

[Ministeren for offentlige arbejder.]

forring af personer og rejsegods på jernbaner (CIV), der i nyrevideret udgave er trådt i kraft den 1. januar 1975.

Endvidere er lovteksten søgt moderniseret og forenklet, idet loven på mange punkter synes unødigt detaljeret. En række mindre vigtige detailbestemmelser er således foreslået fremtidig reguleret i DSBs person- og godsbe- fordringsreglementer, medens enkelte regler er bortfaldet som overflødige.

Om de enkelte ændringer i forhold til gæl- dende lov tillader jeg mig at henvise til lovfors- laget bemærkninger, idet jeg dog her kort skal nævne, at forslaget indebærer en forhø- jelse af en række maksimalerstatninger, hvor- ved der sker en tilpasning til førnævnte jernba- nekonventioner og til søloven.

Der foreslås endvidere en radikal forenkling af betalingsbestemmelserne, idet en del af de nugældende regler må betragtes som selvfølge- lige eller intetsigende, medens andre kan virke uhensigtsmæssige. Der er ikke herved tilstræbt realitetsændringer, og det er således fortsat fol- ketingets finansudvalg, der er kompetent til at beslutte takstforhøjelser på DSB.

Idet jeg i øvrigt henviser til lovforslagets be- mærkninger, skal jeg hermed anbefale forsla- get til tingets hurtige og velvillige behandling.

Jeg tillader mig derefter for folketinget at fremsætte *forslag til lov om ændring af lov om luftfart*. Der er her tale om en helt uændret genfremsættelse af det forslag, som min for- gænger fremsatte den 5. november 1976, og som var til første behandling den 17. november 1976.

Forslaget omfatter en ændring dels i reg- lerne for anlæg af private flyvepladser, dels af bestemmelserne for luftbefordrerens erstat- ningsansvar for personskader.

For så vidt angår de private flyvepladser, blev der oprindeligt i folketingssamlingen 1975-76 fremsat forslag om at indføre et egentligt tilladelsessystem, men en sådan be- grænsning i den nuværende, i princippet frie adgang til at anlægge private flyvepladser mødte en del modstand, og forslaget nåede ikke at blive færdigbehandlet. Regeringen har imidlertid ment at måtte tage konsekvensen af en del af den fremførte kritik, og det nu fore- liggende forslag går derfor væsentligst ud på, at anlæg af nye private flyvepladser blot skal anmeldes, således at luftfartsmyndighederne i

det mindste kan vide, hvor de ligger, og have mulighed for at gribe ind, hvis to eller flere pladser kommer til at ligge så nær ved hinan- den, at der kan opstå fare for sammenstød ved ud- eller indflyvning. I sådanne tilfælde vil man på grundlag af anmeldelsen kunne opstille forskellige vilkår, f. eks. om start- og landings- banens retning, og i givet fald kan man helt forbyde anlæg af en flyveplads på det pågæl- dende sted.

Ved førstebehandlingen den 17. november 1976 var der spørgsmål om, hvorvidt anmeldel- serne eventuelt kunne indgives til de lokale myndigheder – kommuner eller amtskommun- ner. Afgørelsen af, om der i det enkelte til- fælde bør opstilles vilkår eller nedlægges forbud, er imidlertid af en sådan art, at spørgsmå- lene kun kan behandles af de centrale luftfarts- myndigheder, ligesom registreringen af samtlige pladser også må ske på det centrale plan. Det er i øvrigt hensigten at bemyndige luft- fartsdirektoratet til at administrere anmeldel- sesordningen på ministerens vegne.

Det skal understreges, at luftfartsmyndighe- derne ikke i forbindelse med en anmeldelse om en ny privat flyveplads foretager nogen kon- kret undersøgelse og vurdering af, om det på- gældende areal er egnet som flyveplads. Det er således den enkelte bruger, der ved hver enkelt benyttelse af pladsen har det fulde ansvar for, om pladsen er egnet til under forsvarlige for- hold at anvendes til start eller landing.

Den eksisterende frie adgang efter luftfarts- loven til at anlægge private flyvepladser ind- skrænkes altså ikke, men det er vigtigt at være opmærksom på, at den omstændighed, at luft- fartsmyndighederne ikke gør indsigelse imod en anmeldt ny flyveplads, ikke betyder, at for- holdet til anden lovgivning dermed også er i orden. Den, der vil anlægge flyvepladsen, må selv undersøge, om der kræves tilladelse efter miljø- og planlægningslovgivningen, og i givet fald sørge for at indhente disse tilladelser, inden pladsen tages i brug. For at sikre opfyl- delsen af tilladelseskra- v i anden lovgivning vil de pågældende myndigheder blive underrettet af luftfartsvæsenet om indkomne anmeldelser om flyvepladser, og anmelderen selv vil blive gjort opmærksom på sådanne pligter dels i den »kvittering«, som man vil sende efter modta- gelsen af en anmeldelse, dels i de bestemmel- ser, som vil blive udstedt i medfør af stk. 4 i den foreslåede § 59.

