

[Holmberg.]

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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