

[Økonomiministeren.]

også i disse tilfælde — som ved svar på spørgsmål til ministrene — og for øvrigt til alle folketingsudvalg er tale om store variationer. I nogle tilfælde kan det måske klares meget rutinemæssigt af en yngre medarbejder, i andre kan det udkræve flere persons indsats gennem nogen tid. Man kan måske som noget specielt ved udvalgs-spørgsmålene fremhæve, at de hyppigt stilles i tilknytning til vigtigt lovgivningsarbejde, der skal gennemføres inden for et kortere tidsrum, og der derfor ikke sjældent forekommer overarbejde i forbindelse med udarbejdelse og mangfoldiggørelse af svarene.

Den næste sag på dagsordenen var:

Redegørelse af ministeren for offentlige arbejder om trafikpolitik.

(Redegørelse nr. II).

Ministeren for offentlige arbejder (Niels Mathiasen):

Der klages tit over, at vi her i folketinget alt for sjældent prøver at se tingene i sammenhæng, at vi tager stilling til sagerne stykkevis og delt. Helheden — visionerne, om man vil — fortoner sig.

Mit hovedformål med nu ved samlingens begyndelse at give en samlet trafikpolitisk redegørelse er at råde bod på dette. At prøve at forklare, hvorledes vi ad mange forskellige veje og på et realistisk grundlag kan lede trafikudviklingen i en bedre retning — det vil sige i kollektiv retning.

Der er også andre gode grunde til at komme med en sådan redegørelse netop nu:

Der forestår i denne samling flere væsentlige enkeltafgørelser. Den vigtigste er valget af udformningen af en fast Storebæltsforbindelse og den forhåbentlig endelige beslutning om at sætte dette arbejde i gang.

Jeg synes endvidere, det er vigtigt at få præciseret, at trafikpolitikken rækker videre end til den fastsættelse af rammer for trafikinvesteringerne, som har været hovedtemaet for tidligere trafikredegørelser her i tinget. Trafikpolitik er i lige så høj grad spørgsmålet om hele driftssiden, det vil sige dels om taksterne, dels om betjeningen af trafikapparatet, altså driftsomkostningerne.

Som væsentlige elementer i trafikpolitikken indgår samspillet med den generelle planlægning, med miljøpolitikken og energipolitikken. Jeg vil især pege på den sammenhæng, der er mellem væsentlige sider af den redegørelse, jeg afgiver her i dag, og den landsplanredegørelse, som miljøministeren afgav i slutningen af forrige samling, og som også kommer til debat her i efteråret.

Jeg tror, det vil fremgå, at vi i den trafikpolitik, jeg lægger op til, har et virksomt middel til at fremme blandt andet de landsplanmæssige bestræbelser for en mere ligelig udvikling af landets egne.

Endelig foreligger der op til denne samling resultater af et omfattende undersøgelses- og planlægningsarbejde. Her kan jeg nævne som et eksempel DSBs Plan 90, som må indplaceres i en bredere sammenhæng.

Det er erfaringsmæssigt svært for tilhørerne at fastholde en mængde tal og konkrete detailoplysninger i en mundtlig redegørelse, og samtidig er det belastende for sammenhængen i fremstillingen at bringe dem. Jeg har derfor valgt i stedet at samle dette stof i et skriftligt bilag, som er omdelt til tingets medlemmer.

Trafikpolitikken må nødvendigvis ses i sammenhæng med den økonomiske politik. På den ene side bidrager en bedre trafikbetjening til at forbedre erhvervs- og beskæftigelsesmulighederne og dermed indkomsterne. På den anden side er der ret snævre budgetmæssige grænser for, hvad det offentlige kan bruge på trafikformål under hensyn til de krav, der i øvrigt stilles til de offentlige finanser i fremtiden.

I denne forbindelse vil jeg gerne understrege, at de bestræbelser, regeringen nu har iværksat for at forbedre beskæftigelsen, bl. a. gennem offentlige anlægsarbejder, herunder arbejder inden for trafikområdet, drejer sig om de nærmeste 1-2 år. Der er endvidere tale om en fremskyndelse af arbejder, der enten var i gang eller lå klar til hurtig igangsættelse. Beløbsrammen er ikke voldsomt stor, og endelig må vi se i øjnene, at de merbevillinger, vi nu får på denne konto, vil blive modregnet i vore normale bevillinger, når beskæftigelse og produktion i samfundet er kommet op igen.

Der er altså ikke, som nogle synes at tro, tale om, at vi nu pludselig kan gennemføre

[Ministeren for offentlige arbejder.]

en masse af de store og mindre projekter, der er ønske om næsten alle steder rundt i landet.

Jeg har derfor ved udarbejdelsen af denne redegørelse ikke anset det for realistisk at regne med, at der inden for de næste 10-15 år vil være større årlige beløb til rådighed for trafikformål på de offentlige budgetter, end vi regner med ved udgangen af den forestående 4-årige budgetperiode.

Inden jeg går ind på omtalen af de forskellige trafikområder, vil jeg gerne slå et par hovedsynspunkter fast, hvad angår opgavefordelingen. Staten har som initiativtager og gennem lovgivningen ansvaret for grundtrækkene i en trafikpolitik og dermed blandt andet også det endelige ansvar for, at der overalt i vort land bydes borgerne en rimelig trafikbetjening. Endvidere er det regeringens opfattelse, at såvel den indenlandske fjertrafik som trafikken til og fra udlandet må være et statsanliggende. Derimod må afgørelsen af, hvorledes de lokale og regionale trafikopgaver skal løses, principielt ligge hos amtsråd, kommuner og hovedstadsråd. Det gælder selvfølgelig først og fremmest for persontrafikken. Kun derved kan vi sikre det nødvendige samspil mellem trafikplanlægningen og den generelle region- og kommuneplanlægning, som netop er lagt i disse myndigheders hænder. Koordineringen mellem fjertrafik og lokaltrafik og mellem de enkelte regioners planer må ske i samarbejde mellem stat, amter og kommuner.

Vi må konstatere, at udviklingen inden for den kollektive persontrafik i 1960'erne og i begyndelsen af 1970'erne frem til energikrisen ikke har været tilfredsstillende.

Samtidig med denne uheldige udvikling i forholdet mellem kollektiv og individuel trafik voksede der i befolkningen en forståelse frem af, at dette ikke kunne og heller ikke burde fortsætte. Da energikrisen og dens følger satte ind, blev befolkningen sig fordelene ved den kollektive trafik yderligere bevidst, og dette bør vi følge op.

