

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Lovforslaget

vedtoges enstemmigt med 110 stemmer.

Formanden: Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

Anden (sidste) behandling af forslag til folketingsbeslutning i henhold til grundlovens § 47 med hensyn til statsregnskabet for finansåret 1964-65.

(Første behandling af forslaget til folketingsbeslutning (nr. VI) findes i tidenden sp. 1811).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Sagen sattes til forhandling.

Poul Dam: Den betænkning, som udvalget har afgivet, og som jo blev omtalt ved denne sags første behandling, har givet anledning til forskellig omtale i pressen, som jeg synes igen må give anledning til visse bemærkninger her.

Typisk for, hvad man siger i pressen, er f. eks., hvad der stod i Sjællands Tidende den 17. februar, hvor man taler om, at en sand frygt for ytringsfriheden og den frie presse har grebet det 17 mands folketingsudvalg, der behandler statsrevisorernes betænkning over statsregnskabet 1964-65. Det siges derefter, at dette udvalg har forlangt fuldstændig mørklægning af hele revisionen i alle faser af revisionsarbejdet. Og i den videre fremstilling hedder det, at der er ikke noget underligt i, at jeg er en fjende af ytringsfrihed og fri presse, men at det er skrækkeligt, at der er andre partier, der vil følge mig.

Det er alt for megen ære at gøre mig at udlægge mig som en særlig bannerfører i denne sag. Jeg har haft lejlighed til at fremhæve, at det efter min mening var rimeligt, at de regler, der fandtes for revisionen, blev overholdt, og at disse regler

bl. a. gik ud på, at fremstillinger af forhold, der gav anledning til kritik, måtte fremkomme på en sådan måde, at de pågældende styrelser også havde lejlighed til at udtale sig.

Den praksis, som har været indledt, hvor man ved en række lejligheder har følt grund til at mene, at der stod for lidt i revisionsberetningerne om, hvad styrelserne havde haft at indvende over for revisionens betragtninger, og hvor der desuden ved flere lejligheder fremkom overordentlig ensidige beretninger i pressen om enkeltheder i det, revisionen havde ment, uden at der var nogen som helst mulighed for, at hverken den pågældende styrelse eller folketinget kunne udtale sig på samme tidspunkt, hele denne praksis forekommer mig at være overordentlig uheldig. Det er væsentligt, at revisionen foregår grundigt og omhyggeligt, der skal ikke smøles med statens penge; men revisionen skal også foregå så loyalt over for de forskellige styrelser, at styrelsernes initiativ, styrelsernes personlige ansvarfølelse, embedsmændenes vilje til og ønske om at handle selvstændigt under ansvar ikke forringes.

Jeg er bange for, at den praksis, man har indledt på revisionsområdet, og som man fra visse sider har støttet gennem den måde, hvorpå man har arbejdet med tingene i pressen, er velegnet til at skabe os mindre effektive styrelser og mindre effektive embedsmænd, og det er en dårlig indsats over for staten.

Hermed sluttede forhandlingen.

Forslaget til folketingsbeslutning
vedtoges enstemmigt med 107 stemmer.

Formanden: Der vil nu blevet givet statsministeren meddelelse om denne vedtagelse.

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om nedsættelse af en trafikkommission.

(Lovforslaget (nr. 96) findes i tillæg A. sp. 2085, fremsættelsen i tidenden sp. 1654.)

Lovforslaget sattes til forhandling.

Lindberg: Som måske en del af folketingets medlemmer vil erindre, havde jeg lejlighed til på det tidspunkt, da jeg var minister for offentlige arbejder, at fremsætte nogle tanker om nedsættelse af en trafikkommission. Da det foreliggende lovforslag i det store og hele følger de tanker, jeg dengang havde, ligger det i sagens natur, at jeg som ordfører for den socialdemokratiske gruppe ikke på nuværende tidspunkt har mange bemærkninger at gøre til det foreliggende lovforslag.

Jeg tror, jeg kan gå ud fra, at der er almindelig enighed i folketinget om, at det vil være formålstjenligt at nedsætte en sådan kommission. Det er måske ikke lige så sikkert, at der er almindelig enighed om, hvad en sådan kommission bør nå frem til; det er vel nok sådan, at der i de politiske partier er forskellige opfattelser af, hvordan man bør indrette vort transportsystem. Jeg mener ikke, det tjener noget egentligt formål på nuværende tidspunkt at gå ind i en principdiskussion derom. Når man nu ønsker nedsat en kommission på så bred basis, som det er foreslået i lovforslaget, vil det være rimeligt og rigtigt at afvente dette kommissionsarbejde.

Det kan selvfølgelig ikke udelukkes, at man ved sagens anden og eventuelt tredje behandling kan komme ind på visse principper. Jeg forudsætter, at man vil nedsætte et udvalg til behandling af dette lovforslag, og der kan selvfølgelig under udvalgsarbejdet komme problemer frem, der gør det nødvendigt at tage en diskussion også her i salen om visse principspørgsmål. Men jeg vil altså på forhånd mene, at det var rigtigt at undlade det, sådan at kommissionen kunne arbejde, om jeg så må sige, på frit felt i henhold til det kommissorium, som er givet i loven.

Det er vel sådan med et spørgsmål af denne krakter, at nedsættelse af en sådan kommission egentlig kunne være sket, uden at folketinget skulle behandle spørgsmålet; der er jo ikke bestemte regler for, hvornår en minister selv kan nedsætte en kommission, og hvornår han skal gøre det i henhold til en lov. Men jeg tror, det er rigtigt, at det sker i henhold til en lov. Det er så stort og omfattende et område, det her drejer sig om, at det vil være rimeligt, at det er folke-

tinget, der ved lov vedtager, at man skal undersøge hele dette problem.

I den tale, der fulgte med lovforslaget fra ministerens side, er der sagt noget om, at det ikke er meningen, at den kommission, der skal nedsættes, skal beskæftige sig med konkrete opgaver, hvad enten det nu kan dreje sig om storlufthavn, tunnelbane eller motorveje, og ministeren har også gjort nogle bemærkninger om, at man heller ikke i og for sig skal gå ind på planlægningsopgaver. Jeg vil erklære mig enig med ministeren i denne betragtning, men jeg vil gerne have lov at sige, at det jo ikke er helt ved siden af at pege på, at også når det drejer sig om konkrete opgavers løsning inden for trafikområdet, også når det drejer sig om planlægning i det hele taget, er det arbejde, der skal udføres i denne kommission, af en vis betydning. Derfor vil jeg udtrykke håbet om, at denne kommission arbejder så hurtigt som muligt. Det er jo et håb, man gerne udtaler, når man nedsætter kommissioner, men jeg tror altså, det er nødvendigt, at man prøver at få det arbejde fra hånden så hurtigt som muligt.

Jeg kunne også godt tænke mig, at kommissionen, hvis man skønner, det er så stort og omfattende et arbejde, at det vil tage meget lang tid, fik mulighed for at komme med delvise betænkninger. Det kunne tænkes, at man på visse områder nåede frem til reformforslag, som kunne gennemføres, inden hele stoffet var kulegravet; jeg vil altså gerne rejse det spørgsmål over for ministeren og over for de øvrige partier, om man ikke kunne være enig i en sådan fremgangsmåde. Jeg tror nemlig, det er af vigtighed så hurtigt som muligt at nå frem til en reform på hele dette område.

Ja, med disse bemærkninger vil jeg på den socialdemokratiske gruppes vegne anbefale lovforslaget. Jeg tror, det vil være hensigtsmæssigt, at der nedsættes et udvalg i folketinget til nærmere behandling af det, inden vi endeligt vedtager det.