Som anført ved den første fremsættelse af

[Ministeren for offentlige arbejder.]

forslaget forudsættes det, at administrationen af anmeldelsesordningen vil kunne ske inden for de eksisterende rammer uden personaleudvidelser og forøgede bevillinger.

De foreslåede ændringer i lovens kapitel 9 om luftbefordrerens ansvar er helt identiske med dem, der var indeholdt i det forslag, som blev behandlet i samlingen 1975-76. Både dengang og ved behandlingen den 17. november 1976 fik disse ændringsforslag en positiv modtagelse fra alle sider. Tilsvarende ændringer i den norske og den svenske luftfartslov er allerede gennemført. Selv om nogle danske selskaber frivilligt har forhøjet forsikringssummerne, er det nødvendigt, at vi også i Danmark får den tilstrækkelige lovhjemmel til at gennemføre forhøjelserne over for alle.

Jeg skal hermed anmode om folketingets velvillige behandling af lovforslaget.

Jeg skal endelig for folketinget fremsætte forslag til lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet, forslag til lov om buskørsel og forslag til lov om hyrekørsel.

Forslagene svarer til de forslag, der blev genfremsat i 1. samling af folketingsåret 1976-77.

Lovforslagene må ses i sammenhæng, idet de – foruden andre mål – tilsigter en forbedring af det kollektive trafiktilbud ved en bedre udnyttelse af de ressourcer, der kan sættes ind her.

Denne målsætning er i lovforslaget om den lokale og regionale kollektive trafik uden for hovedstadsområdet først og fremmest tilgode-set ved den planlægning af den lokale og regionale trafik, der inden for hver amtskommune skal udføres af amtsrådet og kommunerne i fællesskab og med amtsrådet som koordinator. Hvis man vil have mere for pengene på den kollektive trafiks område, må man – som der nærmere er redegjort for i bemærkningerne til lovforslaget – først og fremmest have en velgennemtænkt, klar og bindende plan at arbejde ud fra.

Planlægning af den lokale og regionale kollektive trafik er også nødvendig for at sikre sammenhæng med den fysiske planlægning, der er sat i gang i henhold til regionplanloven. Vi skal bl. a. have sikkerhed for, at udvikling af boligområder, placering af centre, institutio-

ner m. v. følges op med de nødvendige beslutninger med hensyn til trafikbetjeningen. Sker dette ikke, går det skævt. Det har vi flere steder i landet set alt for tydelige eksempler på, og myndighederne er med rette blevet kritiseret for at være blevet opmærksomme på denne elementære kendsgerning på et alt for sent tidspunkt.

Ikke mindst ud fra dette ønske om en koordination mellem trafikplanlægningen og den øvrige fysiske planlægning er amtsrådene placeret som den centrale myndighed, hvem planlægningsbestemmelsen umiddelbart påhviler. At denne planlægning fra amtsrådenes side må ske i nøje samarbejde med kommunerne og naboamterne, er indlysende, og det er da også udtrykkeligt fastslået i lovforslaget.

Planerne skal indeholde oplysning om linjeføring og kørselsomfang for rutetrafikken inden for området med såvel bus, privatbane som DSB-tog, der forløber inden for 1 amtskommune. Der er altså ikke tale om en plan for buskørslen alene, men om en samlet plan for hele den lokale og regionale kollektive persontrafik. Planen er ikke noget, man laver én gang for alle eller en gang hvert 5. eller 10. år. Der er derimod tale om en plan, som, når den én gang er lavet, løbende må ajourføres og tilpasses f. eks. bebyggelsesudviklingen eller andre forhold.

Én ting er at få lavet en god regionalplan for den kollektive trafik, som på fornuftig måde fastlægger rutenettet og trafikeringen af dette net. Det hjælper imidlertid ikke så meget, hvis man ikke samtidig sørger for, at planen kan føres ud i livet. Det kunne f. eks. være, at man ikke kan få nogen til at køre den trafik, der er planlagt, eller få den udført på den måde eller på de økonomiske vilkår, som amt, kommune eller kunderne ønsker.

Dette fører over til det andet hovedformål med lovforslaget om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet: at skabe mulighed for at samle rutebilkørslen i ét selskab.

Ser vi på, hvordan den kollektive nærtrafik rent praktisk foregår i landet uden for hovedstadsområdet, har vi et meget broget billede. Visse steder, først og fremmest i de større, men også i mange mindre provinsbyer, har man kommunalt ejede busselskaber. Andre steder varetages kørslen af DSB eller af en privatbane, og i meget stort omfang er det private