Uanset udviklingen inden for privatbilen vil en stor del af befolkningen altid være afhængig af den kollektive trafik. Derfor — men også af færdselssikkerhedsmæssige og miljømæssige grunde og for at holde igen på ressourceforbruget — må det efter

regeringens opfattelse være en samfundsopgave at styrke den kollektive persontrafik.

Hvad kan vi så gøre for at nå dette mål?

Der findes ikke noget enkelt middel, som alene kan vende udviklingen. Vi må sætte ind på flere fronter samtidig, og denne indsats må være godt koordineret. Afgørende resultater nås ej heller med et snuoptag, men kræver længere tid. Derfor er det vigtigt, at vi her kan lægge en kurs, som har bred politisk opbakning, og som vi derfor kan fastholde på lang sigt.

De områder, hvor der især må sættes ind, er efter regeringens opfattelse følgende:

Vi må omdisponere den indsats, der sker over de offentlige budgetter, således at en større del af midlerne anvendes til kollektive trafikformål på bekostning af foranstaltninger til gavn for den individuelle trafik. Dette er allerede i vidt omfang sket i de seneste år ved, at de betydelige besparelser, som er foretaget på trafikbudgetterne, så godt som udelukkende har ramt vejbudgetterne. Det gælder om at fastholde dette resultat og drage de nødvendige konsekvenser heraf.

Vi må have forbedret det kollektive trafiktilbud. Det er vi godt i gang med både på den lokale og den statslige side. Men der mangler meget endnu. DSBs Plan 90 viser nye veje, og på regeringens lovgivningsprogram for denne samling står flere forslag, der skal fylde andre huller i det kollektive system.

Vi må sørge for, at udbygningen af den kollektive trafik sker i takt med udbygningen af nye boligområder, ligesom vi ved planlægning af nye boligområder må tage hensyn til mulighederne for at forsyne disse med en god kollektiv trafik.

Også spørgsmålet om prisen for at benytte den kollektive transport, det vil sige takstspørgsmålet, er vigtigt i denne sammenhæng. Her gælder det om at finde det rette balancepunkt mellem på den ene side ønsket om lave takster for publikum og på den anden side kravet om høj kvalitet. Det er en balancekunst; for vi må jo nøgternt erkende, at vi får ikke — selv med den omlægning af bevillingerne til fordel for den kollektive trafik, som jeg netop talte om — så stor en del af de offentlige budgetter, at vi samtidig kan sætte taksterne i bund og kvaliteten i top.

[Ministeren for offentlige arbejder.]

På folketingets bord ligger nu DSBs Plan 90, som indeholder de tanker, DSB har gjort sig med hensyn til udviklingen af jernbanetrafikken over den næste 15 års periode. Jeg skal her omtale essensen af planen, for så vidt angår fjerntrafikken.

DSB vil ved at forbedre kvaliteten af trafikken gøre denne til et mere tiltrækkende alternativ til den individuelle trafik og regner stort set med en fordobling af sin passagertrafik i løbet af denne periode.

Den væsentligste nyskabelse er forslaget om, at der på det nuværende jernbanenet gennemføres en ensartet betjeningsstandard for fjerntrafikken, gående ud på, at hver station bør have mindst 1 afgang og 1 ankomst i timen. Bysamfund med større rejsebehov vil få flere forbindelser, bl. a. i myldretiden. Planen medfører således, at der hver time vil være forbindelse fra enhver station til alle andre stationer.

Planen forudsætter endvidere en væsentlig nedsættelse af rejsetiden gennem en forøgelse af togenes hastighed, samtidig med at sikkerheden yderligere forbedres gennem anvendelse af ny teknik.

Efter planen påregnes ikke anlæg af nye baner i planperioden. For visse banestrækninger og stationer med et svagt befolkningsgrundlag og ringe trafik lægger DSB to alternative forslag frem til politisk afgørelse. Spørgsmålet er, om de pågældende strækninger skal betjenes med tog eller med bus.

I det omfang der udføres fjerntrafik på de pågældende strækninger, må udviklingen af denne trafik anses for en statsopgave. Om trafikken skal udføres med tog eller bus hænger derimod nøje sammen med, hvorledes man fra lokalt hold vil løse de lokale trafikopgaver. Forslagene vil derfor blive forhandlet med de pågældende amtsråd, og først herefter vil der kunne træffes afgørelse i spørgsmålet.

Der peges ganske rigtigt i planen på, at der må opbygges et sammenhængende, landsdækkende trafiksystem. I denne sammenhæng må også fremhæves den idé, DSB peger på, hvorefter byer med 5.000 indbyggere og derover, beliggende uden for jernbanenettet, bør knyttes til fjerntrafiknettet ved særlige tilbringerbusser.

Spørgsmålet om en elektrificering af DSBs hovedstrækninger er på ny taget op,

men det er på nuværende tidspunkt ikke færdigbehandlet. Energiforbruget bliver ikke mindre ved eventuel overgang til el-drift, men man får større frihed med hensyn til de primære energikilder, som kan anvendes. Også miljøforbedringer indgår sammen med de driftsmæssige og økonomiske forhold i undersøgelserne, som DSB senere vil fremlægge en samlet redegørelse for.

Det er min opfattelse, at DSBs Plan 90 er udtryk for en betydelig kvalitetsforbedring af banernes udbud. Planens gennemførelse vil ud over at virke fremmende for den kollektive trafik medvirke til den mere ligelige udvikling af landets forskellige områder, som regeringen tilstræber. Den målsætning, der er indeholdt i planen, kan regeringen tilslutte sig, og de økonomiske rammer, der er opstillet for dens udvikling, finder jeg rimelige som udgangspunkt.

Med hensyn til indenrigsflyvningen tror jeg, vi kan fastslå, at der ikke er noget behov for oprettelse af flere indenrigsruter her i landet. Man kan tværtimod rejse det spørgsmål, om vi ikke har for mange. Ser vi frem til det tidspunkt, hvor vi kan tage Storbæltforbindelsen i brug, og tager vi samtidig forbedringen af togtrafikken mellem landsdelene i betragtning, er der for mig ingen tvivl om, at grundlaget for visse indenrigsruter senest til den tid falder helt bort. Af hensyn til den indenrigske ruteflyvning er der således ikke behov for anlæg af nye lufthavne eller nogen væsentlig udbygning af de bestående.