Holmberg: Jeg er stort set enig med hr. Lindberg i, at der intet grundlag er for her ved første behandling at optage en større diskussion om spørgsmålet, det vil vi måske senere komme til, men jeg vil

[Holmberg.]

gerne have lov til på mit partis vegne at sige tak til trafikministeren og hermed også til regeringen for fremsættelsen af forslag til lov om nedsættelse af en trafikkommission.

Vi har fra mit partis side gentagne gange givet udtryk for, at det var ønskeligt med en mere langsigtet planlægning.

Det har tit været ret utilfredsstillende, hver gang vi har haft forslag om betydelige investeringer til behandling — enten det nu har været tunnelbaneforbindelse mellem Ålborg og Nørresundby eller Lille-Bæltsbro eller udvidelse af Kastrup lufthavn eller tunnelbaner her i København, eller hvad det i øvrigt er — at vi har manglet et samlet overblik netop over sammenhængen mellem de forskellige trafikarter. Vi har tit haft kommissioner, men det har været enkeltspørgsmål, de har taget op, og vi har manglet en baggrund for en samlet bedømmelse. Egentlig vil jeg også gerne sige her, at personlig tror jeg, at havde vi haft et lidt bedre grundlag for at bedømme udviklingen i forholdet mellem f. eks. baner og biler og havne og langturstrafik, så havde folketingset ikke vedtaget den ulykkelige beslutning om at bygge en motorvej i Østjylland; men det er jo altså sket.

Det er jo egentlig også mærkeligt, at vi ikke siden 1936 har haft en almindelig trafikkommission netop til at undersøge landets samlede trafik og særligt forholdet baner og biler imellem. Her er der nemlig sket en meget, meget stor forskydning. For ikke så forfærdelig mange år siden var det sådan, at DSB fragtede ca. 80 pct. af både gods og passagerer og biler stort set den øvrige del; nu er det lige omvendt, idet bilerne i dag har ca. 80 pct. og DSB den resterende del. Det er vel egentlig ganske naturligt, at det fra tid til anden har slået gnister i diskussionen vedrørende forholdet mellem baner og biler.

Som jeg nævnte for lidt siden, bliver det jo sikkert i første række forholdet mellem baner og biler, kommissionen skal beskæftige sig med. Vi ved jo, at underskuddet i DSB er meget stort, og at det er stigende næsten fra år til år. Jeg mener på den anden side ikke, at det vil være rigtigt på nuværende tidspunkt at optage diskussion herom. Men det ville i hvert fald være rart senere

at få en noget bedre klaring af konkurrenceforholdet mellem de forskellige trafikmidler.

Jeg har for ganske nylig set, at ministeren har udtalt til bladet Danske Vognmænd — bladet mener nemlig, at DSB påfører lastbilerne konkurrence på ulige vilkår, og tænker her selvfølgelig på, at det er skatteyderne, der dækker underskuddet — at han mener, at det er lastbilerne, der påfører DSB konkurrence, og så tilføjer han, at det var jo dog banerne, der kom først. Jeg erkender ganske åbent, at jeg slet ikke forstår den form for argumentation. Ministeren mente ligeledes, at det er billigere over de lange afstande at fragte gods med banerne, og det skulle man jo umiddelbart også tro, men det praktiske liv mener åbentbart noget andet, og dertil kommer jo også, at de virkelige lange afstande har vi slet ikke i Danmark.

Med disse få bemærkninger vil jeg egentlig ikke nu lægge op til en debat, den kommer sikkert senere, og jeg mener heller ikke, at vi nu skal tage endelig stilling til kommissoriet og til, om sammensætningen her er helt rigtig. Det er nemlig rigtigt, som hr. Lindberg gjorde opmærksom på, at det er ting, vi kan drøfte i det udvalg, som jeg også mener skal nedsættes. Men umiddelbart mener jeg, at lovforslaget egentlig ser ret tiltalende ud.

Jeg kan altså på mit partis vegne sige tak for initiativet til nedsættelse af trafikkommissionen. Der bliver nok at tage fat på, og vi håber på et godt resultat.

Ninn-Hansen: Det konservative folkeparti kan give tilslutning til forslag til lov om nedsættelse af en trafikkommission. Vi mener, hele den udvikling, der har været på dette område, og hele den tekniske udvikling ikke alene gør det rimeligt, men også nødvendigt, at man tager de afgørende trafikproblemer op til behandling i en kommission.

Vi vil gerne sige allerede nu, for at der ikke skal være nogen misforståelse, at kommissionens nedsættelse ikke må få den virkning, at man undlader at planlægge og gennemføre de ting, der ellers skulle ske på trafikområdet. Den rationalisering, der må ske i takt med udviklingen, må ikke afvente beslutninger inden for kommissionen — vi tænker her ikke mindst på den rationali-

[Niin-Hansen.]

sering, der skal og bør ske, og som burde være sket for længst inden for de offentlige trafikmidler. Vi vil også gerne sige, at de store opgaver, der er peget på, og som der i denne sal ofte har været enighed om at man må tage fat på, må der heller ikke ske en udsættelse af med henvisning til trafikkommissionen. Vi har i mit parti ved flere lejligheder peget på vigtigheden af at få opfyldt vore ønsker om trafikforbindelser tværs over landet ved påbegyndelsen af en fast forbindelse over Store-Bælt. Vi lægger fortsat vægt på, at man så hurtigt som muligt får en lovgivning herom, og opfordrer ministeren til at fremskynde sagen. Også på en række andre områder mener vi at der må arbejdes videre med planlægning, udbygning og rationalisering; kommissionen må ikke standse noget af dette.

Vi vil gerne i det udvalg, som hr. Lindberg mente det var naturligt at nedsætte, drøfte kommissoriet nærmere. Man får måske af ministerens fremsættelsestale i nogen grad indtryk af, at der er spørgsmål, som man lægger vægt på i dette kommissionsarbejde — spørgsmål, som man vel ikke kan regne med hører til de mest principielle. For at sige det på en anden måde: det kan ikke være meningen med en trafikkommission, at det skal være en art voldgift til at afgøre, hvordan man skal løse specielle interesseløst spørgsmål; her tænker jeg på det, der er peget på i forbindelse med konkurrencen imellem DSB og det private erhvervsliv. Vi vil gerne tage sagen op i kommissionen, men mener ikke, at det kan være den slags spørgsmål, man skal stille i spidsen af en trafikkommissions arbejde.

Med hensyn til DSBs rationalisering savner vi først og fremmest et forslag fra DSB selv. Det må komme derfra; det kan ikke være således, at man skal have andre til at pege på løsninger, som forudsætter, at vi hører, hvad DSB ønsker; men vi vil selvfølgelig gerne drøfte de principielle spørgsmål, som vi også har rejst ved andre lejligheder, bl. a. om DSBs overgang til et koncessioneret selskab. Ministeren har på et spørgsmål, jeg stillede for kort tid siden, svaret bekræftende, at man i kommissionen kunne drøfte en sådan helt anden placering af de danske statsbaner.

