

[Landbrugsministeren.]

kan løse alle de økonomiske problemer, som har været nævnt her. Må jeg i øvrigt, når man har draget de unge ind i dette, sige, at jeg håber, at vi, når de øvrige landbrugslovforslag er behandlet, i oktober kan vende tilbage med forslag, der netop beskæftiger sig med de problemer. Man mener, det er unaturligt, at vi fremsætter et lovforslag, der kun tager sigte på at hjælpe en del af landbruget, men jeg mener ikke, at der heri er noget som helst unaturligt. Vi har masser af lovgivning på andre områder, hvormed man først og fremmest tager sigte på at støtte de svageste — hvad enten det nu drejer sig om den ene eller den anden lovgivning — og derfor adskiller denne lovgivning sig på dette punkt ikke fra mange andre love.

Hr. Niels Ravn, som beklageligvis måtte sige, at hans parti ikke vil støtte lovforslaget, mener, at når man forhøjer grænsen for sammenlægning til 45 ha, bør det også være den grænse, der gælder, når det drejer sig om lån. For at der ikke senere skal opstå nogen misforståelse, vil jeg gerne sige, at jeg for mit vedkommende, selv om man i det høje folketing vedtager 45 ha grænsen, ikke føler mig forpligtet til i støttelovgivning og i andre lovgivninger netop at bruge denne hektarstørrelse.

I øvrigt vil jeg til slut takke de ordførere, der var positivt indstillet over for lovforslaget.

Niels Ravn: Kun en kort bemærkning til landbrugsministeren, der har misforstået mig. Jeg foreslog ikke, at man skulle forhøje grænsen til de 45 ha. Jeg er principielt modstander af grænser, uanset hvor de sættes, når det drejer sig om finansiel støtte til det danske landbrug. Jeg gav kun udtryk for min forundring over, at man sætter denne grænse så lavt, som tilfældet er, når man på andre områder nu går væsentligt højere op, når man i øvrigt drager grænser inden for det danske landbrug.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.*

**Formanden:** Efter de faldne udtalelser forslår jeg, at lovforslaget henvises til et udvalg på 17 medlemmer. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

*Første behandling af forslag til lov om ændring i lov om omnibus- og fragtmandskørsel med motorkøretøjer [af Arne Larsen m. fl.].*

(Lovforslaget (nr. 137) findes i tillæg A. sp. 1805, fremsættelsen i tidenden sp. 3664).

Lovforslaget sattes til forhandling.

**Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg):** Det foreliggende forslag til lov om ændring i lov om omnibus- og fragtmandskørsel med motorkøretøjer vil efter min opfattelse ikke være egnet til gennemførelse, og jeg skal nærmere begrunde hvorfor.

Når det i bemærkningerne til lovforslaget anføres, at begrundelsen for dets fremsættelse er hensynet til det kommunale selvstyre, må det erindres, at loven også tilsigter at beskytte de private omnibusruter. Dette fremgår bl. a. af lovens § 5, stk. 2, hvorefter det kompetente organ, hvis det vil nægte at forny en tilladelse, skal tilstille koncessionshaveren meddelelse herom med et vist varsel, og af § 4, hvorefter sager om omnibuskørsel skal forelægges Landsforeningen af Danmarks Bilruter til udtalelse. De praktiske udslag, som administrationen af loven med henblik herpå giver, kan ikke med rimelighed betegnes som et indgreb i det kommunale selvstyre.

Det foreliggende lovforslag tager ikke alene ikke hensyn til denne beskyttelse, men det bryder med hele lovens opbygning og mening, som klart er den, at trafikudvalgene, henholdsvis landsnævnet, skal have afgørelsen efter en overvejelse af samtlige hensyn, som skal tages i betragtning, og at disse organer ikke blot skal være ekspederende instanser for en kommunal beslutning. Det er også vanskeligt at forstå, at det påberåbte hensyn til det kommunale selvstyre kun skulle give sig praktisk

[Ministerer. for offentlige arbejder.]

udslag med hensyn til omnibusruter og ikke med hensyn til fragtruter.

