

Hermed sluttede forhandlingen.

*Lovforslagenes overgang til anden behandling*  
vedtoges uden afstemning.

**Formanden:** Efter de faldne udtalelser foreslår jeg, at de to lovforslag henvises til udvalget angående forslag til lov om ægte-skabs indgåelse og opløsning med flere lovforslag. 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 af lov om omnibus- og fragtmandskørsel med motorkøretøjer.*

(Lovforslaget (nr. 136) findes i tillæg A. sp. 2805, fremsættelsen i tidenden sp. 2506).

Lovforslaget sættes til forhandling.

**Th. Mikkelsen:** Lovforslaget om rutebilkørsel indeholder følgende ændringer i forhold til den bestående lovgivning:

Der skal ved valg af amtstrafikudvalg tages hensyn til ændringerne i de gamle amtsråds kredse, der fremtidig bliver opdelt til amtskommuner, hvorefter det bliver de nye amtsborgmestre, der skal nedsætte et amtstrafikudvalg på 5 medlemmer. Amtsborgmesteren indtræder som udvalgets formand. De øvrige 4 medlemmer vælges af amtsrådet. Det er måske værd at overveje, om man ikke skulle udvide antallet til 7 medlemmer ved dannelsen af så store amter som det østjyske for derved at opnå størst mulig alsidighed i udvalgets afgørelser, når lokale trafikinteresser skal tages i betragtning i et område, der dækker 3 tidligere trafikudvalg. Jeg går ud fra som en selvfølge, at der af disse udvalgsmedlemmer vælges repræsentanter såvel fra købstæderne, som amtskommunerne jo fremtidig også skal omfatte, som fra de mere udprægede landkommuner, således at trafikudvalgene kan sammensættes så alsidigt som muligt af hensyn til de forpligtelser, den koncessionsgivende myndighed har.

En anden ændring i lovforslaget vedrører indstillingsretten til rutebilkørsel. Efter den

gamle lov skal to amters trafikudvalg afgive indstilling med deres vurdering for eller imod tilladelse til rutebilkørsel, der berører begge amters trafikudvalgs områder. Lovforslaget ændrer denne fremgangsmåde til, at trafikudvalget i det område, hvor den længste kørsel finder sted, skal afgive indstilling om, hvorvidt tilladelse kan gives, eller om der bør gives afslag. I tvivlstilfælde — det vil vel sige dér, hvor kørselsdistancen er nogenlunde lige stor inden for de to trafikudvalgs områder, eller hvis der er tale om konkurrence til en bestående rute — skal indstillingen afgives af det trafikudvalg, fra hvis område ansøgeren agter at drive sin virksomhed. Tilladelsen kan dog kun gives lokalt, hvis der sker vedtagelse herom i begge de pågældende trafikudvalg. I tilfælde af uenighed mellem trafikudvalgene om afgørelsen af ansøgningen træffer landsnævnet for fragt- og rutebil drift beslutning om sagens afgørelse. Hvis rutebilkørsel skal foregå gennem flere end to trafikudvalgs områder, skal afgørelsen om ansøgningen fremtidig træffes af landsnævnet. Denne ændring får navnlig betydning for afgørelser om de fremtidige langtursruter. Set med fremtidens trafikbehov for øje er det vel rimeligt, at der finder en vis koordinering sted af langturstrafikken set i sammenhæng med det offentlige trafikberedskab, som DSB skal indsætte, og de interesser, der knytter sig hertil, for at man kan nå frem til en rimelig og hensigtsmæssig trafikbetjening som helhed med fremtiden for øje.

I lovforslaget foreslås også en ændring af § 6 med sigte på at indføre en erstatningsbestemmelse i loven vedrørende tiloversblevet rutebilmateriel til den rutebilejer, der får ophævet en koncession på den af ham hidtil drevne rutebilrute grundet på rutens overgang til anden koncessionshaver, f. eks. med det formål, at en del af den hidtidige rute skal indpasses i bestående offentlige, kommunaldrevne busruter på grund af kommunesammenlægningerne. En sådan indpasning sker af hensyn til en rimelig fremtidig kundebetjening for kommunernes nye beboere. Hvordan skal reglen om erstatning anvendes, hvor der kun bortskæres mindre dele af den hidtidige rute, der har betjent rutebilkørsel mellem oplandskommuner og købstaden?