Når vi skal se på, hvilke problemer en trafikkommission skal løse, så bør man, synes vi, først og fremmest se på, hvad formålet skal være med vor trafikpolitik. Formålet er følgende: vi skal opfylde et behov, der er blevet anderledes end tidligere, men betyder mere for den enkelte og for erhvervslivet; trafikomkostningerne er en faktor af stigende betydning inden for hele erhvervslivet. Men vi må også se, hvad man kan fremme ved hjælp af en trafikpolitik og i den forbindelse en planlægning; for vi tror ikke på, at det er nok at opfylde et behov, der er opstået. En planlægning er nødvendig, og jeg kan ikke se, at vi kan komme uden om forbindelsen imellem trafikplanlægningen og landsplanlægningen, så at vi herigennem ved tilrettelæggelsen af trafikpolitikken kan nå frem til noget, som jeg tror mange lægger vægt på: en spredning af erhvervslivet over hele landet og derigennem en mulighed for at nedbringe omkostningerne på en række områder.

Dertil kommer hele det europæiske perspektiv, som også ministeren har omtalt. Det er ganske nødvendigt, at vi i den trafikpolitik, vi tilrettelægger, har det for øje og forbereder også vor trafikmæssige tilslutning til det øvrige Europa.

Endelig er der spørgsmålet om forholdet mellem den offentlige og den private sektor inden for den kollektive trafik. Ved siden af den ændring, der skal ske i den kollektive trafik som følge af den udvikling, der er sket, må man selvfølgelig også afveje, om det skal være det offentlige eller private, der sørger for denne kollektive trafik. Vi mener, det skal være et både-og. Der er områder, hvor statsinstitutioner i dag har opgaverne, men hvor man kan se at de på grund af hele overgangen til og interessen for den individuelle trafik lige så godt kan løses af private.

Vi har i øjeblikket, som også ministeren omtalte, en lovgivning, der giver en vis beskyttelse og vel også et vist monopol på disse områder. Det er muligt, at en vis beskyttelse fremtidig er nødvendig, men vi tror, vi kan liberalisere, og vi vil også gerne pege på, at når man har en privat sektor, der investerer inden for den kollektive trafik, så har denne private sektor også krav på en vis beskyttelse. Hvis den f. eks. har opar-

[Ninn-Hansen.]

bejdet en rute, kan det ikke være sådan, at fordi offentlige organer har en interesse i at overtage denne rute, kan det ske uden videre. Beskyttelsen er nødvendig til begge sider, men vi mener altså også, at en liberalisering må være mulig.

Ja, vi vil gerne se på disse og andre spørgsmål i udvalget. Vi håber, at det vil være muligt — og det regner vi med — at få et kommissorium for denne kommission, der kan bevirke, at man tager fat på alle disse afgørende trafikproblemer, der foreligger for os.

Arne Larsen: Socialistisk folkeparti hilser med tilfredshed lovforslaget om nedsættelse af en trafikkommission. Det er helt i overensstemmelse med et længe næret ønske i vort parti, thi også vi finder, at det er i allerhøjeste grad en påtrængende opgave at underkaste landets samlede trafikpolitik en tilbundsående undersøgelse.

I henhold til det af ministeren fremsatte lovforslag skal kommissionens opgave bl. a. være at undersøge hele den gældende lovgivning på det trafikmæssige område, altså jernbanernes lovmæssige stilling, såvel DSBs som de private baners, biltransportens, lufttransportens og søtransportens forskellige problemer, og kommissionen kan endvidere eventuelt stille forslag, som tilsigter at give samfundet den mest effektive og hensigtsmæssige trafikbetjening. Vi kan helt og holdent billige denne arbejdsopgave.

Kommissionen skal også undersøge de enkelte transportmidlers drift under den gældende lovgivning og eventuelt også her fremkomme med forslag om bedre trafikformer, om eventuelle driftsomlægninger, moderniseringer, rationaliseringer, koordineringer osv. osv. Hvad især det sidste angår, vil der jo nok blive rejst mange vitale spørgsmål, især om statsbanernes problemer, driftsproblemer i det hele taget. Det er jo en kendt sag, at statsbanerne i mange henseender har en ganske vanskelig position og har store vanskeligheder at overvinde.

Transportarbejdet her i landet har jo udviklet sig ganske kolossalt siden 1950. Transportarbejdet pr. indbygger var f. eks. i 1950 850 tonkilometer, og i 1965 var det oppe på 2.600 tonkilometer. Transportarbejdet pr. indbygger var i 1950 3.100 personkilometer,

og i 1965 var tallet steget til 9.000, altså en tredobling for begge disse trafikarters vedkommende på blot 15 år.

Statsbanernes andel i hele dette transportarbejde er stærkt faldende; f. eks. er banernes andel i godstransportarbejdet nu nede på 12 pct. mod 36 pct. i 1950, altså faldet til en tredjedel. Det er da ganske klart for mig, at statsbanerne ikke har kunnet klare sig i konkurrencen med biltransporten, og at det har medført, at samfundet på en række væsentlige områder har måttet løse en hel masse spørgsmål i forbindelse med udviklingen af biltransporten her i landet. Biltransporten bliver mere og mere dominerende, og det giver store problemer, som offentligheden skal og bør løse, med krav om trafikinvesteringer af uhyre omfang, således som vi jo af og til bliver stillet over for det her i folketinget.

Der er mange problemer at tage op for en sådan kommission. Ministeren forsøger vel nok i nogen grad at afgrænse kommissoriet; kommissionsarbejdet skal efter ministerens opfattelse især beskæftige sig med transportsystemets funktion som sådan og de principielle og generelle spørgsmål i forbindelse hermed. Ministeren nævner også i bemærkningerne, hvad han bl. a. ikke mener der bør tages op — jeg tillader mig at citere fra fremsættelsestalen —

„Det er således ikke hensigten, at kommissionen direkte skal beskæftige sig med landsplanlægningsmæssige problemer, og kommissionen skal ikke detaljeret beskæftige sig med en bestemt egns eller byområdes trafikbetjening eller med spørgsmål, om den eller den sidelinje kan nedlægges, om der skal være tunnelbaner i København, eller om den og den bestemte hovedvej skal have den og den linjeføring.“

Det kan være rigtigt, at det kunne føre for vidt, hvis kommissionen skulle tage sig af disse enkeltproblemer, disse petitesse-spørgsmål. Nu er landsplanmæssige problemer imidlertid blevet draget frem dels i fremsættelsestalen, dels af andre ærede ordførere her, og også jeg finder, at det i høj grad er nødvendigt, at vor trafikpolitik indpasses i landsplanmæssige aspekter. Man må måske have lov at spørge, hvem der egentlig skal tage sig af denne side af sagen. Vi har jo mange egns- og regionsplanmæssige pro-

[Arne Larsen.]

blemer, og det er da klart, at der også i forbindelse med planlægningsarbejdet kommer trafikproblemer, og det er efter min opfattelse meget nødvendigt, at alle disse trafikproblemer og trafikinvesteringerne koordineres med de aspekter, man har på det landsplanmæssige område.

Der er én ting, jeg savner i kommissoriet, og som jeg mener at kommissionen også bør tage op, og det er problemet om transportforskning. Det finder jeg ikke at der er givet plads til, men vi kan jo diskutere det i udvalget. Jeg finder nemlig, at det er meget nødvendigt, at vi får gang i transportforskningen, den trafikøkonomiske forskning osv. Der har tidligere været tilløb til igangsættelse af en sådan forskning, men den er blevet sultet rent bevillingsmæssigt og er vel nærmest ophørt. Hvis vi skal løse vore transportproblemer på en effektiv måde, er det efter min mening meget nødvendigt, at man også tager forskningen til hjælp.

Der er nedsat en trafikikkerhedskommission, som er godt i arbejde, og jeg vil håbe, at også nedsættelsen af denne kommission kan føre til, at der oprettes et transportforskningsorgan af en eller anden slags. Jeg tror, det er meget nødvendigt.