Det er ligeledes svært at se begrundelsen for, at de berørte kommuners vilje skal være afgørende for de koncessionsgivende myndigheders stillingtagen, når det drejer sig om ruter, som statsbanerne, postvæsenet eller en eller flere kommunalbestyrelser er ansøger til, medens koncessionsgiverne synes at være frit stillet, når det drejer sig om en privat ansøger, uanset om samtlige kommuner måtte ønske en sådan privat ansøgning imødekommet.

Endelig kan det bemærkes, at lovforslaget, som det er udformet, også giver mulighed for, at et antal sogneråd inden for et enkelt trafikudvalgs område skal kunne binde trafikudvalgets afgørelse, hvilket i hvert fald ikke kan motiveres med hensynet til det kommunale selvstyre, eftersom trafikudvalget, der vælges med 2 medlemmer af amtsrådet, 1 af amtets købstad og 1 af amtets sognerådsforening, hvortil kommer amtmanden som formand, må siges at være et overordnet kommunalt råd.

Men til disse betragtninger kommer en række praktiske tvivsspørgsmål om, hvorledes loven skulle administreres, hvis det fremsatte lovforslag blev vedtaget. Forslaget tager således ikke stilling til, hvorvidt de koncessionsgivende myndigheder — der altså i de pågældende tilfælde skulle være forpligtet til at udfærdige tilladelsen — i øvrigt skal have kompetence med hensyn til de nærmere vilkår for kørslen, godkendelsen af køreplaner og takster, ændringer i linjeføringen og fornyelse af koncessionerne. I denne forbindelse må det erindres, at afgørelsen af sådanne spørgsmål kan have betydning for andre end netop de kommuner, hvor kørslen skal finde sted, og deres beboere.

Hvis der f. eks. i et samlet område af den normale koncessionsgivende myndighed er tilvejebragt ordninger, der f. eks. har indført ensartede takstprincipper inden for området eller har muliggjort omstigning efter ensartede regler mellem samtlige ruter i området, ville det dog være meget generende, hvis enklaver af kommuner skulle kunne gennemtvinge særregler for visse ruter. Og omvendt er det en temmelig

umulig stilling at sætte de koncessionsgivende myndigheder i, hvis man på den ene side binder dem til at give en kørseltilladelse, men på den anden side giver dem den fulde kompetence til at afgøre vilkårene for kørsel. Kompetencen til at give kørseltilladelse — det vil sige til at skønne over og træffe afgørelse af, om tilladelsen skal gives — og kompetencen til at bestemme vilkårene for kørslen må ligge hos den samme instans.

Videre synes lovforslaget på den ene side at forudsætte, at de i loven foreskrevne erklæringer, som skal indhentes foruden fra de interesserede kommunalbestyrelser også fra de bestående jernbaner, postruter og koncessionerede sporveje, for hvem afgørelsen må skønnes at være af betydning, samt fra Landsforeningen af Danmarks Bilruters lokale kredse, skal foreligge, medens det på den anden side må være klart, at disse erklæringers indhold er uden enhver betydning for sagens afgørelse, når denne skal anses afgjort med de interesserede kommunalbestyrelsers stillingtagen.

Hvis man ønsker at gennemføre det, der vel er den egentlige mening med forslaget, nemlig at sikre de storkøbenhavnske kommuners ret til selv at tilrettelægge trafikken inden for det storkøbenhavnske område, bør man nok i stedet for det fremsatte lovforslag, der efter det anførte synes lidet egnet til gennemførelse, overveje en ordning, hvorefter det storkøbenhavnske område gøres til ét trafikudvalgsområde, således at der tillægges det trafikudvalg, der da måtte vælges for området, alle de rettigheder, ethvert trafikudvalg efter loven har inden for sit område. Et sådant storkøbenhavnsk trafikudvalg kunne vel, når alle berettigede interesser skal repræsenteres, ikke indskrænkes til det normale medlemstal 5, og der synes på forhånd ikke at være nogen som helst betænkelighed ved at have særbestemmelser om et eventuelt storkøbenhavnsk trafikudvalgs sammensætning, når blot dets beføjelser bliver de samme som for landets øvrige trafikudvalg.

Jeg tror derfor, at hvis man vil fremme den interesse, forslagsstillerne har haft i denne sag, ville det være klogt i et eventuelt kommende udvalg at beskæftige sig med en løsning af de veje, jeg her har anvist.

