

[Enggaard.]

i øjeblikket. Jeg tænker naturligvis her bl. a. på kemiteknikum, som sikkert vil trænge sig på inden så længe.

Det andet spørgsmål, som har været diskuteret en del og ikke mindst på venstres foranledning, er spørgsmålet om den fremtidige anvendelse af Østervoldafdelingen af Danmarks tekniske højskole. Jeg er meget glad for, at vi fra ministeriet under udvalgsarbejdet har fået tilsagn om, at der i fremtiden kan ske en nyttig og også økonomisk rimelig anvendelse af de anlæg, som her findes. Jeg tænker bl. a. på kemifløjnen af denne læreanstalt, der kan finde god anvendelse til et kommende geocenter; jeg tænker videre på, at mange af de eksisterende omfattende laboratorieanlæg fortsat kan finde anvendelse i deres nuværende form, også selv om universitetet efter planerne til sin tid overtager den øvrige del af anstalten.

Med disse ord vil jeg gerne på venstres vegne anbefale lovforslaget til vedtagelse.

**Fanger:** Efter udvalgsbehandlingen kan jeg anbefale lovforslaget, som det foreligger, og jeg vil ønske undervisningsministeren held og lykke med projekteringen og den successive udflytning i takt med byggeriets fuldendelse.

**Undervisningsministeren (K. B. Andersen):** Jeg vil gerne takke udvalget for hurtigt og positivt arbejde med forslaget.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Lovforslagets tekst og dets overgang til tredje behandling*  
vedtoges uden afstemning.

**Formanden:** Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

*Anden behandling af forslag til lov om ændring af statsbaneloven.*

(Første behandling af lovforslaget (nr. 146) findes i tidenden sp. 3776, udvalgets betænkning i tillæg B. sp. 1229).

Der var stillet 1 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets paragraffer, ændringsforslaget og spørgsmålet om lovforslagets overgang til tredje behandling sattes til forhandling under ét.

**Helge Nielsen:** På et enigt udvalgs vegne vil jeg gerne anbefale forslaget om ændring af statsbaneloven til vedtagelse.

Udvalget har i flere møder drøftet dette lovforslag og indstiller det med et enkelt ændringsforslag til vedtagelse, som ministeren har fremsat det. Der sker den ændring, at vi får en mindre forhøjelse end foreslået på abonnementskortene; vi har fået løfte fra trafikministeren om en særlig takstpolitik, hvad angår nærtrafikken, således at den 15 pct.s forhøjelse på abonnementskortene ikke fuldt ud kommer til at gælde dér. Ligeledes får personbiloverførslen på henholdsvis Store-Bælt og de øvrige overfarer en mindre forhøjelse end foreslået, og ministeren har velvilligst lovet at se på, om man kunne lave en abonnementsordning her for hyppige overførsler.

Under udvalgsbehandlingen har vi drøftet flere spørgsmål, som ministeren har lovet en nærmere redegørelse for her ved anden behandling.

**Enggaard:** Da mit partis ordfører hr. Holmberg desværre ikke har kunnet være til stede på dette tidspunkt, skal jeg på venstres vegne udtrykke glæde over de

[Enggaard.]

ændringer, som det er lykkedes at indføre i lovforslaget under udvalgsarbejdet.

Vi kan tiltræde det ændringsforslag, som udvalget har stillet og ministeren tiltrådt og mener, det er udtryk for forbedring af lovforslaget. Navnlig glæder vi os over den sænkning af biltaksterne, som sker på Store-Bælt og Århus-Kalundborgoverfarten. Vi finder disse sænkninger berettigede, ikke mindst på baggrund af den regnskabsoversigt, som vi har set i udvalget vedrørende Store-Bæltsoverfarten.

Jeg tror også, det er rigtigt, at taksten for abonnementskort ikke sættes så højt i vejret, som det i sin tid var foreslået, men at der sker en reduktion med ca. 5 pct. Jeg forventer også, at det tilsagn, som trafikministeren har givet i udvalget om, at han vil se med velvilje på beregningen af taksterne for årskort, kan medføre en efter min mening mere rimelig beregning her. Jeg tror, at ikke mindst under indtryk af den høje rente, der er i dag, vil det være rimeligt, at man honorerer den forudbetaling af et årskort, som her finder sted, på den måde, at taksten beregnes rimeligere i forhold til månedskortets pris.

Jeg er også glad for den oversigt, som ministeren har givet over rationaliseringsbestræbelserne inden for statsbanerne, og er glad for, at dette også kom ind i billedet i forbindelse med spørgsmålet om takstforhøjelser. De to ting hører naturligt sammen, fordi man hele tiden må være opmærksom på, at spørgsmålet om den pris, som statsbanernes billetter og takster i øvrigt må koste, også er afhængig af, i hvilket omfang vi ad den ene eller den anden vej kan fremme rationaliseringsbestræbelserne i statsbanerne.