Hvor indgrebet skærer dybt ind i en tid-

[Th. Mikkelsen.]

ligere koncessionshavers erhverv, er det vel rimeligt, at man har en regel, hvorefter der kan ydes erstatning. Denne erstatningsbestemmelse skal vel betragtes som lovforslagets vigtigste lovændring, sikkert hovedsageligt affødt af ændringerne i samfundsstrukturen henimod større købstadkommuner, hvor sammenlægninger må medføre en rimelig udvidelse af det offentlige trafiknet, der kan medføre indgreb i bestående privatdrevne oplandsruter. Men det udelukker vel ikke, at rimelige ordninger kan træffes parterne imellem ved forhandling, som overflødig gør tvangsbestemmelsen om erstatningspligten.

Jeg er betænkelig ved at lovfæste, at tiladelsen til at foretage en udvidelse af bestående offentlige busruter skal gøres betinget af, at den nye koncessionshaver overtager den gamle koncessionshavers busmateriel til brugsværdien. Dette begreb kan vel være noget elastisk set ud fra begge parter vurdering af erhvervsformålet til busdrift. Man kunne måske med rette rejse det spørgsmål, om man ikke derved på urimelig måde griber ind i den kommunale selvbestemmelsesret med hensyn til tilrettelæggelsen af planlægningen i varetagelsen af offentlige interesser.

Det foreslås dog i lovforslaget, at brugsværdien beregnes af den tilladelsesudstedende myndighed. Bliver det købstadens lokale trafikudvalg, der planlægger købstadens linjeruter, eller skal brugsværdien beregnes af amtstrafikudvalget? Udelukker man så ikke det lokale trafikudvalgs forhandlingsret til at træffe selvstændige afgørelser? Hviler bestemmelsen om erstatningspligten ikke på et ensidigt, løst grundlag, når man fastslår, at vurdering kun skal finde sted, hvis den hidtidige indehaver ønsker at afhænde sit busmateriel på de angivne vilkår? Hvis han nu ikke ønsker at afhænde materiellet på de angivne vilkår, er den nye koncessionshaver da frit stillet med hensyn til betingelsesløst at kunne overtage den del af den tidligere koncessionshavers rutebilerute, der falder ind under den nye kommunes kundebetjeningsområde for fremtiden? Jeg beder venligst ministeren besvare dette spørgsmål.

Det er foreslået at nedsætte aldersgrænsen for opnåelse af rutebilkørekort fra 22 år

til 21 år. Ændringen begrundes med, at lavalderen i Norge og Sverige er 21 år, og at fællesmarkedsområdet forbereder lovfæstelse af 21 års aldersgrænsen. Denne ændring har vi fra socialdemokratiet intet imod.

Socialdemokratiet tilsiger lovforslaget en positiv og velvillig behandling, men vi ønsker dog, at forslaget kan drøftes nærmere i et udvalg.

**Niels Ravn:** Det fremgår af ministerens fremsættelsestale, at det i det væsentlige drejer sig om tre ændringer.

Den første, der er en følge af den nye kommunale struktur, kan vi fra det konservative folkepartis side helt tiltræde. Vi finder det rimeligt, når man får denne nye struktur i amterne, at disse trafikudvalg så vælges af de nye amtsråd og med de kommende amtsborgmestre som ledere. Vi har ingen bemærkninger til dette forslag, og vi konstaterer, at status for landsnævnene — altså bortset fra at deres virkeområde måske vil blive lidt begrænset, når vi får de nye store amtskommuner — er uændret, og det samme gælder trafikudvalget for det stor-københavnske område.

Den anden bestemmelse, der måske er nok så væsentlig, drejer sig om de koncessionshavere, der måtte afstå deres virksomhed, ikke efter eget ønske, men fordi de myndigheder, der nu giver koncession, ønsker at give koncessionen til en anden. Her har det, som vi ved, indtil nu været sådan, at der ikke kunne gives erstatning for det materiel, de pågældende måtte have. Vi behandlede et privat lovforslag om dette problem, fremsat af venstre og det radikale venstre, her i tinget i 1967. Det gik i udvalg. Vi havde visse betænkeligheder fra det konservative folkepartis side dengang, men lovforslaget nåede ikke til en endelig afgørelse. Efter den udvikling, som nu finder sted med den nye struktur i amterne, og dermed de delvis nye retningslinjer for koncessionsgivning kan vi imidlertid tiltræde den ændring, der her foreslås. Vi finder det rimeligt, at de koncessionshavere, der må afgive deres rute, får den foreslåede erstatning for det materiel, de monne have — naturligvis under hensyntagen til de særtilfælde, der nævnes, hvor noget sådant ikke synes rimeligt.