**Ordføreren for forslagsstillerne (Arne Larsen):** Det forslag til ændring i lov om omnibus- og fragtmandskørsel, som socialistisk folkeparti har fremsat, er jo ikke noget særlig omfattende forslag. Det er ikke særlig vidtrækkende, men går stort set kun ud på at få visse skønhedsfejl ved den bestående lov rettet. Stort set har den gældende lov virket nogenlunde tilfredsstillende.

Jeg skal ikke fortabe mig i lovens forhistorie; den var jo resultat af et også dengang privat fremsat lovforslag af venstre, de konservative og retsstatspartiet. Det var affødt af en meget voldsom debat om statsdrift kontra privatdrift, hvor man fra forslagsstillerens side mente, at ministeren for offentlige arbejder havde alt for stor en bemyndigelse til at udstede koncessioner. Lovforslaget gennemførte en vis decentralisering, og afgørelserne blev i stor udstrækning lagt ud til de kommunale myndigheder og de oprettede trafikudvalg i amterne. Tilsyneladende var alt såre godt; det kommunale selvstyre er blevet respekteret o. s. v., men alligevel var der ved loven visse mangler, som jeg synes har afsløret sig i de forløbne 15 år, og det var måske rimeligt, om loven som sådan og i sin helhed blev taget op til revision.

Principielt synes jeg nemlig, at tiden faktisk er løbet fra denne lov. Trafikudviklingen skrider også frem, større og større opgaver skal løses, og de er af en sådan størrelsesorden, at det private initiativ i mange tilfælde slet ikke er i stand til at løse dem.

Dertil kommer, at vi er inde i en befolknings- og erhvervsudvikling, der hurtigt vender op og ned på mange problemer. By- og egnsudviklingen foregår i hastigt tempo, og kravet til nye trafiklinjer og især til samordningen af bestående og af nytillkomne trafiklinjer er meget stærkt. Der er tit og ofte blevet efterlyst en samlet trafiklovgivning i overensstemmelse med den kommende landsplanudvikling, men det er jo blevet ved snakken, der gøres ikke ret meget ved det. Jeg tror, det er nødvendigt

at se trafikspørgsmålene i en større sammenhæng.

I forbindelse med lovrevisionen i 1950 nedsattes også et landsnævn, som fik til opgave at tildele koncessioner til omnibus- og fragtmandskørsel over længere strækninger, det vil sige over ruter, som gik igennem mere end 2 amter. Ligeledes kan landsnævnet tage stilling til koncessions-spørgsmål i det tilfælde, hvor amternes trafikudvalg ikke kan blive enige i sådanne spørgsmål.

Jeg skal ikke tage stilling til, om vi ved oprettelse af landsnævnet har fået det organ, som på tilfredsstillende måde løser disse opgaver. Dog er jeg af den opfattelse, at vi i høj grad mangler et organ, som på landsbasis og som ud fra trafikplanlægnings-synspunkter er i stand til at foretage en samordning af rutebiltrafikken. Det nuværende landsnævn tager vel stort set kun stilling til indsendte ansøgninger, men vurderer næppe betimeligheden af og det ønskelige i sådanne ruters oprettelse. Med den udvikling på det trafikale område, som vi for tiden er inde i, hvor DSB-togstrækninger og privatbanetogstrækninger i øget tal nedlægges, kommer rutebildriften mere og mere ind i billedet som den trafikart, der skal afløse de urentable togstrækninger, og samfundet må have en stor interesse i, at denne trafik tilrettelægges mest hensigtsmæssigt.

Også af denne grund var det ønskeligt, om vi fik en samlet trafiklov, som ud fra planlægningsaspekter blev i stand til at give os det trafikale mønster, vi har behov for, i samarbejde med den øvrige planlægningslovgivning, som vi endnu mangler.

En åbenbar fejl ved den nugældende lov er efter min mening også, at landsnævnet kommer alt for stærkt ind i billedet, hvor det drejer sig om rent lokale københavnske spørgsmål. Det er også det problem, ministeren har omtalt, og det er det problem, jeg synes er det relevante i denne sag, nemlig spørgsmålet om at klare de storkøbenhavnske trafikproblemer. Det er klart, at ligesom

[Arne Larsen.]

vi i landsmålestok må have en trafikplanlægning, er det lige så nødvendigt at have det i de storkøbenhavnske områder. Vi planlægger S-baner og tunnelbaner som vigtige led i en tilfredsstillende trafikafvikling, men for at dette system kan fungere tilfredsstillende, må også den såkaldte kollektive overfladefrafik, rutebiltrafikken i det storkøbenhavnske område, planlægges og koordineres.

