

[Glensgård.]

stordriften udvikler sig til, at vi skal ofre milliardbeløb på at holde disse koncessioner på indenrigstrafikken.

Der findes for øjeblikket flytyper, som man forventer kommer i handelen i løbet af 2 år, flytyper, som kører med et langt lavere brændstofforbrug end DC 9-typen, flytyper, som kører med ca. 60 passagerer, således at vi får hyppigere afgange lufthavnene imellem i stedet for den udvikling, som DC 9 medfører. Vi har set det, når vi er gået fra de små fly til større, at vi får langt færre afgange mellem provinsen og København. Derfor er begrundelsen for selve koncessionen på indenrigs- og udenrigstrafikken nok en helt anden. Det er nok et spørgsmål om, hvorvidt man ønsker at bibeholde dette monopolforetagende.

Kristine Heltberg (SF):

Selvfølgerlig er vi ikke begejstrede for alt muligt mærkværdigt i retning af papnæseforetagender, bare fordi de går under nordisk flag. Men det, der er sagen, er, at det i og for sig er et stort set nyttigt og hensigtsmæssigt foretagende til støtte for den almindelige trafik, bygget på nordisk basis, der får os til måske med en lille smule blidere øjne at se på nogle af de fejl, der givetvis er i foretagendet, og som vi i øvrigt meget gerne vil medvirke til at rette. Hertil regner jeg foruden det, der allerede er nævnt omkring de indenrigske ruter, også selve begrebet koncessioneret selskab, som jeg godt ville have ændret og givet en noget anden karakter i retning af større samfundsindflydelse og i retning af mindre binding til arbejdsgiversiden i landet i øvrigt.

Men det er ganske givet, at selv om man kan rette en masse kritik mod SAS' prispolitik, mod forskellige fejl af den ene og den anden slags, så er hovedsynspunktet det, at vi meget gerne vil have flyvetrafikken indordnet under landets almindelige og samlede trafiksystem og trafikplanlægning, og her mener vi, at vi gennem SAS har al mulighed for at medvirke til sådan noget her fra folketingets side.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Første næstformand (Grete Hækkerup):

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til udvalget om offentlige arbejder. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

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

(Lovforslag nr. 47. Fremsat 28/1 75).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Otto Mørch (S):

Da det er en form for begravelsestale, jeg skal holde ved denne lejlighed, skal jeg også prøve at sige noget pænt om afdøde.

Da man for næsten 8 år siden vedtog loven om nedsættelse af en trafikkommission, blev den enstemmigt vedtaget her i tinget. Alle havde gode, stærke og varme intentioner vedrørende arbejdet i trafikkommissionen, et arbejde, der populært sagt skulle sørge for, at Danmark fik den mest effektive trafikbetjening med de lavest mulige omkostninger.

Resultater blev nået om ikke gennem det brede kommissionsarbejde så ved underudvalgsarbejdet. En rapport plus to lovudkast kom ud af dette underudvalgsarbejde. Vi har fået en ny og effektiv lovgivning på godstransportområdet, og der kan vel snart forventes fremsat et forslag til lov om erhvervsmæssig personbefordring ad landevej, den såkaldte buslovgivning.

Når dette er sagt, må vi også konstatere, at den arbejdsform, som er mulig i en bred kommission, ikke mere er tidssvarende på trafikområdet. Det bliver for tung og for sinkende en arbejdsgang, og nu, hvor vi har et fast udvalg for offentlige arbejder, er det langt mere hensigtsmæssigt via dette udvalg at have et løbende planlægningsarbejde, eventuelt suppleret med nedsættelse af ekspertgrupper ved særlig store arbejdsopgaver. Og så tror jeg også, at vi af og til og helst én gang i hver folketingssamling skal have en mere principiel trafikdebat her i tinget.

Jeg synes, dette er en passende lejlighed til at fastslå, at vi i socialdemokratiet har

[Øtto Mørch.]

den opfattelse, som vel også deles af andre partier i tinget, at trafikken i vort samfund skal tjene dette samfund. Derfor må samfundet styre trafikudviklingen gennem sin planlægning. Vi finder i socialdemokratiet, at trafikplanlægning er en meget vigtig del af hele den overordnede fysiske og økonomiske planlægning, og derfor må trafikplanlægningen ske i nøje samspil med planlægningen af boliger, erhvervsliv og rekreative områder og med afgørende vægt lagt på moderne miljøpolitiske krav.