Hvad angår de mindre flyvepladser og den form for flyvning — den såkaldte almeflyvning — der sammen med skoleflyvningen er disse pladseres eneste grundlag, er forholdet det, at persontransporten med mindre fly hidtil kun har spillet en talmæssigt ringe rolle. Derimod har der i de senere år været en stærk interesse for anlæg af sådanne pladser rundt i landet. Jeg mener derfor, at der er behov for at kunne udøve en stærkere styring fra det offentlige side. Der vil derfor i indeværende samling blive fremsat forslag til ændring af luftfartsloven med henblik på ophævelse af den nugældende, i princippet frie adgang til at anlægge og udbygge private flyvepladser, idet vi ønsker et grundlag for, at der fra de centrale luftfartsmyndigheders side kan udøves en kontrol med pladsernes anvend-

[Ministeren for offentlige arbejder.]

se. Med hensyn til anlæg af nye flyvepladser vil man fremtidig være yderst tilbageholdende og kun give tilladelse i tilfælde, hvor en ny flyveplads skal erstatte en eller flere eksisterende pladser, eller hvor et behov for en flyveplads virkelig kan dokumenteres. Med en sådan politik mener jeg vi både tilgodeser væsentlige miljøhensyn og hensynet til den kollektive trafik.

I forbindelse med behandlingen af lovforslaget om forlængelse af SAS-samarbejdet gav jeg i skrivelse af 7. april 1975 til udvalget om offentlige arbejder udtryk for, at der, når koncessionsforlængelsen var gennemført, fortsat forelå en række problemer i dansk indenrigsflyvning, f. eks. vedrørende trafikudvikling, materiel, frekvenser, økonomi m. m., og at det var min hensigt at lade disse forhold nærmere analysere og vurdere. I denne forbindelse må vi også se på spørgsmålet om den indenrigske rute-flyvnings placering i det samlede transport-system.

En igangværende undersøgelse i ministeriet af indenrigsruternes økonomi kan først forventes tilendebragt om nogen tid. SAS og DANAIR overvejer for tiden spørgsmålet om det bedst egnede materiel til de danske indenrigsruter.

I hovedstadsområdet spiller både bane og bus en central rolle i den kollektive persontrafik. I den øvrige del af landet er busser det dominerende trafikmiddel i lokaltrafikken, og jernbanen spiller her de fleste steder en mere underordnet rolle.

Et af de midler, regeringen vil bringe i anvendelse for at styrke den kollektive trafik, er det forslag til en revideret buslovgivning, som vil blive fremsat inden jul. Man vil kunne opnå betydelige kvalitetsforbedringer ved en mere rationel og effektiv udnyttelse af den økonomiske indsats, det offentlige i dag gør på persontrafikkens område.

Hovedprincippet vil blive, at al erhvervs-mæssig buskørsel skal ind under en regulering. Kun herved vil det blive muligt at sikre, at der ikke sker en unødigt opsplitning af passagergrundlaget for den kollektive trafik på forskellige kørselsarrangementer, som i dag frit kan etableres. Samtidig vil man opnå, at de store beløb, det offentlige i dag yder i form af tilskud til befordring af f. eks.

skoleelever eller andre befolkningsgrupper, i højere grad også kan komme den almindelige kollektive trafik til gode. Dette kan ske ved, at disse grupper henvises til at benytte de offentlige trafikmidler, eller omvendt ved at f. eks. skolebusserne medtager almindelige passagerer. Ikke mindst det sidste kan bidrage til at løse problemer visse steder i tyndtbefolkede egne. Jeg er klar over, at sådanne trafikale helhedsløsninger er på vej flere steder, men lovgrundlaget har hidtil manglet. I forbindelse med behandlingen af lovforslaget vil der også blive lejlighed til at se på, hvilken plads telebussystemer kan tænkes at få i trafiksystemet.

Samtidig med buslovforslaget vil det blive nødvendigt at foretage visse konsekvensændringer i den gældende hyrekørselslov. Samtidig tilsigter jeg at gøre det muligt at benytte hyrevogne til løsning af kollektive transportopgaver dér, hvor dette måtte vise sig mest praktisk.

I indledningen til min redegørelse fastslog jeg, at amtsråd, kommuner og hovedstadsråd principielt må have beslutningskompetencen med hensyn til, hvorledes den lokale, kollektive persontrafik i deres respektive områder skal indrettes og drives. Kun herved kan man fuldt ud sikre det nødvendige samspil mellem region- og kommuneplanlægningen og trafikplanlægningen og ikke mindst sikre, at disse planer også føres ud i livet, således at de virkelig harmonerer. Denne kompetencefordeling forudsætter naturligvis, at disse myndigheder løser de lokale trafikopgaver på en måde, som er i samklang med de generelle trafikpolitiske retningslinjer, der fastlægges af regering og folketing.

Vi er i gang med at tilrettelægge tingene efter denne retningslinje, men vi mangler endnu en del.

I hovedstadsområdet fik vi i første omgang samlet alle offentligt ejede busser i ét kommunaltejet busselskab: HT. De private busser i området kører som entreprenører for HT, således at hele busdriften med hensyn til driftsplanlægningen og i forhold til publikum nu fungerer som en helhed. I foråret fik vi yderligere zonekortordningen og det stærkt udvidede takstsamarbejde mellem bus og bane. Der er ingen tvivl om — med de begyndervanskeligheder, der har været — at det for publikum har betydet en

[Ministeren for offentlige arbejder.]
stor forbedring og har styrket den kollektive trafik.

Jeg har pålagt Hovedstadens Trafikråd inden den 1. april 1976 at fremkomme med forslag til den endelige løsning, nemlig foreningen af bane- og busdriften i området, sådan at jeg som forudsat i den gældende lov kan fremsætte lovforslag herom i folketingsåret 1976-77. Det er regeringens ønske, at det må lykkes at nå frem til en ordning, som placerer ansvaret og dermed selvsagt også beslutningskompetencen med hensyn til hele områdets lokale kollektive personbefordring — altså både baner og busser — hos én myndighed, nemlig hos hovedstadsrådet. Kun herved kan man sikre sig, at der kommer overensstemmelse mellem områdets planlægning og udbygning i almindelighed og planlægningen og udbygningen af trafiksystemet i særdeleshed.

Det er samtidig klart, at med retten til at beslutte må også følge det økonomiske ansvar for beslutningerne. Dette betyder imidlertid ikke, at det er regeringens hensigt med en sådan reform at vælte de betydelige udgifter på dette område, som i dag afholdes af statskassen, ikke bare i hovedstadsområdet, men også ude i landet, over på de pågældende kommunale kasser. Meningen er, at man gennem en statslig tilskudsordning skal sikre kommunerne samme økonomiske stilling, som hvis opgavefordelingen var forblevet uændret. Hvis man derimod i et område vil gå videre og udbygge sin kollektive trafik ud over dette niveau, må området selvfølgelig selv finansiere en sådan merudgift.