[Niels Ravn.]

Det tredje, som jeg lige vil sige nogle få ord om, er nedsættelsen af aldersgrænsen for buschauffører fra 22 år til 21 år. Det kan jeg også tiltræde. Men jeg har en bemærkning i anledning af dette, som i og for sig har sit udgangspunkt i, at jeg har bemærket, at man inden for de københavnske sporveje — hvor man nu nedlægger sporvejene, hvorved nogle af disse udmærkede kvindelige konduktører står uden beskæftigelse — ikke ønsker kvinder som buschauffører. Hvis det skal være gældende og landsdækkende, så burde der i og for sig efter 21 år stå „af mandkøn“. Jeg ønsker ikke en sådan bestemmelse. Jeg mener i og for sig, det ville være rimeligt, at vi også på dette område sørgede for ligestilling mellem mænd og kvinder, og jeg har i hvert fald personlig erfaring for, at f. eks. kvindelige taxachauffører — rent bortset fra det indtryk, de nu kan gøre på os af mandkøn — i trafikken er mindst lige så betryggende at have ved rattet som en mandlig chauffør. Derfor vil jeg gerne henstille til ministeren at overveje, om vi ikke også på dette område skabe ligestilling. Der er måske nok ligestilling efter loven, men så er det de københavnske sporveje, der er kommet lidt — ja, det er vist en dårlig vittighed at sige på afveje, men noget i den retning.

**Holmberg:** Den 20. april 1967 havde vi også debat om ændringer af lov om omnibus- og fragtmandskørsel. Jeg vil ikke sige, at det da foreliggende lovforslag blev afvist, men der blev afgivet en beretning, hvori man kunne læse, at det erkendtes, at der var et problem. Det må vist også siges nu, at det problem efterhånden kan blive større med den ny amts- og kommuneinddeling.

Der er i øvrigt sket meget, fra den første rutebilsrute blev oprettet i 1903. Dengang var der ingen lovgivning herom. Det kom først i 1923, og den er naturligvis ændret adskillige gange. Der kom et cirkulære i 1930 til amtmændene, der skulle påse, at der ikke blev ydet goodwill ved overdragelse af rutebilsruterne, en ordning, som også stort set er fulgt indtil nu. Jeg mener, det også fremover må være sådan. Så kom der flere ændringer, indtil vi fik en helt ny lov i 1950. Den lov er endnu gældende bortset fra en

ændring i 1966, der kun gjaldt det storkøbenhavnske område; også den ændring mener jeg stadig er rigtig.

Der kan imidlertid efter min mening opstå visse urimeligheder, hvis en koncessionshaver, der har kørt på en rute, på grund af en måske rimelig rationalisering af driften, som i øvrigt kan være fornuftig, ikke får sin koncession fornyet, endskønt han har passet sin koncession til alles tilfredshed og i alle tilfælde kørt og investeret i forventning om, at når han passede sine ting, så kunne han også beholde sin koncession. Derfor finder jeg det helt i sin orden, at lovgivningen om omnibus- og fragtmandskørsel nu kommer til at indeholde bestemmelser om, hvordan den eller de, der gennemtvinger overtagelse af en bestående rute, skal forholde sig netop ved overtagelsen af ruten. Det fremsatte forslag skulle tilgodese dette forhold.

Etableringen af de større amtskommuner betyder en ret stor udvidelse af kommunalbestyrelsernes og trafikudvalgenes kompetence. Mange af de sager, som før var landsnævnsafgørelser, kan nu klares på mere lokalt plan, og det kan i øvrigt også betyde mere fornuftige rationaliseringer af trafiknettet. Flere af de ændringer, som er foreslået, er i øvrigt af mere formel karakter. Vi kan næsten sige, at vi foruddiskonterer de større kommuner, som kommer. At det nu bliver amtsborgmestre i stedet for amtmænd, betyder jo ingen reel ændring — i hvert tilfælde ikke i denne forbindelse.

