

[Niin-Hansen.]

sering, der skal og bør ske, og som burde være sket for længst inden for de offentlige trafikmidler. Vi vil også gerne sige, at de store opgaver, der er peget på, og som der i denne sal ofte har været enighed om at man må tage fat på, må der heller ikke ske en udsættelse af med henvisning til trafikkommissionen. Vi har i mit parti ved flere lejligheder peget på vigtigheden af at få opfyldt vore ønsker om trafikforbindelser tværs over landet ved påbegyndelsen af en fast forbindelse over Store-Bælt. Vi lægger fortsat vægt på, at man så hurtigt som muligt får en lovgivning herom, og opfordrer ministeren til at fremskynde sagen. Også på en række andre områder mener vi at der må arbejdes videre med planlægning, udbygning og rationalisering; kommissionen må ikke standse noget af dette.

Vi vil gerne i det udvalg, som hr. Lindberg mente det var naturligt at nedsætte, drøfte kommissoriet nærmere. Man får måske af ministerens fremsættelsestale i nogen grad indtryk af, at der er spørgsmål, som man lægger vægt på i dette kommissionsarbejde — spørgsmål, som man vel ikke kan regne med hører til de mest principielle. For at sige det på en anden måde: det kan ikke være meningen med en trafikkommission, at det skal være en art voldgift til at afgøre, hvordan man skal løse specielle interesseløst spørgsmål; her tænker jeg på det, der er peget på i forbindelse med konkurrencen imellem DSB og det private erhvervsliv. Vi vil gerne tage sagen op i kommissionen, men mener ikke, at det kan være den slags spørgsmål, man skal stille i spidsen af en trafikkommissions arbejde.

Med hensyn til DSBs rationalisering savner vi først og fremmest et forslag fra DSB selv. Det må komme derfra; det kan ikke være således, at man skal have andre til at pege på løsninger, som forudsætter, at vi hører, hvad DSB ønsker; men vi vil selvfølgelig gerne drøfte de principielle spørgsmål, som vi også har rejst ved andre lejligheder, bl. a. om DSBs overgang til et koncessioneret selskab. Ministeren har på et spørgsmål, jeg stillede for kort tid siden, svaret bekræftende, at man i kommissionen kunne drøfte en sådan helt anden placering af de danske statsbaner.

Når vi skal se på, hvilke problemer en trafikkommission skal løse, så bør man, synes vi, først og fremmest se på, hvad formålet skal være med vor trafikpolitik. Formålet er følgende: vi skal opfylde et behov, der er blevet anderledes end tidligere, men betyder mere for den enkelte og for erhvervslivet; trafikomkostningerne er en faktor af stigende betydning inden for hele erhvervslivet. Men vi må også se, hvad man kan fremme ved hjælp af en trafikpolitik og i den forbindelse en planlægning; for vi tror ikke på, at det er nok at opfylde et behov, der er opstået. En planlægning er nødvendig, og jeg kan ikke se, at vi kan komme uden om forbindelsen imellem trafikplanlægningen og landsplanlægningen, så at vi herigennem ved tilrettelæggelsen af trafikpolitikken kan nå frem til noget, som jeg tror mange lægger vægt på: en spredning af erhvervslivet over hele landet og derigennem en mulighed for at nedbringe omkostningerne på en række områder.

Dertil kommer hele det europæiske perspektiv, som også ministeren har omtalt. Det er ganske nødvendigt, at vi i den trafikpolitik, vi tilrettelægger, har det for øje og forbereder også vor trafikmæssige tilslutning til det øvrige Europa.

Endelig er der spørgsmålet om forholdet mellem den offentlige og den private sektor inden for den kollektive trafik. Ved siden af den ændring, der skal ske i den kollektive trafik som følge af den udvikling, der er sket, må man selvfølgelig også afveje, om det skal være det offentlige eller private, der sørger for denne kollektive trafik. Vi mener, det skal være et både-og. Der er områder, hvor statsinstitutioner i dag har opgaverne, men hvor man kan se at de på grund af hele overgangen til og interessen for den individuelle trafik lige så godt kan løses af private.

Vi har i øjeblikket, som også ministeren omtalte, en lovgivning, der giver en vis beskyttelse og vel også et vist monopol på disse områder. Det er muligt, at en vis beskyttelse fremtidig er nødvendig, men vi tror, vi kan liberalisere, og vi vil også gerne pege på, at når man har en privat sektor, der investerer inden for den kollektive trafik, så har denne private sektor også krav på en vis beskyttelse. Hvis den f. eks. har opar-