Et af de væsentligste spørgsmål at få løst i denne forbindelse er forholdet til jernbaneliften i øvrigt. Det vil hverken være teknisk muligt eller praktisk at bryde den lokale persontrafik fuldstændig ud af områdets jernbanenet. Løsningen ligger derfor efter min mening i, at DSB udfører den lokale persontrafik med jernbane i hovedstaden som entreprenør for hovedstadsrådet. Jeg tror, at vi herigennem også kan sikre den nødvendige koordination mellem nærtrafik og fjerntrafik, men skal i øvrigt ikke i dag forsøge at foregribe de igangværende undersøgelser og beregninger, hvis resultat som nævnt skal foreligge til april næste år.

I hovedstadsområdet fortsætter udbygningen af S-banerne.

Hareskovbanen åbnes i 1977, og DSB påregner i 1981 at kunne fuldføre anlæggene til Høje-Tåstrup, Måløv samt Køge.

Herudover påtænker jeg i indeværende samling at fremsætte lovforslag om trafikbetjeningen af stationerne mellem Høje-Tåstrup og Roskilde med virkning fra 1982.

Det er endvidere tanken også i denne samling — som ønsket af udvalget om offentlige arbejder — at få lovene om Lundtoftebanen og Citybanen taget op til drøftelse.

Trafikbetjeningen af Amager er utilfredsstillende og har i mange år stået på dagsordenen. Når vi ikke er kommet videre, hænger det nok i høj grad sammen med hele usikkerheden omkring lufthavnen og Sverigesforbindelsen. Som bekendt er der ikke S-bane til Amager i dag, og vi er ikke i stand til at tage stilling til, hvorledes og hvornår en sådan bane skal anlægges, før vi kender det endelige svar på spørgsmålene om lufthavnen og Sverigesforbindelsen. En forbedring af busbetjeningen er hovedstadsrådets egen sag gennem HT, og der påhviler derfor HT's besluttende organer et stort ansvar for trafikbetjeningen af de godt 170.000 mennesker, der bor i denne del af hovedstaden, og for dem, der arbejder på Amager, men bor andre steder. Staten kommer ind i sagen om Amagers trafikforbindelser med motorvejsanlægget, der skal forbinde motorvejsnettet på Sjælland via Kalveboderne med lufthavnsmotorvejen. Et anlæg, som må laves uanset udgangen på lufthavnssagen, og som vil give os den fjerde forbindelse til Amager.

Det er på baggrund af, hvad jeg har sagt om foreningen af bane- og busdriften i hovedstaden, en selvfølge, at disse spørgsmål vil blive indgående drøftet med områdets kommunale repræsentanter, inden der tages endelig stilling.

På baggrund af den ordning, man har eller er i færd med at skabe for hovedstadsområdet, har man naturligvis rejst spørgsmålet: hvad så med det øvrige land?

Det er min opfattelse, at der bør være de samme muligheder for etablering af regionale, kollektive persontransportordninger rundt i landet som dem, vi er i færd med at

[Ministeren for offentlige arbejder.]

skabe i hovedstadsområdet. Det er derfor hensigten samtidig med forslaget til ny buslovgivning at fremsætte et forslag til en lovgivning om den kollektive persontrafik uden for hovedstadsområdet.

Jeg ved, at forholdene i flere henseender er forskellige i landets forskellige egne. Behovet for at skabe sådanne trafikordninger føles måske ikke lige stærkt alle steder; udgangssituationen, det vil sige den nuværende trafikbetjening og dennes organisation, er givetvis temmelig stærkt varierende, og også andre relevante forhold stiller sig anderledes. Jeg tror, man gør klogt i at tage disse kendsgerninger til efterretning, og det er da også min agt at forelægge forslag til en rammelov, som lægger afgørelsen af, hvor langt man vil gå, hos de lokale politiske myndigheder.

En hovedtanke i lovforslaget vil være, at der af amtsrådene i samarbejde med de pågældende kommuner inden for hvert af landets amter skal udarbejdes en samlet plan for den lokale kollektive personbefordring. En sådan planlægning er nødvendig, hvis man skal få opbygget et for regionerne og de enkelte lokale samfund tilfredsstillende rutenet gennem en bedre udnyttelse af de bestående transportressourcer. Ved at indføre bestemmelser, der pålægger de lokale myndigheder at udarbejde planer for den lokale kollektive trafik, får man fra lokal side også et bedre styr på, at den politik, der føres på dette område, samordnes med den fysiske planlægning i øvrigt — nemlig med hensyn til f. eks. nye byvækstområder, placering af overordnede centre og andre ting — sådan at de beslutninger, der træffes på det ene område, følges op af tilsvarende beslutninger på det andet.

I forslaget vil også indgå bestemmelser, der gør det muligt for de regioner, der måtte ønske det, at indføre en ordning som den, vi har eller er ved at få i hovedstadsområdet med dannelsen af et regionalt busselskab. Samordningen af busdriften vil, hvis man lokalt foretrækker det, i stedet kunne ske ved oprettelse af entreprenørordninger med eksisterende busvirksomheder. Herved og ved regler, der sikrer et nærmere samarbejde mellem busselskabet og banerne, vil man få mulighed for en bedre koordinering af tra-

fikken og for et takstsamarbejde mellem bus og bane som i hovedstadsområdet.

I modsætning til den kollektive persontrafik kan vi for godstrafikkens vedkommende groft sige, at vi i dag har et trafikapparat, der har kapacitet til fuldt ud — og mere til — at dække behovet i alle områder af landet. Problemet er altså her et andet, nemlig: hvorledes skal man forholde sig over for den overkapacitet, vi har i det nuværende transportapparat, og hvorledes skal vi på længere sigt sikre os, at vi får transporterne udført billigst muligt og med hensyntagen til sikkerhed og miljø?

Det er regeringens opfattelse, at man for at nå dette mål dels må skære toppen af overkapaciteten, dels føre en politik, der tilstræber en rationel fordeling af transportopgaverne mellem de forskellige transportmidler.

Ved transporter over lange afstande vil der i modsætning til de korte transporter som regel foreligge mere end én mulighed: lastbil — jernbane — skib. Det er med andre ord her, mulighederne for at drive trafikpolitik ved at påvirke valget af transportmiddel ligger. Hvilket transportmiddel der i det enkelte tilfælde er mest hensigtsmæssigt, beror imidlertid på forskellige faktorer: godsets art, kravet til hurtighed og til levering hos kunden inden et bestemt tidspunkt. Der bør derfor på transporter over lange afstande være et alternativt udbud af forskellige transportmidler, men generelt må man sige, at miljøhensyn og ønsket om at begrænse færdselsulykkerne taler til gunst for skib eller jernbane.