Jeg vil gerne til sidst spørge ministeren for offentlige arbejder, om det er muligt her ved denne behandling at oplyse folketingsret om den eventuelle pristalsvirkning, som denne lov vil have.

**Stetter:** Vi kan tilslutte os det ændringsforslag, som er stillet af et enigt udvalg.

Efter afslutningen af udvalgsarbejdet er der kommet en fornyet henvendelse fra Forenede Danske Motorejere og Kgl. Dansk Automobil Klub, som især behandler de forhold, der hersker med hensyn til takst-

politikken på Store-Bæltsoverfarten. Foreningerne rejser et principielt spørgsmål, nemlig om tiden ikke er inde til en ændring af monopolloven, således at denne også kommer til at omfatte statsvirksomheder i konkurrence med private virksomheder. Jeg synes i og for sig, at den begrundelse, som foreningerne giver, er tilstrækkelig til, at vi tager dette spørgsmål op. Det er ganske givet, at statsbanerne er prisførende også for de private rederiselskaber, og når man fører en takstpolitik, som giver et beregnet nettooverskud på 22,2 millioner om året, så synes jeg, det af hensyn til forbrugerne ville være rimeligt at overveje, om ikke også statsvirksomheder, der er i konkurrence med private, burde komme ind under monopolloven.

**Arne Larsen:** Jeg vil kun knytte et par enkelte bemærkninger til forslaget til ændring af statsbaneloven; det skal blive ganske kort. Det drejer sig om spørgsmålet om den modernisering og rationalisering, som bør og skal finde sted inden for statsbanerne. Jeg har forstået det sådan, at ministeren i høj grad er interesseret i, at der fra statsbanernes side bliver udarbejdet en oversigtlig plan over, hvilke ønsker man har, og på hvilke områder man mener der bør sættes ind. Der har jo i længere tid været visse rationaliseringsbestræbelser i gang inden for statsbanerne, og det er jo almindeligt kendt, at statsbanerne på flere områder har ønsket at få flere penge til rådighed til løsning af sine opgaver, men at man hidtil er blevet mindre godt forsynet med de økonomiske midler, som skal til for at klare den side af opgaven. Men det ville være godt og en god løsning, såfremt man fra statsbanernes side også selv ville fremlægge overskueligt gennearbejdede planer for den kommende tids udvikling, således at folketingsret og finansudvalget til sin tid kan tage stilling til en sådan udbygning af bl. a. statsbanerne.

Jeg er tilfreds med det ændringsforslag, der er stillet om taksterne for månedskort, hvorved vi undgår den store forhøjelse, som oprindeligt var foreslået, og at nærtrafikken i København får en rimelig behandling. Jeg synes, det er i høj grad ønskeligt, at at de mennesker, som har lange afstande til deres arbejdsplads, får en favorstilling;

[Arne Larsen.]

det er ekstraudgifter, som de må påtage sig, og de er jo tit og ofte slet ikke selv skyld i, at de på grund af boligens placering er nødsaget til at bruge megen tid med at komme fra hjem til arbejdsplads.

Der er lige én ting, jeg vil have med ind i billedet; måske ministeren vil komme ind på det. Det er spørgsmålet, om den billigkordning, som f. eks. Københavns sporveje praktiserer for ældre medborgere i København, kan overføres også til DSBs område. Jeg har forstået, at der er visse vanskeligheder, men at ministeren vil undersøge problemet, og at hvis det kan gøres, uden at det påfører statsbanerne større udgifter eller udgifter i det hele taget, idet en sådan ordning eventuelt kan hvile i sig selv, er ministeren meget villig til at se på en sådan ordning.

**Bilgrav-Nielsen:** Jeg skal kort anbefale, at man stemmer for ændringsforslaget, og nøjes med at sige, at jeg er tilfreds med, at det blev muligt at nedsætte taksterne en smule ved biloverførslerne, og ligeledes, at det har været muligt at skabe enighed om ikke at gennemføre den foreslåede forhøjelse for abonnementskort, men nøjes med en 15 pct.s forhøjelse.

**Antonsen:** Vi gav ved første behandling tilslutning til ministerens ønske om, at statsbanerne skulle drives som en forretning og stort set hvile i sig selv, og de såkaldte forbedringer, der nu er gennemført i forhold til det oprindelige lovforslag betyder jo, at ministeren får færre penge i kassen. Vi vil ikke afvise, at det måske er rigtigt, at disse såkaldte forbedringer er forbedringer. Vi har jo ikke deltaget i udvalgsarbejdet og er ikke i stand til at vurdere, hvor de foreslåede forhøjelser har været for store, og hvor de har været for små, men vi kan i hvert fald som slutresultat konstatere, at der nu kommer færre penge i kassen, og at ministerens ønske om at være forretningsmand på dette område ikke bliver opfyldt, og det kan vi kun beklage.