Forhåbentlig får vi derfor snart en lovgivning om regions- og landsplanlægning, hvorunder trafikken må indordnes og organiseres, så at der kan blive oprettet nye samarbejdsorganer inden for større grupper af kommuner. Jeg finder det i allerhøjeste grad nødvendigt, at et sådant organ oprettes for Storkøbenhavns vedkommende. Jeg finder det derfor også meget uheldigt, at Københavns og Frederiksberg kommuner med hensyn til de i denne lov omhandlede forhold sidestilles med amtsråds kredsene, hvilket altså vil sige, at skal en omnibusrute løbe igennem såvel København som Frederiksberg og ud til en af forstæderne eller omegnskommunerne, så er de kommunale myndigheder i disse tre kommuner ikke suveræne til selv at afgøre disse korte ruters koncessionsspørgsmål. Her optræder landsnævnet som en overinstans, som altså kan træffe afgørelser, der går på tværs af disse kommuners interesser eller i forvejen aftalt samarbejde.

Jeg vil tro, det ville være ønskeligt, om der blev oprettet et organ, som havde sådanne beføjelser for de tre hovedstadsamter samt København og Frederiksberg, at vi på denne måde kunne få et samordningsorgan for trafikproblemet i hele den storkøbenhavnske sektor. Jeg kan forstå på den højtærede minister, at han i og for sig er enig med mig i, at vi trænger til en løsning af trafikproblemet, rutebilsspørgsmålet, for Storkøbenhavn som helhed, og at han mener, at det måske er nødvendigt at få et organ, som kunne klare disse problemer. Det er på baggrund af den hidtidige udvikling og på baggrund af det påtrængende vigtige i at få en samordning af trafikken i hovedstadsregionen, vi fremsætter disse tanker, og at vi som en første etape har fremsat dette forslag til ændring af loven, idet vi

dog mener, at hele loven måske heller snarest burde tages op til en gennemgribende revision.

Ud over de principielle betragtninger, jeg her har gjort gældende, er der ikke grund til at bruge længere tid til at motivere den foreslåede ændring i loven. I § 3 ønsker vi efter stk. 2 indføjet et nyt stykke, der siger, at hvor ansøgeren til omnibuskørsel i rute er statsbanerne, postvæsenet eller en eller flere kommunalbestyrelser og tilladelse i henhold til lovens øvrige bestemmelser skal gives enten af amtsråd, trafikudvalg eller landsnævn, skal vedkommende kompetente myndighed imødekomme ansøgningen, når samtlige interesserede kommunalbestyrelser anbefaler ansøgningen. Jeg kan forstå på den højtærede minister, at han finder, at der er visse tekniske vanskeligheder ved det af os fremsatte forslag. Det er muligt, men i så fald vil jeg håbe at denne side af sagen kan klares i et udvalg.

Vi mener, at ændringen i ret afgørende grad vil være en garanti for, at når kommuner er blevet enige om løsningen af trafikproblemet, i dette tilfælde altså rutebilskørsel, bør denne afgørelse ikke kunne tilsidesættes af noget andet organ. Landsnævnets egentlige opgave er jo at tilrettelægge de lange ruter, og man skulle mene, at hvor der var tale om forstadstrafik, trafik mellem by og forstæder, burde de kommunale myndigheder være så selvstændige og kompetente, at de kunne træffe disse afgørelser selv. Det har sikkert heller ikke været meningen med loven, da man gennemførte den i 1950, at man ville tilsidesætte det kommunale selvstyre.

Med disse korte bemærkninger skal jeg anbefale lovforslaget til en hurtig og velvillig behandling.