Hvilke virkemidler kan man nu tage i brug for at sikre en rationel fordeling af godstransporterne over længere afstande på de forskellige transportmidler?

Jeg tror heller ikke her, man kan nøjes med et enkelt middel, hvis vi vil nå det rigtige resultat.

Det er vigtigt, at de enkelte transportmidler belastes med og i deres prissætning afspejler omkostningerne ved de pågældende transporter, ikke blot et tilfældigt udsnit af dem, men alle relevante omkostninger.

I praksis er dette imidlertid nemmere sagt end gjort. Men uanset ufuldkommenheden

[Ministeren for offentlige arbejder.]

ved et sådant system tror jeg, det er at foretrække fremfor vor nugældende ordning.

Afgiften på mellemstore og store diesel-drevne lastvogne, der udfører den overvejende del af vore godstransporter, er en fast afgift pr. periode, alene afhængig af bilens vægt. Derimod spiller et forhold som kørselslængden ingen rolle ved afgiftsberegningen.

Hvad betyder nu dette trafikpolitisk? Det betyder, at selv om f. eks. de tunge køretøjer tilsammen betalte en afgift, der svarede til de samlede vej- og andre omkostninger, de forårsager — hvad de formentlig næppe gør — så ville forholdet være helt anderledes, når man ser på de enkelte køretøjer. De køretøjer i en given vægtklasse, der kører relativt få kilometer om året, betaler i forhold til deres transportarbejde for meget, og omvendt betaler de køretøjer, der har stor årskørsel — og det vil meget ofte være dem, der udfører de lange transporter i konkurrence med skib og jernbane — for lidt. At langtursvognene, der konkurrerer med skibsfart og baner, betaler for lidt, har væsentlig trafikpolitisk betydning, fordi de derigennem trækker trafik ud på vejene, der ikke hører hjemme dér.

Det er derfor mit ønske, at vi hurtigt kan få et tilslutning til en principbeslutning om snarest muligt at overgå til et mere rationelt afgiftssystem.

Der foreligger principielt to muligheder: En dieselolieafgift, som kendes i de øvrige EF-medlemslande, eller en kilometerafgift, som man har den i Norge og Sverige. Regeringen foretrækker en kilometerafgift efter svensk mønster fremfor en dieselolieafgift, fordi den kan ramme trafikpolitisk mere præcist og administrativt er nemmere at håndtere. Der vil gå et par år, fra en principbeslutning er truffet, indtil en sådan afgift kan træde i kraft.

Akseltryksproblemet har stået på dagsordenen længe. Regeringen var for så vidt indstillet på at søge spørgsmålet løst i denne folketingssamling, men fra Landsforeningen Danske Vognmænd, som tidligere er gået stærkt ind for forhøjelsen af akseltrykket til 10 t, har jeg for ganske nylig modtaget en henstilling om på baggrund af den øjeblikkelige store ledighed i erhvervet ikke at fremme sagen for tiden. På denne baggrund

finder regeringen ikke anledning til at foretage videre i denne sag indtil videre.

Inden jeg forlader lastbiltrafikken, vil jeg også gøre nogle bemærkninger til loven om godstransport med motorkøretøjer, som trådte i kraft den 1. april 1974.

Det var jo hensigten med loven at skabe en rimelig balance mellem udbud og efterspørgsel inden for vognmandserhvervet. Herved skaber man sundere konkurrencevilkår for erhvervet og medvirker til en samfundsøkonomisk bedre fordeling af transportopgaverne.

På grund af konjunkturedgangen, som satte ind næsten samtidig med at loven skulle til at fungere, har vi endnu ikke fået den tilsigtede balance mellem udbud og efterspørgsel. Med de tilladelser, der er udstedt i henhold til lovens overgangsbestemmelser, er der stadig overkapacitet inden for erhvervet, men når opgangen engang slår igennem, så vil balancen kunne opnås.

Alligevel må det fastslås, at loven har haft en positiv virkning. Havde vi ikke haft denne lov, ville der — netop i en periode, hvor konjunkturerne svigter — givetvis have været en mærkbar tilgang til vognmandserhvervet af folk, der var blevet ledige i andre erhverv. En sådan tilgang har vi med loven kunnet forhindre.

På fragtmandsområdet har der været visse problemer, idet indslusning i systemet af et antal kontrakttruter, der viste sig langt at overstige antallet af de hidtidige koncessionerede ruter, uvilkårligt har givet anledning til utilfredshed såvel hos de hidtidige koncessionsindehavere som hos de nye.

Det er imidlertid min opfattelse, at den nye lov gør det muligt at få en styring også af fragtmandskørslen. Lovens regler om fragtcentraler, som først trådte i kraft den 1. januar i år, og hvis virkning i praksis først nu er ved at melde sig, vil bidrage hertil. Det samme vil den adgang, vejtransportrådet har fået ved loven til at skaffe sig materiale til bedømmelse af behovet for de enkelte ruter — materiale, som er en forudsætning for at kunne skabe et ensartet og rationelt rutenet, der giver de enkelte store som små lokalsamfund landet over en forsvarlig trafikbetjening.

Det fremtidige DSB-godstransportsystem, som også er beskrevet i Plan 90, skal

[Ministeren for offentlige arbejder.]

være landsdækkende og tilbyde dør-til-dør transport af alle arter af godsforsendelser.

De tekniske forudsætninger for et sådant tilbud til transportbrugerne skabes ved en videreudvikling af DSBs systemtransport — altså kombineret transport med lastbil og jernbane — samt ved mekaniseringen af godshåndteringen. Den lange del af transporten skal foregå med jernbane mellem ca. 10 godsterminaler, der er sådan placeret, at de dækker hele landet. Mellem terminal og transportforbruger foregår transporten hovedsagelig med lastbil. Jeg vil i denne forbindelse tilføje, at når vi gennem det nye afgiftssystem for lastbilerne, jeg før talte om, får en prissætning for de lange lastbiltransporter, som konkurrerer med banerne, der virkelig afspejler de fulde vejomkostninger, er det for mig en selvfølge, at DSBs godstakster og rabatter må ansættes ud fra tilsvarende omkostningssynspunkter.

Jeg fremsatte forleden her i tinget forslag til en havnelov, og derfor skal jeg ikke gå ind på havnenes og søfartens problemer, men blot understrege den betydning, som søtransporten har i vort samlede trafikmønster — ikke blot i forhold til udlandet, hvor denne transportform stadig er dominerende, men også i vort indenlandske transportsystem.