Den reelle ændring finder vi i den foreslåede nye § 6, stk. 2, hvor der bl. a. står — hvis jeg lige må citere paragraffen, det er nemlig det væsentlige i lovforslaget — :

„En tilladelse til omnibuskørsel i rute, der umiddelbart træder i stedet for en anden tilladelse, hvis gyldighed efter stedfunden opsigelse i henhold til bestemmelserne i § 5, stk. 2, samtidig ophører, skal endvidere betinges af, at indehaveren af den nye tilladelse til brugsværdi, beregnet på nærmere af den tilladelsesudstedende myndighed fastsat måde, overtager det hidtil på ruten benyttede materiel, såfremt den hidtidige indehaver på sådanne vilkår ønsker at afhænde dette materiel. Dette gælder dog ikke, såfremt der foreligger de i § 5, stk. 3, omhandlede

**[Holmberg.]**

omstændigheder, eller der efter den tilladelsesudstedende myndigheds skøn foreligger andre ganske særlige forhold, . . .“.

Det, der står her, bryder jo lidt med det, der indtil nu har været gældende, men jeg mener, det er helt rimeligt, at det kommer til at stå der. Det fremhæves, at disse bestemmelser ikke gælder § 5, stk. 3, og det er også rimeligt, for hvis en koncessionshaver misligholder sine betingelser og bestemmelserne, så må han naturligvis falde udenfor.

Der har været en del utryghed blandt rutebilerne under de nuværende forhold. Det er nemlig meget store investeringer, det drejer sig om, ca. 250.000 kr. for en moderne bus, og rutebilerne erkender jo også den nye tid og den nye udvikling, den hastige udvikling i et større bysamfund, og de erkender endvidere også rationaliseringen, som bl. a. består i sammenlægning, for det er nok tidens løsen. Men det er ikke rimeligt, at de, der indtil nu har kørt og betjent en rute, kan komme til at lide tab.

Ved det foreslåede er der ikke noget, der hedder goodwill. Hr. Th. Mikkelsen nævnte ordet erstatning; der er heller ikke noget, der hedder erstatning i forslaget. Der bliver kun tale om at overtage materiellet til brugsværdi. Det er det, det drejer sig om, og det må være en rimelig ordning for begge parter.

Den foreslåede nedsættelse af aldersgrænsen fra 22 til 21 år har jeg absolut ingen indvendinger imod. Bestemmelsen om, at de skal have kørt bil 1 år og have bestået en særlig prøve, bliver jo opretholdt, og det er for mig afgørende, ikke om de er 22 eller 21 år.

På mit partis vegne kan jeg altså anbefale lovforslaget.

**Dagmar Andreassen:** Det foreliggende lovforslag drejer sig som allerede sagt om mindre ændringer i en eksisterende lov. De fleste ændringer er en følge af ændringer i kommunestrukturen og er, så vidt jeg kan se, ikke af principiel karakter. Men der er jo som også allerede sagt et par andre ændringer.

Forslaget indebærer, at en mand, der uforskyldt mister koncession til en rute, skal være sikret at kunne afsætte sine biler til vurderingspris. Som oftest vil det vel

være det offentlige, der ønsker at overtage ruterne. Jeg tror, det er godt, at der er mulighed for, at materiellet kan afsættes til vurderingspris, selv om jeg ikke håber, at der ret tit vil blive brug for denne mulighed. Jeg er tilhænger af, at flest mulige ruter drives af private, men opstår der usikkerhed hos dem, der har koncessionerne, om, hvorvidt de vil miste disse koncessioner på grund af kommunesammenlægningerne, så vil de måske være tilbageholdende med at anskaffe nye biler, og det vil være til skade for alle. Denne lovændring skulle kunne bringe balance i tingene, men som sagt, jeg håber ikke, den ofte vil blive bragt i anvendelse.

Nedsættelse af aldersgrænsen fra 22 til 21 år kan vi i det radikale venstre også anbefale.

**Arne Larsen:** Som følge af ændringer i den kommunale inddeling er det sikkert nødvendigt at foretage nogle af de her foreslåede ændringer i lov om omnibus- og fragtmandskørsel med motorkøretøjer. Der ligger i alle tilfælde i den del af lovforslaget ingen principielle forandringer i kommunernes og trafikudvalgenes kompetence og arbejdsområde, dog sandsynligvis nok i den geografiske udstrækning af de kommende trafikudvalgs myndighedsområder.

Vi har ingen særlige indvendinger over for de foreslåede ændringer. Hr. Th. Mikkelsen var inde på spørgsmålet om udvalgenes størrelse, og det er da muligt, at vi i udvalget bør kigge lidt på dette spørgsmål.

Forslaget om at nedsætte aldersgrænsen fra 22 til 21 år i forbindelse med retten til at føre omnibus har vi i mit parti ikke noget at indvende imod. Vi finder, at det kan være rimeligt.