Hvad angår kommissionens sammensætning, er der blandt dem, der bør repræsenteres, nævnt de kommunale organisationer, hvorimod Københavns, Frederiksberg og Gentofte kommuner ikke er taget med. Dette mener jeg vi bør finde en løsning på, ligesom jeg finder, at det er nødvendigt at tage planlægningssekspertes med ind i kommissionsarbejdet. Der står imidlertid i § 2, stk. 1:

„Derudover beskikker ministeren et antal medlemmer repræsenterende de interesserede ministerier og styrelser under staten“,

så det er jo muligt, at ministeren har tænkt på, at han måske herfra ville rekruttere nogle planlæggere.

Jeg er enig med hr. Lindberg i, at det ville være rigtigt, om kommissionen, efterhånden som den fik sit arbejde af vejen, kunne afgive delbetænkninger, så at lovgivningsarbejdet kan fremmes mest muligt. Jeg tror, hr. Lindberg her er inde på noget rigtigt.

Med disse bemærkninger skal jeg endnu

en gang tilsige socialistisk folkepartis støtte og velvillige behandling af dette lovforslag.

Niels Helveg Petersen: Da mit partis ordfører i denne sag, hr. A. C. Normann, er forhindret i at være til stede, vil jeg gerne på mit partis vegne give udtryk for principiel tilslutning til, at kommissionen nedsættes.

Vi kan godkende, at kommissoriet omfatter de to i lovforslaget nævnte punkter, men ønsker at nævne muligheden for at lade det fremgå direkte af lovforslagets § 1, at også virkningerne af andre landes trafikpolitik, her især Tysklands og de andre skandinaviske landes, skal tages med i overvejelserne og undersøgelserne.

Vi har nogen tvivl om, hvorvidt man har truffet det helt rigtige med hensyn til de organisationer og andre, der efter lovforslaget skal være repræsenteret i kommissionen. Det er spørgsmål, vi ønsker at vende tilbage til under udvalgsbehandlingen.

Den vældige forskydning i trafikforholdene, der har fundet sted, siden vi sidst havde en trafikkommission, er baggrunden for, at vi finder, det er en rigtig tanke nu at kulegrave hele området. Vi er ikke overbevist om, at det er rigtigt at udelade egnsplanlægningsmæssige synspunkter i kommissionens arbejde; det er noget af det, vi også ønsker at se på i et udvalg.

Spørgsmålet om delbetænkninger har været rejst. Jeg tror, det kan være en praktisk fremgangsmåde for kommissionen, så det er vi positivt indstillet over for.

På mit partis vegne kan jeg altså tilsige trafikministeren velvillig deltagelse i lovforslagets behandling.

Niels Westerby: Det er uhyre vigtigt, at man i et moderne samfund har en effektiv og billig transport, og på liberalt centrums vegne takker jeg den højtærede trafikminister for, at han har fremsat et lovforslag om nedsættelse af en trafikkommission.

Vi har egentlig ikke ret mange bemærkninger at gøre til selve udformningen af kommissoriet, altså de opgaver, som kommissionen skal påtage sig. Derimod stiller vi os særdeles skeptisk over for selve den måde, arbejdet skal angribes på, og jeg må måske her have lov til at nævne to fortilfælde.

[Niels Westerby.]

I sin tid, da man udarbejdede en zoneplan for Danmark, blev den udarbejdet af landsplanudvalget og sendt til udtalelse hos de forskellige interesserede organisationer.

Senere er resultatet så kommet i de forskellige styrelser og i folketinget. Jeg stiller mig meget skeptisk over for, om man nogen sinde havde fået en zoneplan, hvis alle de interesserede organisationer, som udtalte sig om den, selv havde siddet i landsplanudvalget og deltaget i dette arbejde.

For nylig nedsatte statsministeren et udvalg, der skulle tage stilling til pressens forhold og spørgsmålet om, hvorvidt man skulle give statsstøtte til pressen under en eller anden form. Der blev både af journalisternes forening og af selve dagspressens organisationer ridset en række punkter op, og også her nedsatte man et udvalg bestående af 7 uvildige og kyndige personer, der skulle udrede tingene. Det var selvfølgelig også meningen, at de behørig organisationer kunne udtale sig og resultatet så komme ind i folketinget.

Jeg tror, at disse to fortilfælde vil være gode at tage i betragtning, når man nedsætter en trafikkommission. Det er jo meget ofte således, at kommissionsbetænkninger er temmelig vage og intetsigende, ja, til tider ligefrem hyllet i tåge, simpelt hen fordi der er blevet politiseret i selve kommissionen. Det, vi har brug for her i det høje ting, og som jeg formoder også trafikministeren og regeringen har brug for, er at få nogle klare udredninger af problematikken og de forskellige alternative løsninger, som findes på i dette tilfælde det trafikpolitiske område.

Vi ville derfor foretrække, at man i stedet for den fremgangsmåde, man har valgt, havde nedsat en kommission, hvis medlemmer var kyndige på de forskellige trafikpolitiske områder, og at de mange interesseorganisationer, som er nævnt i lovforslagets § 2, stk. 1, derefter udtalte sig om disse mere klare og mere velbelyste problemstillinger, som var ridset op af de kyndige personer, således at også interesseorganisationernes synspunkter klart kom frem i relation hertil. Derefter ville folketinget og regeringen have et meget bedre grundlag at tage stilling på, når man konkret skulle

omsætte kommissionsudredningen i praktiske lovforslag. Jeg vil gerne understrege dette, også ud fra mange andre synspunkter.

Det, trafikministeren foreslår, er, at de politiske partier skal være repræsenteret i selve kommissionen. Er det mon rigtigt? Vi tror ikke, det er rigtigt, at et enkelt medlem fra hvert af de forskellige partier skal sidde i kommissionen og derved mere eller mindre blive bundet, hvorved man til en vis grad foregriber behandlingen af lovforslaget herinde i det høje ting. Vi ville i høj grad foretrække, at de politiske partier ikke blev repræsenteret i kommissionen, således at der ikke allerede dér foregik en slags politisering fra partiernes side, som foregreb behandlingen her i tinget og gjorde den virkelige politiske stillingtagen her lidt vanskelig og tilsløret, så at den måske ikke blev så klar og god, som den burde være.

Vi vil altså meget henstille til den højtærede trafikminister, at de politiske partier ikke bliver repræsenteret i kommissionen, og vi mener som nævnt heller ikke, at det vil være rigtigt at have interesseorganisationerne dér, for de vil sikkert begynde at brydes i kommissionen, og der vil blive indgået en række kompromiser, så det bliver meget vanskeligt at få de klare problemstillinger frem. På disse to meget væsentlige punkter tror vi at det er nødvendigt at foretage en ændring i trafikministerens lovforslag. Jeg vil her også henvise til den praksis og tradition, man har i Sverige på dette område; selv om der kommer mange udmærkede kommissionsudredninger i Danmark, tror jeg ikke, man går Danmarks ære for nær ved at sige, at man i Sverige i al almindelighed har nået i hvert fald mindst lige så gode resultater som her, og dér anvender man altså den fremgangsmåde, jeg her har skitseret.

Vi anser det altså for uheldigt, at de politiske partier bliver bundet på forhånd. Vi anser det for uheldigt, at der bliver politiseret i en kommission. Vi ønsker en strengt saglig udredning af problemerne, og derfor vil vi kraftigt henstille til det høje tings medlemmer at medvirke til at ændre arbejdsgangen, forretningsgangen og sammensætningen af kommissionen. Vi har i øvrigt ikke mange bemærkninger at gøre til

1953

23/2 67: 1. beh. af f. t. l. vedr. en trafikkommission.