I juni 1973 vedtog folketinget med et meget stort flertal forslaget til lov om anlæg af en Storebæltsbro. Forinden havde tinget ved anden behandling forkastet et forslag om i stedet at bygge en såkaldt biltogsforbindelse.

Arbejdet på grundlag af 1973-loven kom aldrig i gang. I stedet bad min forgænger Storebæltstyrelsen om at foretage en ajourføring og supplerende af det beslutningsgrundlag, som forelå, da 1973-loven blev vedtaget, for at få fastslået, om der var sket ting, som kunne ændre den trufne beslutning om forbindelsens form. At der skulle laves en Storebæltsforbindelse, blev der derimod ikke sat spørgsmålstegn ved.

I august i år fik vi denne supplerende redegørelse.

Regeringen har nu haft lejlighed til på ny at overveje spørgsmålet, og det er vor vurdering, at der ikke er påvist sådanne ændringer i det bedømmelsesgrundlag, der forelå forud for lovens vedtagelse i 1973, at der er nogen anledning til at foreslå loven

ændret. Det er derfor regeringens standpunkt, at forberedelserne til broarbejdet skal sættes i værk snarest muligt, og at arbejdet fremmes så meget, det er praktisk og teknisk muligt. Den tidligere regering gav tilsagn om, at arbejdet ikke ville blive iværksat, før folketinget havde fået lejlighed til en fornyet drøftelse af sagen. Det bliver der nu, og jeg går ud fra, at der i trafikudvalget bliver lejlighed til en indgående vurdering af det foreliggende materiale. Jeg er selvsagt rede til på enhver måde at bistå udvalget i dette arbejde, men vil samtidig gerne sige, at regeringen lægger afgørende vægt på, at vi når frem til den endelige stillingtagen inden jul.

Jeg gør opmærksom på, at vi ikke kan stoppe enhver udbygning af færgeberedskabet, så snart denne beslutning er truffet. Det må fortsat være muligt at betjene trafikken på en rimelig måde i de år, der vil gå, før forbindelsen kan åbnes.

Vejpolitik er et meget vigtigt led i den samlede trafikpolitik — trafikalt, bevillingsmæssigt og miljømæssigt.

I foråret fremlagde vejdirektoratet i samarbejde med andre vejbestyrelser den såkaldte „Vejplanskitse“ for perioden 1975-90.

Arbejdet med planen begyndtes i 1972, og der er nedlagt et meget stort arbejde i den. Jeg måtte imidlertid allerede ved planens fremkomst advare imod at tro på, at man her havde planen for de næste 15 års udbygning af vort vejnet. Denne advarsel må jeg gentage og uddybe i dag.

Som al anden planlægning bygger vejplanskitsen på visse forudsætninger. Vi kan ikke i dag bygge på disse forudsætninger, hvis der skal være sammenhæng i den trafikpolitik, jeg har opridset, og hvis vi skal bevæge os på et realistisk økonomisk niveau.

Investeringerne ligger ifølge planen på et væsentlig højere niveau end det nuværende, og det er urealistisk, hvis man på den ene side må erkende, at vi set over de næste 15 år ikke får flere penge til alle trafikformål tilsammen, end vi får nu, og hvis man samtidig mener noget med at ville fremme den kollektive trafik.

Hertil kommer, at det trafikbehov, som planens anlæg skulle dække, nok også må anses for noget for højt regnet. For det før-

[Ministeren for offentlige arbejder.]

ste har vi i de seneste år kunnet konstatere, at hverken bilparken eller trafikken vokser helt så stærkt som efter de prognoser, planen bygger på. Der er flere årsager hertil; nogle er af forbigående karakter, medens andre utvivlsomt er et udtryk for varige afvigelser mellem prognosen og virkeligheden.

Til dette kommer imidlertid — og det er vigtigt i denne sammenhæng, måske det vigtigste — at hvis vi gennemfører den trafikpolitiske kursændring, som der lægges op til her i dag, og som vi allerede er midt i, og hvis vi selv tror på, at denne politik vil få de virkninger, vi siger den vil, får dette uundgåeligt konsekvenser for vejtrafikens størrelse. Så bliver vejtrafikken mindre, så bliver behovet for nye veje mindre — og det var jo netop en væsentlig del af meningen med det hele.

Man vil måske indvende imod det, jeg har sagt, at en sådan politik kan indebære en risiko for, at vejstandarden her i landet vil falde. Sagt med andre ord, at der kan være fare for, at bilerne på visse tider af året eller døgnet, når trafikken er tættest, ikke kan komme så hurtigt frem, som hvis man byggede flere veje. Det vil jeg da ikke bestride. Vi kan godt komme ud for flere situationer — midlertidige eller mere varige — hvor trafikken kommer lidt langsomt frem. Men hvor stor er ulykken egentlig ved det? Det kunne jo bl. a. animere én og anden til at lade bilen stå og tage tog eller bus. Og hvem har egentlig fastslået, at de hidtidige normer var de absolut rigtige?

Tingets medlemmer er alle bekendt med den oprøvning af tidligere standarder og normer, som vi over et bredt felt er blevet tvunget ud i i disse år. Vejnormerne, herunder kravene til at kunne komme hurtigt frem under alle forhold, kan vi ikke holde uden for denne omvurdering. Der er sandt at sige adskillige områder, hvor en reduktion af normerne er nok så svær at bære som på vejområdet.

Jeg kan derfor ikke acceptere, at en standardforringelse for vejtrafikken i sig selv skulle være noget vægtigt argument imod den mere tilbageholdende vejbygningspolitik, jeg må gøre mig til talsmand for.

Selv om vore teknikere og landskabsarkitekter er blevet endog særdeles dygtige til at

indpasse vejanlæg i landskabet, og selv om vi har ofret og fortsat vil ofre store beløb med dette formål, kan det dog ikke ændre på det forhold, at det i de fleste tilfælde ikke er nogen lykke, hverken set fra et æstetisk synspunkt eller set i forhold til de omkringboende, at skulle føre et nyt stort vejanlæg gennem et område. Alt andet lige tror jeg derfor, det vil være en fordel, om vi kan klare os med noget færre veje. Herved kan vi blandt andet også begrænse de alvorlige problemer, som det store vejbyggeri skaber for landbrugserhvervet, herunder også i forbindelse med jordomdelingsproblematikken.