I bilaget til betænkningen er der gjort rede for de rationaliseringsforanstaltninger, der er i gang hos statsbanerne; det interesserer os meget, og vi må håbe, at ar-

bejdet dermed kan fremskyndes således, at ministeren indvinder i den ene ende, hvad han nu har tabt i den anden.

Der er et interessant mål for de fremskridt, der har været gjort i rationaliseringsbestræbelserne, nemlig et mål for, hvor meget det koster i arbejdskraft at gennemføre hver 1 mill. transportenheder. Vi kan af disse tal se, at der har været tale om en betydelig forbedring fra 1956 til 1965; det kan man glæde sig over og håbe, at ministeren kan møde frem med endnu bedre resultater næste gang. Men jeg vil gerne have lov til at spørge, om ministeren vil være i stand til at fremskaffe materiale, der kan muliggøre en international sammenligning. Jeg er klar over, at disse tal selvfølgelig ikke kan bruges direkte: nogle lande er meget tættere befolket end Danmark, f. eks. Belgien og Holland, andre lande er meget tyndere befolket, f. eks. Norge og Sverige, og derfor er direkte sammenligninger kun mulige med alle mulige forbehold; men jeg finder alligevel, at sådanne oplysninger ville være interessante og gode i de fortsatte bestræbelser. Det er muligt, at disse tal eksisterer, men hvis ikke, vil jeg anmode ministeren om, at de må blive bragt til veje.

Vi kan stemme for lovforslaget, selv om vi er betænkelige ved, at det samlede provenu nu bliver reduceret.

**Ministeren for offentlige arbejder (Horn):** Jeg kan være enig med det ærede medlem hr. Antonsen i, at det er kedeligt, at vi måtte slække på indtægterne for statsbanerne, men det er de vilkår, der er her i huset; man taler en masse om, at statsbanerne skal svare sig, men når det kommer til, at der skal gøres noget for, at de kan svare sig, så vil man ikke vedstå de krav, man stiller; og det har jeg jo så måttet skibe mig ind i, og vi må undvære de millioner kroner, som går tabt ved, at vi må give nedslag på forskellige områder.

Det gælder for abonnementskortene, hvor man har haft en meget billig ordning og fortsat har en meget billig ordning, og man kan vel også sige, at København, som har langt, langt den største del af kortene, her bliver lidt forkælet i relation til det, det ærede medlem hr. Arne Larsen nævnte om, at det er svært at skaffe bolig, og andre ting; det

[Ministeren for offentlige arbejder.]

kan måske opveje noget af det, vi taber på dette felt, selv om jeg jo principielt er imod, at vi skal give socialhjælp også til rejser.

Vi kan naturligvis også overveje en tilpasning af abonnementskortene i nærtrafikken og tilpasse dem det system, som man har for gadetrafikken. Der må jo være en vis sammenhæng mellem disse ting, og det ser vi velvilligst på.

Der er også nedsættelser på biloverførslerne, endda helt ned til det halve af det, vi havde tænkt os, og der er rejst spørgsmålet om, hvorvidt man yderligere kunne give rabat for folk, der meget hyppigt skulle over. Der findes allerede en sådan rabatordning. Man kan købe kuponerne gennem dobbeltbilletter, og så får man 10 pct. rabat, men det har vist sig, at det er meget få, som gør brug af denne ordning; det kunne tyde på, at der ikke er så stort et behov, men vi kan naturligvis kigge på det igen.

I fortsættelse af det har der også været rejst spørgsmål om, hvorvidt man kunne give rabat på årskort — det var hr. Enggaard, der var inde på det — med henblik på renteniveauet. Det er naturligvis også en ting, vi kan se på, om de, der køber et årskort skal have rabat, fordi de betaler alle pengene på én gang i stedet for at komme 12 gange om året og løse deres kort.

Spørgsmålet, der er rejst om 65-billetudnyttelsen i nærtrafikken og hermed naturligvis i relation også til gadetrafikken, er også en ting, vi kan se på, og jeg er meget glad for, at man fra alle sider i udvalget har understreget, at det ikke er noget, man skal gøre, hvis ikke det kan blive en rimelig forretning for statsbanerne; ud fra den vurdering vil vi kigge på det forhold.