1954

[Niels Westarby.]

selve kommissoriet, og vi er særdeles tilfredse med initiativet til at nedsætte kommissionen.

Ministeren for offentlige arbejder (Horn):

Må jeg indlede med at gøre nogle bemærkninger om de synspunkter, det ærede medlem hr. Niels Westarby fremsatte om den måde, hvorpå vi har tænkt os kommissionen sammensat. Det vil jo altid være sådan, når man forbereder en kommission, at man skeler til de to generelle muligheder, der findes, og som her blev nævnt. I dette tilfælde, hvor der er al grund til at antage, at der vil blive anlagt en række forskellige politiske vurderinger i kommissionsarbejdet, tror jeg, det vil være nyttigt, at selve kommissionen og dermed det resultat, den kommer til, har nogen, for ikke at sige en ikke ringe føling med de politiske muligheder, der måtte foreligge, når den kommer med sine indstillinger. Det er en erfaring, som jeg mener at have gjort her i dette hus igennem mange år, at når det drejer sig om noget så politisk præget som dette, vil denne fremgangsmåde være hensigtsmæssig. Der vil være andre tilfælde, hvor man ville bruge den svenske form, som det ærede medlem her nævnte, med en ekspertkommission, der undervejs lod sagen gå til høring hos de interesserede parter med flere. Det er altså motiveringen for, at vi har placeret os på det standpunkt, at politikere fra folketingets partier går ind i kommissionen.

Dertil vil jeg gerne føje, at vi i høj grad forudsætter, at kommissionen vil gøre brug af eksperter. Der kommer jo inden så forfærdelig længe til at foreligge en betænkning fra det såkaldte baneudvalg, som i høj grad har kigget på de egnsplanmæssige problemer; der bliver nok ikke så forfærdelig meget at gøre på det felt. Jeg kender ikke resultatet af baneudvalgets arbejde, men jeg mener at vide, at man i høj grad har arbejdet ud fra den forudsætning, at man skulle undersøge behovet på egnsplanbasis og summere det op på landsplanbasis, og jeg vil da regne

med, at kommissionen vil studere dette materiale ret nøje. Jeg vil også tro, at kommissionen vil gøre brug af de eksperter, som har arbejdet med disse problemer i længere tid. Det er muligt, at enkelte af dem er de samme som de embedsmænd, jeg ville bede om at træde ind i kommissionen; men ellers er det jo meningen, som det er formuleret i lovforslaget, at kommissionen skal være frit stillet med hensyn til at tilkalde bistand og søge oplysninger om hele det område, der her er tale om. Der er for så vidt mange, der kan høres, mange, som kan bidrage med stor viden og indsigt, og når det drejer sig om lands- og egnsplanlægning, råder også boligministeriet over mange sagkyndige, som kan være til stor nytte for kommissionen.

Må jeg derefter sige tak til partiernes ordførere for den velvilje, lovforslaget er mødt med. Jeg skal kun gøre nogle enkelte bemærkninger om de særlige forhold, der er blevet nævnt. Det blev sagt, at det er noget sent, lovforslaget kommer. De, der synes, det er for sent, kan jo kun beklage, at de ikke har gjort noget for at få det fremmet noget før. Der har jo været al mulig lejlighed til at fremsætte lovforslag herom her i tinget for længe siden, hvis man havde ønsket det. Jeg tror nu ikke, der er sket så forfærdelig stor skade ved, at det har ventet, for der er jo en vis rationalisering i gang på alle felter. Konkurrencen mellem offentlige og private transportmidler gør, at man her i landet så lidt som andre steder står stille på transportområdet.

De synspunkter, som hr. Holmberg fremførte fra min samtale med Landsforeningen Danske Vognmænds blad, er der vist ikke grund til at fordybe sig i her. Jeg går ud fra, at det ærede medlem er enig i, at hvis man i dag skulle bygge et transportsystem op, var vi her i Danmark næppe begyndt at investere penge i jernbaner, medmindre vi som transitforbindelsesled ville føle os forpligtet til det. Der er ingen tvivl om, at det ville være muligt med lastbiler at klare det behov, vi har. Men nu har vi dette

[Ministeren for offentlige arbejder.]

store beredskab, som vi har investeret ikke så få penge i, og dertil kommer, at vi ikke på nuværende tidspunkt kan flytte al den transport, vi har på skinnevejen, over på landevejene, som i forvejen er overbelastede, fordi vi ikke har penge til at udbygge vore veje i det omfang, vi gerne ville.

Det ærede medlem hr. Ninn-Hansen nævnte om dette med at udskyde rationaliseringen, at det jo ikke skulle være sådan, at man nu i DSB og andre steder skulle sætte sig hen og vente på, hvad kommissionen kom til, og ingenting foretage sig. Det er så sandelig heller ikke meningen. Der rationaliseres jo hver eneste dag i statsbanerne, og havde man flere penge til det, ville der blive yderligere rationaliseret. Den strukturrationalisering, som statsbanerne nu selv har forberedt, vil på sine særlige områder forhåbentlig give sig udtryk i besparelser, men i alt fald i en forøgelse af dette store transportredskabs effektivitet.

Så blev der fremsat ønske om fremskynelse af den faste forbindelse over Store-Bælt. Det er vel noget, som alle i dette hus er enige om; der er ikke noget parti, som kan tage patent på at være særlig interesseret i en fast forbindelse over Store-Bælt, mere interesseret deri end andre. Der har jo været fuldstændig enighed her i tinget om, at den bør fremmes mest muligt. Nu har vi basis for på grundlag af de mange forskellige præmierede forslag at finde de mest egnede frem, så vi kan få den bedste, den mest hensigtsmæssige løsning. Det vil tage nogen tid at bearbejde det materiale, der foreligger, og jeg vil gerne gentage her, hvad jeg nogle gange i den seneste tid har givet udtryk for over for offentligheden, at det vigtigste moment i denne sag er at finde ud af, hvor det økonomiske balancepunkt mellem færgedriften og driften af en fast forbindelse ligger. Det er det, som må være afgørende for, om vi skal investere penge på et tidligere eller et senere tidspunkt, og jeg kan måske godt sige, at eksperterne mener ikke, at vi før om et års tid kan have fuldstændig klarhed over dette, når man skal se på alle de nye ting, som konkurrencen har bragt frem.

Kommissionen skal ikke være nogen voldgiftsret — sådan er den i hvert fald ikke tænkt. Jeg forstår godt det synspunkt,

som hr. Ninn-Hansen fremførte, også i forbindelse med de private rutebilselskaber, at den tanke kunne opstå, om der nu skulle være tale om en slags voldgift. Det er der ikke tale om, men alene om en afvejning af de muligheder, der er for fremover at få den mest hensigtsmæssige transport, og heri indgår altså også det spørgsmål, som har været rejst nogle gange, om DSB eventuelt kunne være et koncessioneret selskab, hvad jeg altså tvivler på. Så måtte det i hvert fald på forhånd sikres, at dette selskab havde et sted, hvor det kunne hente nogle penge, således at der blev mulighed for, at det hele kunne balancere. Det betragter jeg imidlertid som ganske udelukket, hvis erhvervslivet skal have den betjening, det nu igennem årtier har været vænnet til, men det er jo noget, som kommissionen i høj grad vil beskæftige sig med og sikkert ofte ikke så lidt tid på at finde ud af.