**Horn:** Jeg skal holde mig til lovforslaget og ikke komme ind på den store rigstrafikordning.

Jeg kan i det store hele henholde mig til de betragtninger, den højtærede minister gjorde gældende over for det foreliggende forslag. Som ordføreren for forslagsstillerne gjorde opmærksom på, kom den gældende lov til verden med det sigte at flytte afgørelsen fra ministeriet for offentlige arbejder over til forskellige organer, og dernæst skulle disse organer have som målsætning

[Horn.]

at skabe en vis koordinering. Det sidste har landsnævnet i alt fald bestræbt sig til det yderste for. Derimod kan man jo ikke sige, at kommunerne altid har gjort så forfærdelig meget ved det, og derfor vil jeg også være meget betænkelig ved og kan overhovedet ikke gå ind for det forslag, der her foreligger.

En koncession beror jo på et tillidsforhold, et tillidsforhold mellem den koncessionsgivende myndighed og den, der får koncessionen. De koncessionsgivende myndigheder overvejer naturligvis efter de forskellige høringer — den højtærede minister nævnte jo de organer, som skal høres — de forskellige ansøgninger og finder frem den ansøger, som man har mest tillid til på en betryggende måde kan drive den rute, der måtte være tale om, person- eller godsbeholdende. På samme måde må den, der vises denne tillid, får koncessionen tildelt, naturligvis også vise sig denne tillid værdig; i al almindelighed er det også tilfældet. Der kan være undtagelser, men sådan vil det jo altid være, undtagelser, hvor den pågældende ikke viser sig denne tillid fuldt værdig.

Det er jo en af de ting, som er årsagen til, at hele denne sag er kommet frem, tilfældet fra Rødovre, hvor der tilsyneladende er et modsætningsforhold. Men der er jo ikke sket noget overgreb over for det kommunale selvstyre, heller ikke i dette tilfælde, som det fra visse sider gøres gældende, idet kommunernes anbefaling forelå af dem, som fik deres godkendelse fornyet.

Jeg tror, det vil være hensigtsmæssigt, hvis man vil nå det, som vel er forslaget egentlige hensigt, at man følger det, som ministeren var inde på i slutningen af sine bemærkninger, at vi får en ordening for det storkøbenhavnske område, og jeg forstod, at ordføreren for forslagsstillerne også accepterede denne tankegang. Jeg kan sige, at det er en tankegang, som gentagne gange har været drøftet i landsnævnet, i alt fald i de sidste 2-3 år, fordi der forekommer enkelte tilfælde, hvor man nok kunne sige at udviklingen har formet sig sådan, at opdelingen af de koncessionsgivende myndigheders områder har forskubbet sig, så at det godt kunne være ønskeligt at få en

ændring her, og det skal vi gerne tilsige vor medvirken til.

I øvrigt må vi mene, at forslaget er ganske uacceptabelt, når man skal nå en fornuftig trafikordning ud over landet.

**Holmberg:** Jeg skal nøjes med få bemærkninger i anledning af det lovforslag, som er fremsat af hr. Arne Larsen m. fl. om ændringer i lov om omnibus- og fragtmandskørsel, idet jeg stort set er enig med ministeren i afvisningen af forslaget, som det er fremsat.

Det er sikkert rigtigt, at når hr. Arne Larsen er kommet med dette forslag, har det sin baggrund i en bestemt sag, men jeg synes, der er så mange misforståelser her. Man kan vel ikke uden videre forlange, at en folketingsmand skal kende sagernes gang i landsnævnet, men det kunne måske være rimeligt, om hr. Arne Larsen havde sat sig lidt mere ind i sagen, inden han i sin skriftlige fremsættelse citerer tilkendegivelser som „grov og provokerende tilsidesættelse af det kommunale selvstyre“.

Hr. Arne Larsen anfører videre:

„I den omhandlede sag gav landsnævnet en privat koncessionshaver tilladelse til fortsat drift i endnu ét år, på trods af at de tre berørte kommuners kommunalbestyrelser med tilslutning fra Københavns amts trafikudvalg var blevet enige om at etablere et trafiksamarbejde.“

Det er måske en sandhed med modifikation. Til oplysning for hr. Arne Larsen — hvis ikke han ved det — kan jeg sige, at på daværende tidspunkt kunne landsnævnet kun give den private rutebilejer koncession; selv om det havde villet give de andre koncession, var det ikke muligt, for vi manglede resultatet af den høring, som vi skulle foretage; det manglede vi dengang, og det manglede vi stadig væk. Da koncessionen løber fra den 1. april, synes jeg nok, at hr. Arne Larsen skulle have sat sig lidt mere ind i sagen, inden han nævner de citerede udtalelser i forbindelse med det kommunale selvstyre.