Vi ønsker som et af de vigtigste midler til at nå denne trafikmålsætning, at der sikres de nødvendige midler til forskning af transportøkonomi, trafikudvikling m. v. Derigennem sikrer vi nemlig også den størst mulige nyttevirkning af vore store transportinvesteringer, og herved skaber vi også grundlaget for den samfundsmæssigt rigtige fordeling mellem den kollektive og den individuelle trafik. Det har vel ikke mindst betydning i en tid, hvor ressourceproblemer og vækstproblemer må og skal indgå i vore politiske vurderinger.

Vi anbefaler lovforslaget til vedtagelse, og vi finder ikke udvalgsbehandling fornøden i denne sag.

Ivar Hansen (V):

Jeg havde ikke som den forrige ordfører, hr. Otto Mørch, mulighed for at være med på det tidspunkt i 1967, da man nedsatte trafikkommissionen, men jeg nærer ingen tvivl om, at man på det tidspunkt fandt nedsættelsen af kommissionen særdeles velbegrundet.

Vi er enige i, at en del af de opgaver, kommissionen skulle løse, nu er løst, og vi er også enige i, at andre opgaver nu bedst løses på anden måde.

Lovforslaget er jo fremsat af tidligere trafikminister Damsgaard, og vi kan fra venstres side ifølge sagens natur tilslutte os forslaget. Jeg skal ikke uddybe det nærmere, men henvise til de begrundelser, som fremgår af bemærkningerne til lovforslaget. Det er begrundelser, som vi fuldt ud kan tilslutte os, og vi ser derfor frem til en hurtig behandling af lovforslaget.

Hölge (FP):

Også i fremskridtspartiet er vi enige med

ministeren for offentlige arbejder i, at trafikkommissionen er lidet egnet til at løse landets trafikale problemer i dag, og da folketingets udvalg om offentlige arbejder må foremodes at være alt rigeligt, vil vi derfor stemme for lovforslaget, som vi gerne ser gå videre til anden behandling uden udvalgsbehandling.

Bilgrav-Nielsen (RV):

I og for sig kunne dette lovforslag godt give anledning til en mere principiel debat om trafikplanlægning, men det er ikke hensigten, og derfor skal jeg afstå fra at begynde på noget sådant. Men jeg synes, det er nødvendigt at sige, at denne kommission var der behov for, og den målsætning, der var lagt for kommissionen, er der stadig behov for. Det helt centrale her — det skal siges lige ud — er, at ingen af de skiftende — og vi kan sige hastigt skiftende — ministre til dato har villet bruge denne trafikkommission. Det er beskæmmende, fordi vi har nogle trafikproblemer her i landet, som er store, og som aldeles ikke er koordineret.

Vi møder af og til i folketingets finansudvalg ansøgninger fra skiftende ministre om forhøjelse af taksterne, f. eks. i DSB og på forskellige færgeoverfarter, med forskellige procenter forskellige steder. Der kommer en lille diskussion om det. Hver gang siger man, at man ønsker fra trafikministeren en redegørelse for, hvilken trafikpolitik der skal føres, om det er rimeligt at undlade at forhøje billetpriserne på den københavnske nærtrafik så meget, så det kan hvile i sig selv, om det er rimeligt, selv om der er et stort overskud på Storebæltsoverfarten, at forhøje dér også, samtidig med at man forhøjer de andre steder, men vi får aldrig noget svar. Vi ender altid i den situation, at vi nu må vedtage det, fordi tiden går.

Jeg tror, vi bliver nødt til i udvalget at spørge os selv: hvis vi nedlægger denne kommission — jeg kan godt se, at den ikke har kunnet arbejde — hvad gør vi så i stedet for? Når man henviser til, at kommissionen har løst sin opgave, er det ikke rigtigt. Kommissionen har måske ikke været i stand til, fordi midlerne til arbejdet ikke har været stillet til rådighed for den, at løse den opgave, den blev nedsat til at løse. Men jeg mener altså, at det er politiske årsager, der er grunden til det, og jeg mener, at vi sim-

[Bilgrav-Nielsen.]

pelt hen er nødt til at gøre op med os selv i udvalget, om vi skal føre siksakpolitik på trafikområdet.