Det er klart, som det også blev nævnt, at målsætningen er særdeles afgørende, og her kommer naturligvis også både landsplanlægningen og egnsplanlægningen ind i billedet, fordi kommissionen jo må satse på: hvad er det for opgaver, vi skal løse om 5 år, om 10 år, år 2000 — prøve at finde ud af det.

I det omfang det er muligt, kan man jo også godt eksperimentere med, om man kan ændre udviklingen her i landet. Det er jo noget, der tales meget om, men som det ikke er så let at gøre noget ved, og vel slet ikke efter at storbankerne nu yderligere forøger deres magt. Det er jo først og fremmest dem, der bestemmer, hvor tingene skal placeres, og jeg ved ikke, om kommissionen vil give sig i lag med at finde ud af, hvordan man skal tage den kamp op, men det står jo kommissionen frit for at gøre, hvad den vil i så henseende.

Offentlig og privat drift skulle gerne kunne gå sammen, siger det ærede medlem hr. Ninn-Hansen, og det er jeg fuldstændig enig i. Jeg tror, at det i vores land med det økonomiske stadium, vi befinder os på, velfærdssamfundet, er hensigtsmæssigt, at vi har begge transportformer. Der vil være nogle steder, hvor den ene form er god, hvor den allerede er indpasset og det derfor ville være tåbeligt at investere nye penge i offentlige transportmidler, og omvendt steder, hvor der allerede er et stort offentligt

[Ministeren for offentlige arbejder.]

beredskab, og hvor det ville være tåbeligt at begynde at investere penge fra den private sektor. Jeg ville tro, at det skulle være muligt for kommissionen at finde frem til en passende afvejning af disse ting, og jeg har da også indtryk af, at man fra privat side er forstående over for en afbalancering af tingene. Det gælder ikke mindst, når det drejer sig om Landsforeningen Danske Vognmænd, der jo har vist overordentlig stor forståelse for, at vi skulle have en fornuftig transportordning her i landet.

Det ærede medlem nævnte også et ganske særligt forhold: at en privat rutebiler kan komme i klemme, fordi han har ret betydelige investeringer i sine rutebiler og andre ting og pludselig mister sin koncession og står med alt sit materiel og ikke kan afhænde det. Dette bygger jo på det særlige tilfælde, som her i Københavnsområdet har optaget mange mennesker, men jeg kan sige, at under en drøftelse, jeg har haft med rutebilerforeningens ledelse, har vi talt om, hvordan vi eventuelt kan sikre, at en privatmand ikke ruineres, fordi det offentlige pludselig finder på, at nu tager det hans ruteområde, og så må han klare sig selv. Nu afhænger det jo også noget af, hvordan den private rutebiler driver forretningen. I dette tilfælde var det jo altså stedets beboere, der ikke var tilfredse, og så kom denne situation, som selvfølgelig ikke var behagelig for den pågældende, men de, som får koncessionen, ved jo, hvilke vilkår de går ind til, og der er i loven fastsat et koncessionsåremål, som netop antyder over for koncessionshaveren, at der er en vis risiko.

Det er nævnt, at Københavns og Frederiksberg kommune ikke er repræsenteret i kommissionen. Jeg kan nævne, at den nye landsforening, der er startet af bytransport-selskaberne, har talt om dette, men jeg har forstået, at de i og for sig var tilfreds med, om de blev taget med på råd, når det drejede sig om deres særlige forhold, og det vil jeg gerne henlede kommissionens opmærksomhed på. Nu kan det jo være, at udvalget, der bliver nedsat, vil finde det rimeligt, at denne organisation bliver repræsenteret. Men også her er der en nuance mellem, hvad Storkøbenhavn har af interesser, og hvad Kolding og Vejle og Odense

og andre har; men det er jo en ting, man kan se på.

Ja, det ærede medlem hr. Niels Helveg Petersens spørgsmål om, hvorvidt alle berettigede interesser var tilgodeset, har jeg jo sådan set svaret på; det mener vi de er. Men det er jo ikke udelukket, at det kommende udvalg finder ud af, at der er interesser, som burde være repræsenteret, og i den retning er jeg fuldstændig lidenskabsløs. Jeg vil kun nævne, at mange års erfaring siger mig, at man skal passe på, at det ikke bliver en hel generalforsamling, vi får stablet sammen, for så bliver det ikke til så fordelagtig meget.

Jeg takker for tilslutningen.

Ninn-Hansen: Den højtærede minister var meget imødekommende over for de synspunkter, der blev fremsat vedrørende kommissoriet, og det takker jeg for. Det må vi så drøfte nærmere i udvalget, og dér må vi også drøfte det spørgsmål, som hr. Niels Westerby med rette rejste: om der bør være politiske repræsentanter i kommissionen.

Men jeg vil gerne hæfte mig ved et svar, ministeren gav på et spørgsmål, der ikke kommer til at vedrøre kommissionen direkte, nemlig det svar, ministeren gav angående den faste forbindelse over Store-Bælt, for det var jeg taknemlig for. Ministeren sagde, at der var ingen partier; der i særlig grad kunne stå som dem, der ville have denne sag fremmest mest muligt, for det ville alle — og i alle er selvfølgelig også indbefattet ministeren. Det er det mest tilfredsstillende svar, ministeren kan give. Vi står altså med det synspunkt, som et stort flertal, måske alle, hele tiden har haft her i tinget: at den faste forbindelse over Store-Bælt bør have førsteprioritet blandt broopgaverne, og at sagen skal fremmes mest muligt, og det er jeg overbevist om at ministeren er indstillet på. Om man så synes, det kunne være fornuftigt, da den sag netop ikke indgår i en kommissionsdrøftelse eller andetsteds, i betragtning af de store interesser, der er i den, at få parlamentariske muligheder for at drøfte fremgangsmåden nærmere, det er jo noget, vi kan vende tilbage til. Men jeg er i hvert fald taknemlig for den meget positive indstilling, ministeren tilkendegav med hensyn til udbygningen af den faste forbindelse. Der har jo i den sidste tid været fremført

[Nina-Hansen.]

synspunkter fra anden side, der gik i anden retning. Ministeren har i dag stillet tingene på plads.

Holmberg: Ministeren var jo meget åben, da han talte om jernbanerne og sagde, at hvis vi i dag ingen baner havde haft, ville de nok slet ikke blive bygget, for så kunne vi klare os med lastbiltrafik. Det er sikkert rigtigt. Ganske vist mente ministeren, at vejene så ville blive overbelastet — hvis vi altså tænkte os den mulighed realiseret, hvad jeg erkender at ingen gør i øjeblikket. Dertil kan man sige, at det, banerne nu kører med, er relativt lidt, så det kan jo være, at vejenes overbelastning ikke ville blive særlig stor på grund af det.

Det, der egentlig kaldte mig frem her, var ministerens bemærkninger om de samtaler, han har haft med rutebilejerforeningen om det, som vi ved er sket herovre i København for en privat rutebilejer. Jeg tænker ikke specielt på den bestemte sag, men jeg tænker på princippet. Dette at flere områder er lagt sammen til ét område, er både naturligt og rigtigt. Nu er det altså her, det er sket; men det samme kan jo ske ude på landet med de større kommuner, som er ved at opstå, og dér tror jeg ærlig talt at den nuværende lovgivning vil virke lidt forkert. Spørgsmålet er jo, om vi uden videre kan lægge disse afgørelser om koncessioner til de private ud til forskellige politiske flertal — for nu at bruge det ordvalg. Jeg er som sagt ikke særlig tryk ved det, der er sket herovre — jeg understreger, at jeg tænker ikke på den bestemte sag, jeg tænker på princippet — og jeg vil gerne spørge, om ministeren mener, at den nuværende lovgivning på dette område er tilstrækkelig til at sikre det, ministeren og jeg i øvrigt er enige om. Jeg er tilbøjelig til at tro, at det vil være rigtigt med en ændring af loven på dette område.