I det foreslåede nye stk. 3 til lovens § 3 bestemmes det, at ansøgningen under visse omstændigheder skal imødekommes, når ansøgeren er statsbanerne, postvæsenet eller en eller flere kommunalbestyrelser. Hvis vi i det hele taget går ind på den tankegang,

[Holmberg.]

er det klart, at så må de private også med; det burde da være en selvfølge.

På mit partis vegne må jeg altså afvise det foreliggende lovforslag.

Spørgsmålet om et eventuelt trafikudvalg for Storkøbenhavns område under ét, som ministeren nævnte, er klart noget, vi kan drøfte i udvalget.

**Ninn-Hansen:** Som lovforslaget er formuleret, er det udtryk for en favorisering af det offentlige som koncessionshaver. Bl. a. af af den grund kan mit parti ikke støtte forslaget. Jeg kan i øvrigt henvise til andre indvendinger, der er fremsat imod det fra ministeren og fra de to foregående ordførere.

Lovforslaget har den fordel, at vi får lejlighed til at drøfte loven og dens praktisering i et udvalg, og det er vi tilfreds med; vi får lejlighed til, går jeg ud fra, nærmere at drøfte det, ministeren var inde på, nemlig den storkøbenhavnske ordning. Vi vil også gerne have lejlighed til at drøfte, om man praktiserer denne lovgivning på en tilstrækkelig liberal måde, om man ikke er for tilbøjelig til at opretholde bygrænser for omnibustrafikken af hensyn til den lokale kollektive trafik. Det spørgsmål vil vi også gerne drøfte nærmere i det udvalg; som jeg synes det vil være fornuftigt at få nedsat.

**Svend Haugaard:** Det er som stedfortræder for hr. Kirkegaard, der er optaget af et andet møde, at jeg skal komme med nogle bemærkninger om lovforslaget om omnibus- og fragtruterne. Jeg er helt enig i, at det kommunale selvstyre er noget værdifuldt, som man ikke uden videre skal krænke, men på den anden side er en koordinering af ruter, tider, priser o. s. v. inden for omnibus- og fragtruterne så vigtig, at det bør være et landsnævn, der har det egentlige topansvar. Med sikringen af denne koordinering gennem landsnævnet bør der i øvrigt være lige vilkår for private og offentlige instanser i konkurrencen om koncessionsretten.

Ordføreren for forslagsstillerne siger selv i den skriftlige fremsættelse, at de hidtidige bestemmelser stort set har virket tilfredsstillende. Det er jeg enig i og mener ikke, at det ene eksempel på kritik af landsnævnets afgørelser, der fremføres, berettiger til en

lovændring, når man derved risikerer, at landsnævnets i øvrigt heldige virkninger bliver for flygtiget.

Jeg skal ikke afvise, at der er grund til, som også ministeren antydede, at se på en særlig ordning for Storkøbenhavns område, men det er jo ikke det, der her er foreslået, og i den form, hvori forslaget foreligger, kan det radikale venstre ikke anbefale det.

**Bækgaard:** Da mit partis ordfører i denne sag, hr. Rimstad, er forhindret i at være til stede, skal jeg kort meddele, at de uafhængige ikke kan støtte det foreliggende lovforslag, da vi ikke tror, at det tilfælde, som er nævnt i den skriftlige fremsættelse, alene berettiger til en lovændring, især da vi har en formodning om, at modsatte tilfælde også er forekommet.

**Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg):** Jeg har ikke mange bemærkninger at gøre til det, der er fremført af de forskellige ordførere. Jeg vil gerne sige til hr. Arne Larsen, at jeg tror knap, dette lovændringsforslag kan bære en stor diskussion om revision af hele vor trafiklovgivning, men måske hr. Arne Larsen er bekendt med, at jeg har visse overvejelser i gang om at nedsætte en kommission, der netop skulle tage hele spørgsmålet om trafikproblemerne herhjemme op til en nærmere undersøgelse og behandling.