Såfremt man er enig i den grundholdning til vejpolitikken, jeg har formuleret her, bliver det nødvendigt over en bred front at tage de eksisterende vejplaner og -projekter op til nyvurdering. Heri ligger en betydelig opgave og en stor udfordring til vore vejplanlæggere og vejbyggere, en udfordring, som jeg er overbevist om at de kan tage op. Vi kan nemlig ikke i denne situation blot holde fast ved de planer, der tidligere — og under helt andre trafikale og økonomiske forudsætninger — blev lagt, og så bare skyde anlægstidspunkterne 5, 10 eller 15 år ud i fremtiden. Det ville føre til åbenbart urimelige resultater med overdimensionerede anlæg visse steder og manglende gennemførelse af øjeblikkeligt nødvendige forbedringer af vejnettet andre steder.

Den ændring af tidligere planer, som bliver nødvendig, og som vi er i gang med, vil utvivlsomt få en meget blandet modtagelse rundt omkring på de steder, hvor de rent praktiske og meget håndgribelige følger vil vise sig. F. eks. tror jeg, at nedtrappingen af den oprindeligt planlagte indføring af Lyngbyvejen til det projekt, som nu udføres, er blevet meget positivt modtaget. Et andet eksempel er den hidtil planlagte sydlige motorvejslinje over Amager, som jeg senere i denne samling vil foreslå ophævet.

Omvendt er der heller ingen tvivl om, at man andre steder vil føle skuffelse over, at et anlæg, som man havde ventet at få og måske indrettet sin planlægning efter, flyttes, bliver mindre, end man troede, eller måske slet ikke kommer. Derved føles en skuffelse. Vi må imidlertid se helt nøgternt på disse ting og erkende, at skulle vi indfri alle de forventninger, der tidligere er skabt,

[Ministeren for offentlige arbejder.]

ville vi sprænge de økonomiske rammer, som vi har, og viljeløst sidde som fortidens fanger.

Blandt de vejprojekter, som vi på ny må se på, er også nogle meget store broprojekter over Storstrømmen og over Alssund. De er nærmere omtalt i den skriftlige del af redegørelsen.

Der er på vejtrafikkens område endnu nogle trafikpolitiske virkemidler, som ikke er omtalt, men som er væsentlige. Det er de direkte restriktioner på kørsel og parkering.

De spiller en væsentlig rolle i helheden, fordi de dækker et område, som vi ikke kan gøre os håb om at nå med de generelle indgreb. I modsætning til disse er restriktionerne meget målrettede og forskellige. Deres anvendelsesområde er bytrafikken, især de store byer. De spænder fra tidsbegrænset parkering til permanent lukning af gader eller hele områder for bilkørsel; reservering af en vognbane for busser er et andet eksempel. Jeg tror, at en bevidst anvendelse af denne reguleringsmulighed udgør et uundværligt element i den trafikale ordning for ethvert større bysamfund. Samtidig har den — rigtigt anvendt — også en videregående betydning ved at medvirke til at fremme brugen af den kollektive trafik på privatbilens bekostning.

En meget væsentlig bestanddel i begrebet vejstandard er sikkerheden. Medens jeg som sagt er temmelig kritisk over for visse af de andre sider af dette standardbegreb, gælder dette ikke sikkerhedssiden. Selv inden for rammerne af begrænsede vejbudgetter mener jeg, vi skal prioritere sikkerheden højt. Samtidig vil jeg fremhæve, at i indsatsen for færdselssikkerheden er vejene, deres udformning og tilstand kun et enkelt led. En lang række andre faktorer har lige så stor betydning, når det drejer sig om at nedsætte tallet af dræbte og lemlæstede. Hastighedsgrænserne og brugen af sikkerhedssele er blot to markante eksempler. Derfor må vi anskue sikkerhedsproblemet på tværs af ministeriernes arbejdsområder og lægge vægt på: hvor får vi det største resultat for en given indsats? Gør vi det, vil vi se, at i visse tilfælde er det på vejsiden, indsatsen skal gøres, i andre tilfælde får vi mere ud af at satse på andre faktorer. Også med hen-

syn til sikkerheden vil et skift fra individuel til kollektiv trafik være en gevinst.

Med vejloven af 1972 skete der en radikal organisatorisk nyordning af det danske vejvæsen, idet vi fik 3 principielt sideordnede vejbestyrelser.

Der har i den forløbne tid, navnlig fra Amtsrådsforeningen, været rettet kritik mod ordningen. De to væsentligste punkter i kritikken har været, at vægten i investeringerne ikke som forudsat er flyttet over på hovedlandevejene, og at administrationen af hovedlandevejene giver anledning til dobbeltarbejde.

Jeg er til enhver tid beredt til at diskutere, om det middel, vi har valgt til løsning af en opgave, er det mest praktiske. Før vi kan føre en sådan diskussion med udbytte, må vi imidlertid være helt klar over, hvad opgaven er. Jeg er derfor rede til, når vi har fået gennemdrøftet det vejpolitiske oplæg, jeg her er kommet med, sammen med Amtsrådsforeningen og andre at tage en fordomsfri drøftelse af, hvilket middel der skal bruges. Men rækkefølgen må fornuftigvis være den, jeg siger.

Som medlem af EF må vi naturligvis også se transportpolitikken i en Fællesskabssammenhæng. Både mine forgængere og jeg har haft flere lejligheder til at drøfte disse spørgsmål såvel med folketingets markedsudvalg som med trafikudvalget. Jeg skal derfor begrænse mig til et par enkelte bemærkninger.

Den trafikpolitiske grundholdning, jeg har trukket op i min redegørelse, stemmer, så vidt jeg kan se, meget godt overens med den fremherskende holdning i de øvrige medlemslande. Udgangspunkterne og måden at gribe tingene an på er imidlertid temmelig forskellige. Samtidig er det mit indtryk, at man på transportområdet fra Kommissionens side er tilbøjelig til at gå videre i bestræbelserne på at harmonisere forholdene, end der egentlig føles et praktisk behov for i medlemslandene. Det er, ligesom om man glemmer, at den overvejende del af trafikken, selv i de små medlemslande, er rent national trafik — man kan kalde det nært trafik, om man vil. Vi har derfor ofte været — og vil muligvis også i fremtiden være — i den situation, at vi ikke har kunnet gå ind for meget af det, som foreslås, simpelt hen

[Ministeren for offentlige arbejder.]

fordi det ville skabe komplikationer, som ikke har deres naturlige modstykke i praktiske fordele.