Jeg vil gerne høre ministerens mening derom, og så kan vi jo komme tilbage til det senere.

Niels Westerby: Jeg vil gerne først takke trafikministeren for den ret udførlige kommentar, ministeren gav til mine betragtninger om kommissionens sammensætning. Ministerens synspunkt var åbenbart det,

at det var rart at have de politiske partier repræsenteret i kommissionen, da spørgsmålet om trafikudformningen er så politisk præget; sådan forstod jeg i hvert fald ministeren.

Heri er jeg ikke enig med ham. For nu at tage et andet eksempel kan jeg nævne den nylig afgivne betænkning fra landbokommissionen. I den kommission var der også repræsentanter for de politiske partier til stede; de gav rent faktisk tilslutning, indirekte eller direkte, til det forlig, der blev indgået i kommissionen, og dermed skete der rent faktisk i vidt omfang en binding af folketingets handlemuligheder. Jeg føler mig temmelig overbevist om, at såfremt det ikke var sket i denne kommission, ville folketinget i dag have stået helt anderledes frit med hensyn til udformningen af en tidsvarende landbrugsstruktur.

Det centrale for os er, at en kommissionsproces bør have 3 faser. Den første fase er den, at problemerne stilles op af en række objektive og kyndige personer, der søger at komme det objektive så nær som overhovedet muligt, idet de ikke er knyttet til politiske partier og heller ikke er knyttet til interesseorganisationer. Derved får man den klare problemstilling frem. Dernæst kommer interesseorganisationernes udtalelser, hvorigennem man klart får belyst, hvilke interesser de forskellige organisationer har og berettigelsen deraf, og endelig følger den politiske stillingtagen. Man må jo være klar over, at dette ikke kun er af betydning for det høje ting; det kan også have betydning for den interesserede offentlighed, idet den klart vil kunne se, hvad der er kyndige, objektive personers synspunkter, og hvad der er de interesserede organisationers synspunkter; på dette grundlag kan offentligheden ytre sig i den offentlige debat, og derefter kan endelig regeringen og folketinget tage stilling og træffe den politiske afgørelse.

Jeg tror, at den foreslåede sammensætning vil føre til et rodet forhold; vi får aldrig problemstillingerne klart frem. Dertil kommer endelig den fare, at tovtrækninger i kommissionen kan bidrage til, at kommissionsarbejdet trækker urimeligt længe ud, og det har vi bestemt ikke brug for, for det haster med at få en noget klarere trafikpolitik her i landet.

Arne Larsen: Det, der kalder mig frem, er den diskussion, der nu pludselig opstår i relation til loven om omnibus- og fragtmandskørsel. Vi har tidligere i det høje ting behandlet det problem, at en privat koncessionshaver mister sin koncession, fordi det offentlige ønsker at overtage den, og spørgsmålet er, hvordan man så skal behandle dette menneske, som måske har investeret store summer i sin forretning. Det er helt klart, at der her er et problem. Men at gennemføre en generel lovbestemmelse om, at der til hver en tid skal ydes erstatning i sådanne tilfælde, vil jeg anse for meget, meget betænkeligt. Det materiel, der måtte være til stede, når en privat koncessionsindehaver skal afgive koncessionen til det offentlige, kan jo være så ringe, så nedslidt eller så umoderne, at ingen offentlig instans kan ønske at overtage det. Og det kan vel ikke være meningen, at det offentlige i sådanne tilfælde skal påtvinges noget materiel, som praktisk taget intet er værd.

Jeg mener altså, der må skelnes i de enkelte sager, og at man må tage nøje stilling til, hvad det er for noget, der tilbydes, hvad det er for en forretning, der skal overtages, og om der er rimelighed for at yde en eller anden form for erstatning.

Problemet bør nok tages op i forbindelse med denne kommissions arbejde.

Ministeren for offentlige arbejder (Horn): Samtalen med rutebilejerforeningen drejede sig om det forhold, som det ærede medlem hr. Arne Larsen nu sidst var inde på. Det er ganske naturligt, at man føler, at man må varetage medlemmernes interesser. Derfor kan jeg sige til det ærede medlem hr. Holmberg, at disse ønsker naturligvis må tages op, og det er en ting, som kommissionen måske også kunne kigge lidt på; det står kommissionens medlemmer frit for, hvad de vil drage ind i diskussionen, og hvis medlemmerne ikke tager det op, vil man måske fra ministeriet for offentlige arbejder bede om at få spørgsmålet drøftet, ligesom vi måske kunne finde på at bede om, at kommissionen drøftede en række andre spørgsmål.

Jeg kan være enig med det ærede medlem hr. Arne Larsen i, at sådan uden videre at give erstatning, fordi en mand ikke længere kan beholde sin koncession, uden videre at

betale dyrt — eller måske mindre dyrt — for noget mere eller mindre godt materiel, det kan der naturligvis ikke være tale om; der må ske en passende afvejning af, hvad der er en rimelig behandling af borgerne; det må være det grundlæggende, når man skal tage stilling i sådanne spørgsmål.

Med hensyn til prioritetsrækkefølgen ligger det sådan — og dér forstår jeg vi er enige — at Store-Bælt stadig væk er nummer 1. For at der ikke skal opstå misforståelser — dette har jo før givet anledning til spørgsmål her i tinget — vil jeg gerne sige, at i de tilfælde, hvor jeg har udtalt mig om prioriteringen i relation til en fast forbindelse over Øresund, har det stået i forbindelse med, at der kan blive skabt en ganske ny situation i forholdet mellem os og Sverige, idet spørgsmålet om en eventuel lufthavn på Saltholm kommer stærkt ind i billedet. Det er i det perspektiv, jeg har givet udtryk for, at det ikke kan udelukkes, at folketinget kunne blive stillet over for det spørgsmål, om man skulle ændre prioritetsfølgen. Den mulighed kunne opstå, hvis svenskerne f. eks. kom og sagde til os i Nordisk Råd: nu skal vi have den faste forbindelse lavet. I så fald kunne vi vel ikke fra folketingets side nægte at drøfte det spørgsmål, drøfte vilkårene. Men jeg synes, det er rigtigt, som det ærede medlem hr. Ninn-Hansen sagde, at vi behøver ikke nu at afgøre denne rækkefølge, heller ikke når vore svenske kolleger nu og da spørger os: hvordan er det egentlig, står I stadig væk fast på det standpunkt?

Til det ærede medlem hr. Niels Westerby vil jeg sige: diskussionen om partirepræsentanterne kunne vi fortsætte længe. Vi ved godt, at der kan opstå vanskeligheder. Vi ved, at nogle siger: partierne har på forhånd truffet beslutninger og er bundet, når der har været politikere med i en kommission. Nu er det jo reelt ikke sådan, for de politiske medlemmer af kommissioner plejer altid at fremholde, at nok er de med, men det betyder ikke, at deres parti er bundet. Jeg vil da også sige, at selv om en gruppe vælger repræsentanter ind i en kommission, ville det ikke være rimeligt, at gruppen skulle være bundet af et kommissionsmedlem, som ud fra den viden, han skaffer sig i kommissionen, skønner, at det og det vil i og for sig være en fornuftig placering. Jeg tror,

[Ministeren for offentlige arbejder.]

man lægger lidt for megen vægt på dette problem — det er en diskriminering af et fornuftigt arbejde.

