt på Færøerne

Bilag 1

Oversigt over bilag vedrørende L 165

Bilagsnr.	Titel
1	Tidsplan over udvalgets behandling af lovforslaget
2	Hørings svar og høringsnotat
3	Spm. 1 om opgaver, der varetages af Persontrafikrådet og Vejtransportrådet, til trafikministeren
4	Spm. 2 om fjernbuskørsel, til trafikministeren
5	Spm. 3 om at yde teknisk bistand til udarbejdelse af ændringsforslag, til trafikministeren
6	Henvendelse af 8/4-02 fra Danske Busvognmænd
7	Spm. 4 om at yde teknisk bistand til udarbejdelse af ændringsforslag, til trafikministeren
8	Spm. 5 om sikring af, at kun vognmænd/selskaber kører fjernbuskørsel efter regning, til trafikministeren
	Spm. 6, om kommuner, amter og trafik selskaber ikke kan drive fjernbusruter som til-ladelsesindehavere, til trafikministeren
	Spm. 7 om nedsættelse af brotakster på Storebæltsforbindelsen, til trafikministeren
	Spm. 8 om terminalforhold i København, til trafikministeren
	Spm. 9 om godkendt ekstrakørsel, til trafikministeren
	Spm. 10 om antal daglige busafgange, til trafikministeren
9	Spm. 11 om, hvilke ruter/transportbehov fjernbusser vil dække, til trafikministeren
	Spm. 12, om det er muligt at oprette busruter langs togruter med de samme stoppe-steder, til trafikministeren
	Spm. 13 om at sikre, at rejsende og pendlere ikke tvinges til at benytte bustransport frem for togtransport, til trafikministeren
	Spm. 14 om igangsatte analyser af de indtægtsmæssige konsekvenser for togtrafik-ken, til trafikministeren
	Spm. 15 om, at amter ikke længere må yde tilskud til en fjernbusrute, til trafikmini-steren
	Spm. 16 om, hvordan nye terminaler i de større byer skal finansieres, til trafikmini-steren
	Spm. 17, om behovet for en rute skal vurderes i forhold til muligheden for at anvende bestående kollektive trafikforbindelser, til trafikministeren
10	Henvendelse af 15/4-02 fra Danske Busvognmænd
11	Spm. 18 om kommentar til henvendelse af 15/4-02 fra Danske Busvognmænd, til tra-fikministeren
12	Henvendelse af 17/4-02 fra Amtsrådsforeningen
13	Spm. 19 om kommentar til henvendelse af 17/4-02 fra Amtsrådsforeningen, til trafik-ministeren
14	Materiale modtaget af Danske Busvognmænd i forbindelse med foretræde for udval-get den 18/4-02
15	Spm. 20 om kommentar til henvendelse af 18/4-02 fra Danske Busvognmænd, til tra-fikministeren

Bilagsnr.	Titel
16	Svar på spm. 1 om opgaver, der varetages af Persontrafikrådet og Vejtransportrådet, fra trafikministeren
17	Spm. 21 om situationen for de mindre byer ved liberaliseringen af reglerne for driften af fjernbusser, til trafikministeren
18	Henvendelse af 22/4-02 fra Abildskou A/S
19	Spm. 22 om kommentar til henvendelse af 22/4-02 fra Abildskou A/S, til trafikministeren
20	Henvendelse af 23/4-02 fra Ebeltoft Kommune
21	Spm. 23 om kommentar til henvendelse af 23/4-02 fra Ebeltoft Kommune, til trafikministeren
22	Svar på spm. 2 om fjernbuskørsel, fra trafikministeren
23	Svar på spm. 3 om at yde teknisk bistand til udarbejdelse af ændringsforslag, fra trafikministeren
	Svar på spm. 4, om at yde teknisk bistand til udarbejdelse af ændringsforslag, fra trafikministeren
	Svar på spm. 7 om nedsættelse af brotakster på Storebæltsforbindelsen, fra trafikministeren
	Svar på spm. 8 om terminalforhold i København, fra trafikministeren
	Svar på spm. 9 om godkendt ekstrakørsel, fra trafikministeren
	Svar på spm. 10 om antal daglige busafgange, fra trafikministeren
	Svar på spm. 11 om, hvilke ruter/transportbehov fjernbusser vil dække, fra trafikministeren
	Svar på spm. 12, om det er muligt at oprette busruter langs togruter med de samme stoppesteder, fra trafikministeren
	Svar på spm. 13 om at sikre, at rejsende og pendlere ikke tvinges til at benytte bustransport frem for togtransport, fra trafikministeren
	Svar på spm. 16 om, hvordan nye terminaler i de større byer skal finansieres, fra trafikministeren
	Svar på spm. 17, om behovet for en rute skal vurderes i forhold til muligheden for at anvende bestående kollektive trafikforbindelser, fra trafikministeren
24	1. udkast til betænkning
25	Svar på spm. 14 om igangsatte analyser af de indtægtsmæssige konsekvenser for togtrafikken, fra trafikministeren
26	Spørgsmålsoversigt – udsendt den 30/4-02
27	Svar på spm. 5 om sikring af, at kun vognmænd/selskaber kører fjernbuskørsel efter regning, fra trafikministeren
	Svar på spm. 6, om kommuner, amter og trafikelskaber ikke kan drive fjernbusruter som tilladelsesindehavere, fra trafikministeren
	Svar på spm. 15 om, at amter ikke længere må yde tilskud til en fjernbusrute, fra trafikministeren
	Svar på spm. 18 om kommentar til henvendelse af 15/4-02 fra Danske Busvognmænd, fra trafikministeren
	Svar på spm. 19 om kommentar til henvendelse af 17/4-02 fra Amtsrådsforeningen, fra trafikministeren
	Svar på spm. 20 om kommentar til henvendelse af 18/4-02 fra Danske Busvognmænd, fra trafikministeren
	Svar på spm. 21 om situationen for de mindre byer ved liberaliseringen af reglerne for driften af fjernbusser, fra trafikministeren

Bilagsnr.	Titel
	Svar på spm. 22 om kommentar til henvendelse af 22/4-02 fra Abildskou A/S, fra trafikministeren
	Svar på spm. 23 om kommentar til henvendelse af 23/4-02 fra Ebeltoft Kommune, fra trafikministeren
28	2. udkast til betænkning
29	3. udkast til betænkning
30	4. udkast til betænkning
31	Henvendelse af 3/5-02 fra Viborg Amt
32	Spm. 24 om kommentar til henvendelse af 3/5-02 fra Viborg Amt, til trafikministeren
33	Svar på spm. 24 om kommentar til henvendelse af 3/5-02 fra Viborg Amt, fra trafikministeren
34	Henvendelse af 6/5-02 fra Danske Busvognmænd
35	Henvendelse af 6/5-02 fra mtsborgmesteren i Ringkjøbing Amt
36	Materiale udleveret af Viborg Amt m. fl. ved foretræde for udvalget den 7/5-02