

Den næste sag på dagsordenen var:

*Anden behandling af forslag til lov om nedsættelse af en trafikkommission.*

(Første behandling af lovforslaget (nr. 96) findes i tidenden sp. 1940, udvalgets betænkning i tillæg B. sp. 1253).

Der var stillet 2 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets paragraffer, ændringsforslagene og spørgsmålet om lovforslagets overgang til tredje behandling sættes til forhandling under ét.

**Lindberg:** Som det fremgår af udvalgets betænkning, er der i udvalget enighed om at nedsætte en trafikkommission i overensstemmelse med det lovforslag, som ministeren for offentlige arbejder har fremsat. Der er endvidere i udvalget enighed om, at man bør søge kontakt med de udvalg eller organer, som har med egns- og landsplanlægning at gøre, idet man i udvalget har været enig om, at det var vigtigt at prøve at koordinere den kommende trafikudvikling med egns- og landsplanlægningsproblemer.

Udvalget har været enig om at udvide kommissionen. Der har været en lang række henvendelser om at blive repræsenteret fra andre end de organisationer, der i forvejen er nævnt i lovforslaget, og man er i udvalget enedes om at give adgang for en repræsentant fra Danske Privatbaners Fællesrepræsentation og en repræsentant fra Privatbanepersonalets Fællesråd. Desuden er det jo sådan, at Københavns kommune og Frederiksberg kommune ikke er medlemmer af Den danske Købstadforening, hvorfor man også har givet adgang for en repræsentant for disse to kommuner. Desuden har en række erhverv ønsket at blive repræsenteret i kommissionen ved Erhvervenes Trafikudvalg, der netop tager sig af disse erhvervs opgaver, og man er blevet enig om at give adgang for en sådan repræsentant i kommissionen. Alt dette er der enighed om iblandt alle partierne.

Men der er en uoverensstemmelse imellem

flertallet og et mindretal, det konservative folkeparti, idet det konservative folkeparti ikke har ment, at det ville være rimeligt at udpege medlemmer af folketinget til at have sæde i denne kommission. Jeg kan sige på mit partis vegne, at vi finder det rigtigt og rimeligt, at der udpeges repræsentanter fra folketinget. Vi forstår egentlig ikke, at det konservative folkeparti har stillet ændringsforslag om at undgå dette, for vi har den opfattelse, at det må være af værdi for folketinget netop i et spørgsmål som dette løbende at kunne følge det arbejde, der udføres i kommissionen. Det er helt klart, at de enkelte grupper i folketinget står frit, i det øjeblik der fremsættes lovforslag; men vi mener altså, at det er af værdi, at man har en politisk repræsentation, da spørgsmålet om at ordne trafikforholdene jo ikke alene kan siges at være et teknisk-økonomisk spørgsmål, men også i nogen grad et politisk spørgsmål.

Jeg skal altså på mit partis vegne anbefale, at man stemmer for det af ministeren for offentlige arbejder stillede ændringsforslag, stemmer imod ændringsforslaget fra det konservative folkeparti og endelig ved lovforslagets tredje behandling stemmer for dets vedtagelse.

**Ninn-Hansen:** Vi kan ligesom de øvrige partier i udvalget give tilslutning til nedsættelse af kommissionen. Vi anser det for et fremskridt, når det fremhæves i betænkningen, at trafikplanlægningen må ses i relation til egns- og landsplanlægningen. Vi er glade for denne understregning af, at kommissionens formål er trafikplanlægning, og at det altså ikke udelukkende bliver et spørgsmål om afvejning af de interesser, der kan være.

Vi kan også give tilslutning til det ændringsforslag, der er stillet om yderligere repræsentation i kommissionen, og vil gerne i den forbindelse understrege værdien af, at erhvervslivet bliver repræsenteret igennem Erhvervenes Trafikudvalg. Det betyder, at kommissionen bliver større — måske også for stor — og vi vil gerne gøre den mindre; det sker også, hvis man følger vort ændringsforslag om, at folketinget ikke skal vælge medlemmer til kommissionen.

Men det er selvsagt ikke den eneste