Efter vor parlamentariske skik tror jeg altså, det er fornuftigt at gøre det på den foreslåede facon, men jeg vil gentage — det vil jeg gerne slutte med at sige — at jeg må lægge vægt på, at synspunkterne hos den sagkundskab, som findes hos boligministeriets egns- og landsplanlæggere og hos de ingeniører og andre, som beskæftiger sig med transport, kommer frem, og jeg er helt sikker på, at ingen i kommissionen vil søge at holde sådanne synspunkter nede. Jeg mener, at hermed er alle de relevante synspunkter, som vi har behov for — og som det ærede medlem hr. Niels Westerby er bange for ligesom skulle blive holdt nede — inde i billedet, og jeg vil gerne se det folketings, der vil afvise en virkelig saglig og fornuftig teknisk vurdering, hvis den er anført i betænkningen eller på anden måde. Selv om kommissionen ikke uden videre tilslutter sig teknikernes synspunkt, kender jeg dette hus så godt, at jeg ved, at man affinder sig ikke med søforklaringer; man vil have kortene på bordet. Det håber jeg også man får, når resultatet af dette arbejde foreligger.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden: Efter de faldne udtalelser foreslår jeg, at lovforslaget henvises til et udvalg på 17 medlemmer. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående forslag til lov om kunstig sædooverføring på husdyr.

Valgt blev: Poul Dalsager, Bladt, Kampmann, A. W. Larsen, Herløv Larsen, Chr. Rasmussen, Teichert, Raunkjær, A. Chr. Andersen, Søren Jensen, Johan Philippsen, Niels Ravn, Burgdorf, Chr. R. Christensen, Bjørn Larsen, Thomas Christensen og Erik Hansen.

Formanden: Medlem af folketinget Lembourn har meddelt mig, at han ønsker til minister Hans Sølvhøj at stille følgende spørgsmål:

„Vil ministeren overveje mulighederne for en intensivering af u-landsindsatsen gennem de såkaldte „turn-key“-projekter, hvorved man kombinerer industrielle eller landbrugsmæssige projekter med en uddannelsesindsats af eksperter og u-landsfrivillige, eventuelt i forbindelse med en levering af danske fødevarer til den lokale befolkning, der skal arbejde med projektet?“

Spørgsmålet vil blive optaget på dagsordenen for tingets førstkommande spørgetid.

Medlem af folketinget Chr. R. Christensen har meddelt mig, at han ønsker til landbrugsministeren at stille følgende spørgsmål:

„Giver meddelelserne om, at ombygningen af landbohøjskolen vil andrage 135 millioner kroner i stedet for som først antaget 60 millioner kroner, ministeren anledning til fornyet og utraditionel overvejelse angående skolens forhold?“

Spørgsmålet vil blive optaget på dagsordenen for tingets førstkommande spørgetid.

Udvalget angående forslag til lov om statsautoriserede revisorer og forslag til lov om skibsmæglere og varemæglere har afgivet betænkning over nævnte lovforslag. Eksemplarer vil blive omdelt.

Folketingets næste møde afholdes i morgen, fredag den 24. februar, kl. 10 med følgende dagsorden:

1) *Spørgsmål om fremme af forespørgsel til undervisningsministeren af Gottschalck-Hansen m. fl.*

2) *Første behandling af:*

Forslag til lov om fælles grænseekspektion.

3) *Første behandling af:*

Forslag til lov om ændring af lov om foranstaltninger i anledning af svangerskab m. v. [af Morten Lange m. fl.].

[Formanden.]

4) *Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående:*

Forslag til lov om nedsættelse af en trafikkommission.

Mødet hævet kl. 14¹⁶.

34. møde.

Fredag den 24. februar kl. 10.

Formanden: I skrivelse af gårs dato meddeler boligministeren, at han ønsker skriftligt at fremsætte:

Forslag til lov om boligbyggeri.

Det er meddelt mig, at *Bjørn Larsen* ønsker at udtræde af udvalget angående forslag til lov om landbrugsejendomme m. fl. lovforslag. Til at indtræde i det nævnte udvalg i stedet for *Bjørn Larsen* har vedkommende gruppe udpeget *Thomas Christensen*, som herefter er valgt.

Skriftlig fremsættelse af lovforslag.

Boligministeren (Kaj Andresen): Jeg tillader mig herved for det høje ting at fremsætte *forslag til lov om boligbyggeri.*

Det er i den senest vedtagne lov om boligbyggeri af 11. juni 1965 foreskrevet, at loven skal optages til revision i folketingsåret 1966-67. Det foreliggende forslag til revision af loven bygger på principperne i den oprindelige lov af 1958 med de vedtagne ændringer, men forslaget er i øvrigt afstemt med den lovgivning, der er resultatet af de boligpolitiske aftaler af januar 1966. Der foreslås forskellige andre ændringer, som jeg skal berøre i det følgende, og desuden foreslås forskellige ændringer af redaktionel og systematisk karakter.

Lovforslaget tager sigte på at videreføre statens støtte til udlejningsbyggeriet i det hidtidige omfang. På væsentlige punkter foreslås de hidtidige principper for støtten

videreført, og dette i forbindelse med den udbygning af reglerne om den offentlige støtte, som lovforslaget omfatter, og som jeg nærmere skal omtale, vil, tror jeg, være et godt grundlag for det fremtidige byggeri med særlig hensyntagen til det almennyttige boligbyggeri.

I forhold til den gældende lov indeholder lovforslaget i hovedsagen tre sæt ændringer:

For det første er støtten til byggeriet omformet i overensstemmelse med de boligpolitiske aftaler af januar 1966.

For det andet er en række bestemmelser, som ikke længere har betydning, foreslået ophævet.

For det tredje er lovens støttebestemmelser udbygget på forskellige felter, således at loven mere effektivt kan opfylde sine formål.

Omformningen af lovens støtteordninger omfatter ophævelse af bestemmelserne om driftstilskud og huslejetilskud, idet disse støtteformer afløses af rentesikringen og boligsikringen. Samtidig bortfalder bestemmelserne om mindrebemidlethed og mindstbemidlethed, som afløses af de til boligsikringsordningen knyttede indtægtsmæssige grænser. Ydelse af kapitaltilskud i det almennyttige byggeri til tilvejebringelse af lejligheder for mindstbemidlede foreslås ophævet og erstattet af de nye regler om boligsikring og om støtte til betaling af beboerindskud.

Ophævelsen af mindre aktuelle bestemmelser går i det væsentlige ud på, at der ikke fremover ydes støtte til parcelhusbyggeri til eje og til lejerens overtagelse af ejendomme på andelsbasis. Desuden er bestemmelserne om fritagelse for ejendomsskatter foreslået ophævet bortset fra en overgangsbestemmelse.

Udbygningen af lovens bestemmelser omfatter dels en udvidelse af arealgrænsen for lejligheder i støttet byggeri og dels en ophævelse af de hidtidige maksimumsbeløb for håndværkerudgifterne i parcel- og rækkehusbyggeri. Endvidere foreslås reglerne om beregning af de fastsatte lånegrænser for statsgaranteret byggeri ændret, bl. a. med den virkning, at indskuddene i det almennyttige byggeri kan nedsættes. Endelig foreslås en udbygning af lovens bestemmelser om støtte til betaling af beboerindskud, som