Så er der rejst spørgsmålet om rationalisering. Der har vi jo givet en redegørelse, som er optrykt som bilag, og jeg skal i forbindelse med et af de spørgsmål, der er stillet, tilføje, at vi jo kunne ønske, at der blev givet nogle flere bevillinger, således at man kunne gennemføre rationaliseringen noget stærkere og kraftigere.

Nu er det jo sådan, at for det første er vi bundet af 3 års budgetterne, og dernæst måtte det jo altså betyde, at partierne gav tilslutning til, at der skaffedes penge på anden måde, at altså skatteskruen fik yder-

ligere en drejning, ellers er der ingen mulighed for at komme den vej ud. Fra statsbanernes side skulle vi ikke have noget imod, om der kunne skaffes nogle flere penge, så vi kunne yde den service og skabe den rentabilitet, som vi gerne ville.

Hr. Antonsen spurgte, om vi havde nogle oplysninger fra udlandet med om rationalisering, således at vi kunne sammenligne med vore tal for personale pr. 1 million transportenheder. Der er naturligvis et samarbejde mellem de europæiske selskaber; om der just er blevet draget sammenligninger, skal jeg ikke kunne sige, men nu da spørgsmålet er rejst, skal vi også interessere os for den side af sagen og undersøge, om vi befinder os på et fornuftigt plan sammenlignet med lande, vi kan sammenligne os med; og det er jo særdeles rimeligt, at vi undersøger det.

Der er spurgt om, hvorledes loven kunne tænkes at virke på pristallet. Efter de naturligvis meget foreløbige oplysninger, man kan få fra Danmarks Statistik, lyder de på 0,15 points, som man kunne tænke sig at denne lov ville medføre af prisstigninger.

Endelig var hr. Stetter inde på spørgsmålet, der nu er rejst i fortsættelse af et tidligere rejst spørgsmål fra FDMs side, om et monopol på Store-Bælt. Der er jo ikke monopol på Store-Bælt; enhver kan begynde dernede i morgen, om han vil. Men jeg forstår, at man fra konservativ side kunne tænke sig, at nu skulle der være et organ, som stod over folketinget, nemlig monopoltilsynet. Det undrer mig lidt, at man kan gå ind på den tankegang. De ting, vi fastsætter her fra tingets side, det skulle jo helst nogenlunde kunne være landets skik og landets lov. Ingen over og ingen ved siden af, det er vel det, vi stadig væk bør holde os til. Så mon ikke man skulle lade den tankegang ligge, også fordi den ikke har ret meget med praktisk forretningssans at gøre.

Hermed sluttede forhandlingen.

Ændringsforslaget, § 1, således ændret, og § 2 vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.

**Formanden:** Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

*Første behandling af forslag til lov om ændring i lov om valg til folketinget [af Bomholt m. fl.].*

(Lovforslaget (nr. 158) findes i tillæg A. sp. 2905, fremsættelsen i tidenden sp. 4225).

Lovforslaget sattes til forhandling.

**Bomholt:** Folketingets præsidium kan fortsat enstemmigt anbefale lovforslaget, og så vidt jeg kan skønne, står også samtlige partier bag det.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.*

**Tredje næstformand (Morten Lange):** Ønskes der udvalgsbehandling? (Ophold). Da det ikke er tilfældet, går lovforslaget direkte til anden behandling.

Jeg skal lade den sidste sag på dagsordenen udgå.

Folketingets næste møde afholdes i morgen, torsdag den 18. maj, kl. 13 med følgende dagsorden:

1) *Tredje behandling af:*

Forslag til lov om revision af den kommunale inddeling.

2) *Anden behandling af:*

Forslag til lov om fælles grænseekspedition.

3) *Anden behandling af:*

Forslag til lov for Grønland om erhvervmæssig fangst, fiskeri og jagt.

4) *Anden behandling af:*

Forslag til lov om ændring af lov om sømandsskat.

5) *Første behandling af:*

Forslag til lov om ændring af lov om afgift af spiritus, vin og øl.

6) *Første behandling af:*

Forslag til lov om ændring af lov om tobaksafgifter.

7) *Første behandling af:*

Forslag til lov om ændring af lov om omsætningsafgift af chokolade- og sukervarer m. m.

8) *Første behandling af:*

Forslag til lov om ændring af lov om afgift af parfumer, toiletmidler m. v.

9) *Første behandling af:*

Forslag til lov om ændring af lov om forbrugsbegrænsende foranstaltninger.

10) *Første behandling af:*

Forslag til lov om ændring af lov om forskellige forbrugsafgifter.

11) *Første behandling af:*

Forslag til folketingsbeslutning om nedsettelse af tre kommissioner vedrørende forurening [af Antonsen m. fl.].

Mødet hævet kl. 17<sup>36</sup>.