Så langt er vi i og for sig enige med ministeren og kan tiltræde forslaget. Men så hører også enigheden op.

Den foreslåede ændring af § 6, stk. 2 og 3, kan vi ikke medvirke til. Vi genkender i dette forslag visse ingredienser fra et tidligere forslag af hr. Holmberg m. fl., som blev fremsat den 14. marts 1967.

Jeg tror, vi tidligere har fastslået som en kendsgerning — og det var hr. Holmberg da også inde på — at en koncession ikke er noget formuegode; der kan ikke være tale om at yde goodwill, hvis en koncession over-

[Arne Larsen.]

drages til en anden. Disse ting er altså udelukket. Men alligevel ønsker ministeren at beskytte de omnibusejere, der ved tilladelsesperiodens udløb ikke måtte få deres tilladelse fornyet, og beskyttelsen skal altså bestå deri, at den nye bevillingshaver *skal* overtage det hidtil af den tidligere bevillingshaver benyttede materiel. Her kan der opstå en masse problemer, som jeg finder ikke løses på en tilfredsstillende måde ved at diktere en sådan bestemmelse.

Det er rigtigt, som andre ordførere har været inde på, at i forbindelse med kommuneomlægningerne vil der muligvis også ske omlægninger i trafikbetjeningen; nogle ruter vil måske blive overtaget af andre trafikelskaber, og så står man altså i den situation, at disse trafikelskaber — de kan være offentlige, de kan være private — *skal* købe noget materiel — det kan være nyt, men det kan da så sandelig også være gammelt eller udslidt — som man ikke har behov for. Der skal ydes en erstatning for materialet eller en overtagelsessum, der svarer til brugsværdien. Ja vel, men hvis man slet ikke har brug for det, så skal man altså bare smide det på lossepladsen eller på dertil indrettede områder, bilkirkegårde, der skal opmagasinere gammelt omnibusmateriel. Kan det virkelig være meningen?

Jeg finder også, at det vil være meget besværligt at administrere en sådan para- graf, for sæt nu den nye koncessionshaver ikke vil overtage det gamle materiel. Hvad gør man så? Skal han så træde tilbage som koncessionshaver, og skal man så med lys og lygte prøve at finde en ny, som vil overtage det hidtidige materiel? Jeg mener, det i høj grad vil besværliggøre, at der overhovedet sker ændringer på disse områder, hvis en sådan lovbestemmelse indføres.

Derimod vil jeg mene, at den mest fremkommelige vej naturligvis var, at trafikudvalgene medvirkede til, at der blev tilvejebragt frivillige aftaler; det synes jeg var ganske rimeligt. Da koncessionerne nu gives på 8 år og, hvis der skal ske for-

andring, skal opsiges med 2 års varsel, så er der da muligheder for frivilligt i løbet af de 2 år på en eller anden måde at få afsat sit materiel eller få en ordning med en ny koncessionshaver.

Vi kan altså ikke tiltræde disse ændringer, men vil strække os langt med hensyn til, at trafikudvalgene kan medvirke til, at problemerne løses — dog ikke på den måde, som er foreslået af ministeren.

Med disse bemærkninger regner vi med, at dette lovforslag går i udvalg, og her vil vi selvfølgelig medvirke til rimelige løsninger af disse problemer.

**Ministeren for offentlige arbejder (Guldberg):** Jeg skal blot komme med nogle enkelte bemærkninger til de 3 problemer, som lovforslaget vedrører.

De ændringer, som foreslås i lovens paragraffer indtil § 6, er, som flere af ordførerne fremhævede, simpelt hen følger af den ændring i geografien, som hænger sammen med kommunalreformen. Der skulle ikke ligge mere i det, og det tror jeg heller ikke der gør.

De to andre bestemmelser kan der derimod godt være grund til at komme med nogle enkelte bemærkninger om. Jeg vil gerne om bestemmelsen i det foreslåede nye § 6, stk. 2, for det første over for hr. Th. Mikkelsen bekræfte, at den ny koncessionshaver, som får koncessionen på betingelse af, at han er villig til at overtage det brugte materiel, hvis der opstår den situation, at ejeren af dette ikke ønsker at afstå det til brugsværdien, er frit stillet. Det mener jeg fremgår af lovforslagets tekst, fordi man udtrykkelig siger: „såfremt den hidtidige indehaver på sådanne vilkår ønsker at afhænde dette materiel“. Deri ligger, at betingelsen falder bort, hvis han ikke gør det.