Jeg forstod på hr. Arne Larsen, at man i og for sig var klar over, at det var ikke så godt, det forslag, man havde affattet; det skal jeg ikke komme nærmere ind på. Jeg synes, at hr. Arne Larsen uden videre kunne have sagt tak til mig, fordi jeg gav en anvisning, hvorefter man kunne løse det problem, som jeg forstår at man fra socialistisk folkeparti gerne har villet løse. Som hr. Horn var inde på det, er det i og for sig ikke nogen ny betragtning, vi er kommet ind på: at der i det storkøbenhavnske område kunne være brug for et specielt trafikudvalg; det er en tanke, der har været under overvejelse nogen tid. Hvis der ellers kan skabes enighed eller flertal i udvalget for den, får vi altså en mulighed for at revidere loven på dette område.

I øvrigt tror jeg ikke, man kan sige, at denne lov, selv om den havde fødselsvanskeligheder i sin tid, har virket særlig

[Ministeren for offentlige arbejder.]

uheldigt; i hvert fald i de over 10 år, jeg har siddet som minister for offentlige arbejder, er det meget få tilfælde, hvor der har været nogen virkelig begrundet og berettiget kritik over praktiseringen af denne lov. Jeg tror derfor ikke, man i almindelighed kan sige, at den har virket imod sin hensigt. Men det er klart, at der kan komme situationer som den i København, hvor det måske kan være nødvendigt at ændre ved reglerne.

Jeg vil også gerne understrege, at det, der har givet anledning til fremsættelsen af dette forslag, nemlig spørgsmålet om overdragelse af en privat koncession til Rødovre kommune — i samarbejde med Københavns og Frederiksberg kommuner — ikke kan tages som et udtryk for, at landsnævnet var kritisk indstillet over for denne rutes overgang fra den nuværende koncessionshaver til de nævnte kommuner; men som det allerede er nævnt, var det, som forholdene lå, simpelt hen nødvendigt for landsnævnet at forlænge den gældende koncession, hvis man ikke skulle komme ud i den situation, at der pr. 1. april slet ingen rutebilkørsel var i hele dette område. Det var altså rent praktiske forhold, der gjorde det nødvendigt, at landsnævnet traf denne beslutning, og man kan ikke deraf udlede, at landsnævnet, om jeg så må sige, vil skele mere til den private side end til den offentlige side. Mit indtryk er, at landsnævnet bestræber sig for at dele sol og vind lige på disse områder.

**Ordføreren for forslagsstillerne (Arne Larsen):** Jeg skal ikke forlænge debatten yderligere. Jeg er jo i den situation, at jeg vel næppe kan takke for større tilslutning til det fremsatte lovforslag, men måske nok takke for en hel masse gode og velmente råd og anvisninger; dem skal jeg selvfølgelig tage til mig.

Når vi har fremsat dette forslag om ændring af den gældende lov, er det, fordi vi finder, at der er et problem af overordentlig stor vigtighed, især i Storkøbenhavn. Det er nok muligt, at det foreliggende forslag ville få en anden virkningovre i Vestjylland end tilsigtet, men meningen med forslaget er, at vi må prøve på at få klaret især de storkøbenhavnske

problemer, og jeg kan jo forstå på de ærede ordførere fra alle partier, at man er mere end villig til at se på de storkøbenhavnske problemer. Det er jeg særdeles glad for.

Det er rigtigt, som ministeren siger, at spørgsmålet om en samlet trafiklovgivning har været fremme i nogle år; ja, allerede da denne lov var til behandling i 1950, var det i og for sig stærkt fremme i billedet, og jeg håber, at ministeren vil kunne få en hel del ud af at få nedsat en kommission, som, helst snarest, kan komme frem med nogle helhedsløsninger af vore trafikproblemer.

Rødovresagen har jo været en af årsagerne til, at dette forslag er fremsat. Jeg syntes, at den afvisning, som landsnævnet i sin tid kom med, var noget tyndbenet, idet man henviste til, at sagen skulle til høring i forskellige instanser, og at der ikke var tid til at afvente udfaldet af denne høring. Det synes jeg var noget malplaceret, for man kunne vel nok have presset disse forskellige organer til at afgive deres svar så betids, at Rødovre, Københavns og Frederiksberg kommuner kunne have indledt dette trafiksamarbejde den 1. april.