Et enkelt andet EF-spørgsmål vil jeg benytte anledningen til at fremholde. Det har flere gange såvel i som uden for tinget været hævdet, at vi helt eller delvis kunne få vore store trafikinvesteringer finansieret gennem EF. Jeg har før sagt, at man ikke måtte regne med særlige muligheder herfor, men jeg har tillige på den givne foranledning konsulteret EF-Kommissionen om spørgsmålet. Svaret er ganske klart: under de nuværende forhold vil af EF's forskellige fonds kun regionalfondens kunne komme på tale, og den vil formentlig ikke engang blive aktuel, idet der stilles en række betingelser for støtte herfra, som næppe vil kunne opfyldes. Ud over forudsætningen om, at projektet ligger i en egn af landet, som tidligere er udpeget som støtteberettiget, kræves blandt andet, at det støtteberettigede projekt i princippet skal være direkte knyttet til skabelse af industri-, håndværks- eller servicevirksomheder, hvilket i EF-sammenhæng f. eks. ikke betyder en Storebæltsbro. Der findes i øvrigt i praksis kun ganske enkelte undtagelser fra kravet om direkte tilknytning. I givet fald ville der kunne ydes støtte på mellem 10 og 30 pct. af de nationale, offentlige udgifter, og det samlede støttebeløb er ganske beskedent. Af fondens samlede beløb på ca. 2,2 mia kr. i 1975 kan små 30 mill. kr. tildeles Danmark, hvoraf størstedelen forventes at gå til projekter i Grønland. Man må nok forstå, at der henset til fondets formål og kriterier faktisk ikke her er nogen mulighed for støtte til vore store trafikprojekter.

Tilbage bliver den velkendte mulighed for at optage lån i den europæiske investeringsbank på vilkår, der i høj grad svarer til markedsvilkårene. Om man skal foretrække det frem for lånoptagning andre steder i udlandet, skal jeg ikke tage stilling til nu, blot nævne, at ansøgninger til investeringsbanken skal forelægges Kommissionen til udtalelse — en udtalelse, hvis indhold ifølge Kommissionens svar til mig vil afhænge af, om der består et rimeligt forhold mellem det pågældende projekt og Fællesskabspolitikken.

Jeg håber, jeg herved har gjort det klart

for enhver, at det nok er ønsketænkning, hvis man tror, der ligger en masse billige EF-penge til finansiering af vore trafikprojekter og venter på os.

Jeg håber, at den redegørelse, jeg nu har givet, må have bibragt tinget et klart indtryk af, hvori regeringens trafikpolitik består. Jeg tror også, man vil have forstået, at der er en klar mening med og en sammenhæng imellem de mange små og store enkeltdispositioner, hvori denne politik i det daglige finder udtryk. Det er klart, at der kan være forskellige meninger om dette eller hint, og det bliver der nu lejlighed til at drøfte.

Inden jeg slutter, vil jeg imidlertid gerne fremdrage endnu én ting: trafikministeriets organisatoriske opbygning peger ikke særlig frem imod en sådan trafikal helhedsopfattelse — tværtimod, må man vel sige. Man har da også ved tidligere lejligheder peget på, at der savnes et overordnet planlægnings- og styringsorgan til bistand for ministeren og dækkende hele ministeriet for offentlige arbejders område.

I forbindelse med lovforslaget om nedlæggelse af trafikkommissionen i foråret blev spørgsmålet om oprettelse af en planlægningsafdeling igen rejst under udvalgsdrøftelserne.

Det i 1974-75 stillede forslag om oprettelse af en planlægningsafdeling bortfaldt som et led i sparebestræbelserne, men det er på ny optaget på ministeriets bidrag til finanslovsforslaget for finansåret 1976-77.

Af min redegørelse er det flere gange fremgået, at der i de enkelte styrelser under ministeriet foregår et omfattende planlægningsarbejde. Som aktuelle eksempler herpå er blandt andet nævnt „Skitse til vejplan“ og „DSB — Plan 90“. Det er min opfattelse, at planlægningsarbejdet i princippet bør ske decentralt, i generaldirektorater, direktorater m. m.

Men der savnes i ministeriet det organ og de ressourcer, som skal til for løbende at sikre den koordinering og styring af planlægningen, som er en nødvendighed, hvis ressourcerne skal udnyttes bedst muligt.

Jeg håber, at den debat her i salen, som vil følge efter redegørelsen, såvel som de senere drøftelser i trafikudvalget vil føre frem til en klar stillingtagen til de grundlæggende spørgsmål, som det har været denne

[Ministeren for offentlige arbejder.]

redegørelses hovedformål at lægge op til. Hertil kommer så de lovforslag, der er nævnt i åbningstalen, og hvis baggrund og sigte jeg har placeret i en sammenhæng.

Det kræver imidlertid beslutsomhed, stædighed og samarbejde at lægge og fastholde den langsigtede trafikpolitiske linje, som alene kan give resultater.

(Den mundtlige redegørelse er ledsaget af et skriftligt bilag, der er trykt som særtryk og vil blive optaget i Folketingstidende, tillæg B.).

Den næste sag på dagsordenen var:

Anden behandling af forslag til lov om indfødsrets meddelelse.

(Lovforslag nr. 15. Fremsat 9/10 75. Første behandling 15/10 75. Betænkning 16/10 75).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets paragraffer og spørgsmålet om dets overgang til tredje behandling sattes til forhandling under ét.

Ingen bad om ordet.

Lovforslagets §§ 1 og 2 og dets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

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

Den næste sag på dagsordenen var:

Anden behandling af forslag til lov om ændring af forskellige lovbestemmelser for Færøerne om pristalsregulerede sociale ydelser.

(Lovforslag nr. 11. Fremsat 8/10 75. Første behandling 15/10 75).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets paragraffer og spørgsmålet om dets overgang til tredje behandling sattes til forhandling under ét.

Ingen bad om ordet.

Lovforslagets §§ 1-5 og dets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.

Den næste sag på dagsordenen var:

Anden behandling af forslag til lov om ændring af lov om statsgaranti for obligationslån optaget af Færøernes Realkreditinstitut.

(Lovforslag nr. 16. Fremsat 9/10 75. Første behandling 16/10 75).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets tekst og spørgsmålet om dets overgang til tredje behandling sattes til forhandling under ét.

Ingen bad om ordet.

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

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om indkomstskat [af Ømann m. fl.].

(Lovforslag nr. 25. Fremsat 15/10 75).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ministeren for skatter og afgifter (Svend Jakobsen):

Socialistisk folkeparti genfremsætter her det forslag til lov om indkomstskat, der var fremsat såvel i sidste samling som i forrige samling. Lovforslaget går i hovedtræk ud på, at der gennemføres en statslig enhedsskat, der skal afløse samtlige statslige, kommunale og amtskommunale indkomstskatter. Skatten skal efter forslaget udskrives efter en progressiv grundskala, men således at almindelige arbejdsindkomster beskattes med samme procent.

Dernæst foreslår man en fuldstændig ophævelse af sambeskatningen mellem ægte-