Jeg vil gerne sige til hr. Arne Larsen, at jeg forstår sådan set godt, at socialistisk folkeparti ikke rigtig bryder sig om denne bestemmelse, for jeg vil da gerne medgive, at jeg tror, denne bestemmelse er en nødvendig forudsætning for, at der kan bevares

[Ministeren for offentlige arbejder.]

private omnibusruter i det lange løb. Der er jo et vist sammenfald mellem trafikudvalgene, som er dem, der tildeler koncessionerne og også kan tage dem fra folk, og den, de vil give koncessionen til, hvis det er en offentlig myndighed. Det må anses for at være en noget betænkelig ordning, at den, som kan bestemme, hvem der skal have koncessionen, og også tage den fra andre, også er den, der eventuelt kan tage den til sig selv. Jeg tror, at det er nødvendigt for at bevare muligheden for private ruter dér, hvor det i øvrigt er tilfredsstillende, og hvor der overhovedet ikke kan klages over det — og det er jo det, der er tale om her — og for at de private ruter kan have et ordentligt materiel, også i den sidste del af koncessionsperioden. Den mulighed er næsten ikke til stede, hvis man ikke kan vide, om man får lov at fortsætte, og hvis man kan risikere, at forhold, som man ikke selv har nogen som helst indflydelse på eller ansvar for, bevirker, at man får frataget koncessionen. Så må der i hvert tilfælde være den regel, at man kan komme af med det brugte materiel til det, der er dets brugsværdi.

Jeg synes ikke, at hr. Arne Larsen har ret i, at der er noget urimeligt i, at en ny koncessionshaver må overtage dette til brugsværdien, for hvis det er noget gammelt materiel, der ikke er noget værd, så har det jo heller ikke nogen brugsværdi, og så er problemet ikke så stort.

Spørgsmålet fra hr. Arne Larsen om, hvad der sker, hvis den nye koncessionshaver ikke vil overtage det, er såmænd nemt at besvare, for efter lovforslaget, hvis det bliver vedtaget, vil koncessionen blive givet på den betingelse, så han har ikke koncessionen uden at opfylde betingelsen.

Til sidst vil jeg vedrørende 21 års reglen sige til hr. Niels Ravn, at jeg tror ikke, der er nogen kønsdiskrimination i denne lov. En anden ting er, hvordan man administrerer dette problem ude omkring i trafikudvalgene; det kender jeg ikke meget til, men det er sådan set dér, det hører hjemme. Vi har i hvert fald ikke en lov, der siger, at det kun må være mænd; det har altså ikke været meningen.

I øvrigt vil jeg takke for tilslutningen.

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 næste sag på dagsordenen var:

*Forhandling om forsvarsministerens redegørelse af 11. februar om planerne for afvikling af en række militære anlæg og arealer og de heraf følgende om- og udflytninger.*

(Redegørelsen (nr. V) findes i tidenden sp. 3874).

**Sogaard:** Jeg vil gerne takke ministeren for den lejlighed, vi nu får til en debat om forsvarrets udflytningsplaner. Når vi i socialdemokratiet har ønsket denne debat her i salen om disse planer, så er det på baggrund af det store både nutids- og fremtidsprojekt, som man her i et enkelt ministerium arbejder med, og som vi mener har krav på at komme til andres kendskab. Jeg tænker her på alle de implicerede parter, først og fremmest folketinget, som dog bør vide, hvordan hele udviklingen vil forme sig på dette område, men også befolkningen og de kommuner samt eventuelle statsinstitutioner, som efterhånden bliver impliceret, og som i god tid må kende mulighederne for at kunne disponere over de frigjorte bygninger og arealer og lægge deres planer her efter. Og ikke mindst de mennesker, som er ansat i forsvaret, og som personligt bliver berørt af udflytningen, må have et uomtvisteligt krav på i meget god tid at kende deres fremtidige betingelser i forsvaret.

Når vi har ment det rimeligt at få denne sag diskuteret her i tinget, så er det også, fordi vi nu i finansudvalget er begyndt at få udflytningen stykvis, mens det samlede resultat vel nærmer sig en udgift — i hvert fald efter klimaudvalgets betænkning — på op imod 1,3 milliard kr. Det må for folketingets medlemmer være rimeligt i så stor en sag at kende de økonomiske konsekvenser samt de praktiske virkninger, dette har for hele forsvarrets område.