

[Ninn-Hansen.]

bejdet en rute, kan det ikke være sådan, at fordi offentlige organer har en interesse i at overtage denne rute, kan det ske uden videre. Beskyttelsen er nødvendig til begge sider, men vi mener altså også, at en liberalisering må være mulig.

Ja, vi vil gerne se på disse og andre spørgsmål i udvalget. Vi håber, at det vil være muligt — og det regner vi med — at få et kommissorium for denne kommission, der kan bevirke, at man tager fat på alle disse afgørende trafikproblemer, der foreligger for os.

**Arne Larsen:** Socialistisk folkeparti hilser med tilfredshed lovforslaget om nedsættelse af en trafikkommission. Det er helt i overensstemmelse med et længe næret ønske i vort parti, thi også vi finder, at det er i allerhøjeste grad en påtrængende opgave at underkaste landets samlede trafikpolitik en tilbundsående undersøgelse.

I henhold til det af ministeren fremsatte lovforslag skal kommissionens opgave bl. a. være at undersøge hele den gældende lovgivning på det trafikmæssige område, altså jernbanernes lovmæssige stilling, såvel DSBs som de private baners, biltransportens, lufttransportens og søtransportens forskellige problemer, og kommissionen kan endvidere eventuelt stille forslag, som tilsigter at give samfundet den mest effektive og hensigtsmæssige trafikbetjening. Vi kan helt og holdent billige denne arbejdsopgave.

Kommissionen skal også undersøge de enkelte transportmidlers drift under den gældende lovgivning og eventuelt også her fremkomme med forslag om bedre trafikformer, om eventuelle driftsomlægninger, moderniseringer, rationaliseringer, koordineringer osv. osv. Hvad især det sidste angår, vil der jo nok blive rejst mange vitale spørgsmål, især om statsbanernes problemer, driftsproblemer i det hele taget. Det er jo en kendt sag, at statsbanerne i mange henseender har en ganske vanskelig position og har store vanskeligheder at overvinde.

Transportarbejdet her i landet har jo udviklet sig ganske kolossalt siden 1950. Transportarbejdet pr. indbygger var f. eks. i 1950 850 tonkilometer, og i 1965 var det oppe på 2.600 tonkilometer. Transportarbejdet pr. indbygger var i 1950 3.100 personkilometer,

og i 1965 var tallet steget til 9.000, altså en tredobling for begge disse trafikarters vedkommende på blot 15 år.

Statsbanernes andel i hele dette transportarbejde er stærkt faldende; f. eks. er banernes andel i godstransportarbejdet nu nede på 12 pct. mod 36 pct. i 1950, altså faldet til en tredjedel. Det er da ganske klart for mig, at statsbanerne ikke har kunnet klare sig i konkurrencen med biltransporten, og at det har medført, at samfundet på en række væsentlige områder har måttet løse en hel masse spørgsmål i forbindelse med udviklingen af biltransporten her i landet. Biltransporten bliver mere og mere dominerende, og det giver store problemer, som offentligheden skal og bør løse, med krav om trafikinvesteringer af uhyre omfang, således som vi jo af og til bliver stillet over for det her i folketinget.

Der er mange problemer at tage op for en sådan kommission. Ministeren forsøger vel nok i nogen grad at afgrænse kommissoriet; kommissionsarbejdet skal efter ministerens opfattelse især beskæftige sig med transportsystemets funktion som sådan og de principielle og generelle spørgsmål i forbindelse hermed. Ministeren nævner også i bemærkningerne, hvad han bl. a. ikke mener der bør tages op — jeg tillader mig at citere fra fremsættelsestalen —

„Det er således ikke hensigten, at kommissionen direkte skal beskæftige sig med landsplanlægningsmæssige problemer, og kommissionen skal ikke detaljeret beskæftige sig med en bestemt egns eller byområdes trafikbetjening eller med spørgsmål, om den eller den sidelinje kan nedlægges, om der skal være tunnelbaner i København, eller om den og den bestemte hovedvej skal have den og den linjeføring.“

Det kan være rigtigt, at det kunne føre for vidt, hvis kommissionen skulle tage sig af disse enkeltproblemer, disse petitesse-spørgsmål. Nu er landsplanmæssige problemer imidlertid blevet draget frem dels i fremsættelsestalen, dels af andre ærede ordførere her, og også jeg finder, at det i høj grad er nødvendigt, at vor trafikpolitik indpasses i landsplanmæssige aspekter. Man må måske have lov at spørge, hvem der egentlig skal tage sig af denne side af sagen. Vi har jo mange egns- og regionsplanmæssige pro-