

[Ministeren for offentlige arbejder.]

Den helt overvejende del af SAS' virksomhed er som bekendt international trafik. Medens der, som jeg var inde på, i den forløbne tid i alt væsentligt har været tilfredshed med den måde, denne SAS' hovedvirksomhed er blevet udøvet på, er forholdet måske knap helt det samme, når talen er om den mindre del af virksomheden, som udgøres af de indenrigske ruter. Jeg skal ikke her ved denne lejlighed komme nærmere ind på, hvorvidt den kritik, der fra tid til anden er rejst i forbindelse med indenrigsflyvningen, nu altid har været fuldt berettiget eller ej. Alt kan jo kritiseres, og hverken DSB eller rederier og vejtransport går som bekendt ram forbi. Jeg vil imidlertid gerne give udtryk for, at jeg er bekendt med denne kritik og fuldt rede til i forbindelse med spørgsmålet om forlængelse af indenrigskoncessionerne at se nærmere herpå under udvalgsarbejdet.

Med disse bemærkninger skal jeg anbefale lovforslaget til velvillig behandling.

Endelig tillader jeg mig at fremsætte *forslag til lov om ophævelse af lov om nedsættelse af en trafikkommission.*

Trafikkommissionen har eksisteret i godt 7 år. Den har haft til opgave at undersøge, om lovgivningen om jernbaner, biler og luftfart var tilstrækkelig til at sikre landet den mest effektive og billige trafikbetjening, og, hvis det ikke var tilfældet, at udarbejde et forslag til en mere rationel udnyttelse af vort transportsystem.

Når jeg foreslår, at loven om kommissionen ophæves nu, er det for det første, fordi jeg mener, at kommissionens opgave i vidt omfang er løst. Vi har eksempelvis i dette ting vedtaget lovgivning om godstransport med motorkøretøjer og om hovedstadsområdet's kollektive personbefordring, og vi arbejder i ministeriet med forslag til lovgivning om buskørsel og den lokale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet.

Denne lovgivning og disse kommende lovforslag er blandt andet baseret på undersøgelser og rapporter fra arbejdsgrupper under trafikkommissionen. Trafikkommissionens plenum som sådan har ikke haft disse rapporter til behandling, hvorimod de berørte interesseorganisationer, som er repræsenteret i kommissionen, har deltaget i disse arbejdsgrupper sammen med sagkyndige embedsmænd og andre, alt under ledelse af kommissionens formandskab. Her er jeg kommet til en anden væsentlig grund til at foreslå trafikkommissionen ophævet:

En stor kommission som denne med sine nu 39 medlemmer er ikke noget egnet organ til behandling af vore store trafikproblemer.

Som vi har set, kan der i løbet af ret kort tid ske voldsomme ændringer i forudsætningerne på trafikområdet og i holdningen til trafikproblemerne. Dette kræver, at man også ret hurtigt kan reagere med ændringer i trafiklovgivningen. En stor kommission, omfattende nær sagt alt og alle og med en så bredt formuleret opgave, som der her er tale om, er under disse vilkår et for tungt instrument, ja, man kan ikke se bort fra, at den ligefrem kunne blive brugt som et bekvemt påskud til *ikke* at få løst problemerne.

Jeg mener, at vi i øvrigt i arbejdet med disse problemer skal drage nytte af den omstændighed, at vi jo nu har fået et fast folketingsudvalg for offentlige arbejder — det er et andet punkt, hvor forudsætningerne er væsentligt ændret i forhold til dengang trafikkommissionen blev nedsat. I dette faste udvalg sidder der 17 medlemmer, der i en fast arbejdsrytme og med den ekspertise, der følger af denne arbejdsform, på politisk plan kan behandle trafikproblemerne både på kort og på lang sigt.

Jeg skal, idet jeg i øvrigt henviser til lovforslagets bemærkninger, hermed anbefale forslaget til tingets velvillige behandling.

Undervisningsministeren (*Tove Nielsen*):

Jeg tillader mig herved for det høje ting at fremsætte *forslag til lov om amtscentraler for undervisningsmidler.*