Jeg er enig i, at folketingets udvalg om offentlige arbejder er blevet et permanent udvalg, siden vi fik kommissionen, at det er et væsentligt udvalg, et seriøst udvalg, naturligtvis, det er de udvalg, man selv er medlem af, jo altid, og at det er et udvalg, der arbejder godt i samarbejde med trafikministeriet osv. Men spørgsmålet er, om vi overhovedet kan gennemføre som politikere den nødvendige trafikpolitiske planlægning kun med dette redskab. Det mener jeg ikke vi kan. Jeg mener, at vi i høj grad på trafikområdet har behov for, at en anden instans, også en instans uden for trafikministeriet, ligesom spiller med på opgaven, giver os ideer om, hvad vi kan gøre.

Jeg synes ikke, at vi har fået løst problemet tilstrækkeligt, men jeg må erkende, at trafikkommissionen, som den er i dag, og som tingene har udviklet sig, ikke er særlig anvendelig. Jeg håber imidlertid at vi kan få en debat om, hvad vi så gør i stedet for.

Burgdorf (KF):

Jeg skal ikke holde nogen begravelsestale og heller ikke motivere noget hurra, men ganske enkelt konstatere, at vi accepterer lovforslaget, som det foreligger.

Kristine Heltberg (SF):

Det ser ikke ud til, at denne sørgmuntre begravelse, vi er ved at overvære i øjeblikket, er noget egentligt tilløbsstykke, selv om man skulle synes, at sådan noget som trafikplanlægning og slige sager burde være noget, der havde ikke blot hele folketingets, men også hele befolkningens overordentlig store interesse. Det vidner om, at denne kommission åbenbart ikke rigtig har været, hvad den skulle være, og så vil jeg sige med den gamle revolutionære sang: „Lad falde, hvad ikke kan stå“. Lad os overveje, om vi ikke kan drage lære også af det, som hr. Sigs-gaard pegede på, at man måske ved en lidt mere langsigtet planlægning og en lidt mere langsigtet overvejelse bygget på virkelighedsnær analyse vil kunne komme til at føre en trafikpolitik her i landet, som ligner noget i stedet for disse ryk, der formodentlig giver befolkningen nogle behagelige overra-

skelser meget, meget sjældnere, end de giver nogle ganske afskyelige chok.

Det er på tide, at det hele kommer i en mere systematisk gænge, og hvis hr. Bilgrav-Nielsen ønsker at bidrage til at fremme det synspunkt, vil jeg da støtte ham uden i øvrigt på nogen måde at begræde denne åbenbart ikke særlig effektive kommissions begravelse.

Svend Erik Sørensen (KrF):

Jeg vil bare sige, at det kunne tænkes, at man, som jeg nogle gange gør det derhjemme, skriver en begravelsesattest den ene dag og en fødselsattest den næste, og det kunne jo tænkes, som hr. Bilgrav-Nielsen også har påpeget det, at der er noget, vi her har begravet lidt for hurtigt, at der i hvert fald er nogle tanker til eftertanke og noget, som skal tages op på ny senere.

Men vi anbefaler lovforslaget til udvalgsbehandling. Hvis en sådan ikke er nødvendig, er vi enige i, at vi kan springe den over.

Fuglsang (DKP):

Hr. Otto Mørch betegnede selv sin tale som en begravelsestale, og det er der jo en del af de efterfølgende talere, der har taget til sig. Jeg hører til dem, som faktisk gerne ville enten vække liget til live igen eller måske lade det genopstå i en anden og bedre skikkelse.

Man kan sige en del om denne kommission, men man kan i hvert tilfælde ikke med rette påstå, at den har arbejdet sig ihjel. Jeg vil på den anden side gerne tilføje, at det, at den ikke har bestilt ret meget, ikke nødvendigvis behøver at være en motivering for at ophæve den. Det er rigtigt, at den faktisk ikke har været meget flittig. Ifølge bemærkningerne til lovforslaget har den siddet 7½ år, og den har i disse 7½ år præsteret to plenarmøder.

Der er blevet sagt heroppefra, at den har løst sin opgave. Dens opgave skulle angiveligt være at undersøge lovgivningen med hensyn til jernbaner, biler og luftfart, hvorvidt disse var i stand til at sikre landet en effektiv og billig trafikbetjening. Det var opgaven. Det, som kom ud af det, var nogle udtalelser fra nogle nedsatte arbejdsgrupper, som gik på erhvervsmæssig godskørsel og anden erhvervsmæssig kørsel på landeveje, spørgsmålet om akseltryk og om afgifts-

[Fuglsang.]

strukturen. Det må være den slags erfaringer, som i sin tid skabte det gamle ord om, at da fanden ville, intet skulle ske, nedsatte han den første komité. Det synes også at være motiveringen for denne trafikkommission.