Ja, med disse bemærkninger vil jeg selvfølgelig sige, at jeg er glad for, at sagen går i udvalg, så vi her kan få lejlighed til at drøfte i det mindste de københavnske spørgsmål, og en sådan drøftelse kan forhåbentlig give til resultat, at vi ser på lovbestemmelserne og måske får et samlet organ for Storkøbenhavns trafik.

**Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg):** Det er ikke, fordi der egentlig er nogen grund til at forlænge diskussionen, men jeg synes ikke rigtig, jeg kan sidde det overhørig, når hr. Arne Larsen siger, at det var malplaceret, når landsnævnet anførte, at det ikke kunne fremskaffe disse erklæringer så hurtigt, at man kunne afgøre sagen inden 1. april.

Hr. Arne Larsen kender ikke meget til, hvor svært det er at få sådanne erklæringer frem. Når man har arbejdet med tingene, ved man, at man nok kan både presse folk og pålægge dem at komme med erklæringer, men når det drejer sig om en lang række organisationer, er det nu ikke altid sådan at få erklæringerne frem i løbet af en måneds tid. Det er en erfaring, at det desværre ofte

[Ministeren for offentlige arbejder.]

kan tage ikke alene måneder, men op til år at få de tilstrækkelige erklæringer frem. Selv om vi gør, hvad vi kan — det tror jeg også landsnævnet gør — kunne det efter min mening godt være kommet til at ligge sådan, at erklæringerne ikke havde været inde til 1. april, og at man derfor var kommet ud i den situation, at man ingen rutebilkørsel havde haft i det pågældende område.

**Horn:** Jeg vil kun gøre den meget korte bemærkning, at de samme kommuner havde jo anbefalet den private ansøger og havde ikke tilbagekaldt de anbefalinger, de havde givet.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.*

**Formanden:** Efter de faldne udtalelser foreslår jeg, at lovforslaget henvises til et udvalg på 17 medlemmer. Hvis ingen gør indsigelse imod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

*Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående forslag til lov om centre for højere uddannelser.*

Valgt blev: *Lis Groes, Andreas Hansen, Lysholt Hansen, Evald Kristensen, Waldemar Laurson, Niels Matthiasen, Erling Olsen, Søgaard, Guldberg, Poul Hartling, Axel Kristensen, Finn Poulsen, Gottschalck-Hansen, Mads Eg Damgaard, Stetter, Helveg Petersen og Morten Lange.*

**Formanden:** Der er ikke mere på dagsordenen.

Udvalget angående forslag til lov om udskrivning af indkomst- og formueskatten til staten for skatteåret 1966-67 har afgivet tillægsbetænkning over nævnte lovforslag. Eksemplarer vil blive omdelt.

Folketingets næste møde afholdes tirsdag den 29. marts kl. 14 med følgende dagsorden.

1) *Anden behandling af:*

Forslag til normeringslov for finansåret 1966-67.

2) *Anden behandling af:*

Forslag til normeringslov for Grønland for finansåret 1966-67.

3) *Anden behandling af:*

Forslag til lov om ændringer i lov om lønninger og pensioner m. v. til statens tjenestemænd.

4) *Anden behandling af:*

Forslag til lov om ændring i lov om erhvervsmæssig uddannelse af ikke-faglærte arbejdere.

5) *Første behandling af:*

Forslag til lov om ændring af lov om valg til folketinget. (Valgkredsfortegnelsen).

6) *Første behandling af:*

Forslag til folketingsbeslutning om vederlagsfri hospitalsbehandling for alle danske statsborgere [af Skræppenborg-Nielsen m. fl.].

7) *Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående:*

Forslag til lov om grundforbedring og forslag til lov om finansiering af vandløbsregulering m. v. (Landvindingsloven).

8) *Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående:*

Forslag til lov om ændring af lov om indkøbsforeninger for mindre jordbrugere.

9) *Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående:*

Forslag til lov om ændring i lov om omnibus- og fragtmandskørsel med motor-køretøjer [af Arne Larsen m. fl.].

Angående folketingets arbejde de følgende dage i den pågældende uge henviste formanden til den omdelte ugeplan.

Mødet hævet kl. 11<sup>45</sup>.