Men det, at den ikke har arbejdet, betyder ingenlunde, at der ikke har været og ikke stadig væk er problemer af trafikmæssig art. Vi har netop i dag været stillet over for en del af den slags, og vi vil komme til at stå over for en hel del i tiden, der kommer.

Sagen er jo, at der er problemer, at der er og fremover vil være brug for undersøgelser og planlægning, i dag vel mere end nogen sinde. I vort samfund er trafikspørgsmålet en livsvigtig del af hele samfundets kredsløbssystem, afgørende for en harmonisk egnsudvikling og planlægning.

Det er trods alt også sådan, at i de 7½ år, hvor denne kommission, man kan vistnok roligt sige har siddet, er der sket en masse: jernbaner er nedlagt, andre forbindelser er blevet ringere, og den dag i dag er det sådan, at hele områder af landets befolkning står usikre over for, hvordan deres trafikproblemer og jernbaneforbindelser vil blive i tiden, der kommer.

Vi kommer til at stå over for de store trafikopgaver, deres løsninger og følgevirkninger, og derfor mener jeg faktisk, at det er det dårligst mulige tidspunkt at nedlægge en sådan kommission på. Det kan være, den har været for tungt arbejdende, men jeg synes, man bør tænke på at få skabt et andet apparat, for der er ting nok, der trænger til at blive kulegravet.

Ministeren for offentlige arbejder (Niels Mathiasen):

Jeg kan kun takke for den modtagelse, lovforslaget har fået, og jeg vil sige, at jeg synes, at behandlingen her i dag, også af de andre lovforslag, der har foreligget i forbindelse med trafikken, gør udvalget om offentlige arbejder til et meget seriøst udvalg. Jeg vil i øvrigt altid betragte et udvalg, hvori hr. Bilgrav-Nielsen sidder, som et seriøst udvalg. Men her bliver der altså i højere grad tale om et seriøst udvalg, for jeg er nemlig enig i de bemærkninger, der er gjort om, at folketinget må finde frem til en tra-

fikpolitisk målsætning, så en række af de overlapninger og planløsheden, vi har set, undgås i fremtiden.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Første næstformand (Grete Hækkerup):

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til udvalget om offentlige arbejder. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Der er ikke mere på dagsordenen.

Indfødsretsudvalget har afgivet betænkning over forslag til lov om indfødsrets meddelelse. Eksemplarer vil blive omdelt.

I skrivelse af 21. februar anmoder ministeren for kulturelle anliggender om, at der af folketinget må blive udpeget et nyt medlem til *radiorådet* som repræsentant for lyttere og fjernseere i stedet for finansminister Heinesen. Til at indtræde i radiorådet har vedkommende gruppe i stedet udpeget rangermester *Jens Martin Jensen*, Solvænget 6, Nyborg. Den pågældende er herefter valgt.

Der er foretaget ændringer i følgende udvalg:

Det energipolitiske udvalg (27/2 75):

Udtræder: Hölge

Nyt medl.: Kjærulff-Schmidt.

Udv. om fysisk planlægning (27/2 75):

Udtræder: Hölge

Nyt medl.: Kjærulff-Schmidt.

Markedsudvalget (27/2 75):

Udtræder: Kjærulff-Schmidt

Ny stedf.: Hölge.

Folketingets næste møde afholdes mandag den 3. marts kl. 13 med følgende dagsorden:

1) *Første behandling af:*

Forslag til lov om afgift af ansvarsforsikringer for motorkøretøjer m. v.

[Første næstformand.]

2) *Første behandling af:*

Forslag til lov om ændring af lov om vægtafgift af motorkøretøjer m. v. (Afgift af hyrevogne).

3) *Første behandling af:*

Forslag til lov om ændring af lov om indskud på etableringskonto.

4) *Første behandling af:*

Forslag til folketingsbeslutning om skattefrihed for virksomhedsoverskud, der udloddes til medarbejdere [af Gudme m. fl.].

5) *Valg af 21 medlemmer til et udvalg angående:*

Forslag til lov om ændring af lov for Grønland om indførselsafgifter m. v.

Angående folketingets arbejde de følgende dage i den pågældende uge henviste første næstformand til den omdelte ugeplan.

Mødet hævet kl. 13.05.
