

[Stær Johansen.]

muner kan fastsættes en kortere afstemningstid, hvorfor det foreslås, at der i kommuner med under 6.000 indbyggere kan bestemmes, dels at afstemningen afbrydes mellem kl. 13 og kl. 15; dels at afstemningen i disse kommuner afsluttes kl. 20.

Endvidere hedder det i bemærkningerne til ændringsforslag nr. 4, at man for at udelukke enhver tvivl om, at der ikke i købstæderne skal vælges kommunale revisorer i forbindelse med de ordinære valg til kommunalbestyrelserne i 1970, har foreslået, at bestemmelserne herom ophæves den 1. marts 1970.

Der foreligger enighed i udvalget om lovforslaget som helhed og om disse ændringsforslag, og jeg anbefaler folketinget at stemme for disse.

Hermed sluttede forhandlingen.

Ændringsforslagene nr. 1-3, § 1, således ændret, ændringsforslag nr. 4 og § 2, således ændret, vedtoges uden afstemning.

*Lovforslagets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.*

**Formanden:** Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

*Anden behandling af forslag til lov om styrelsen af statsbanerne.*

(Første behandling af lovforslaget (nr. 101) findes i tidenden sp. 2298; udvalgets betænkning i tillæg B. sp. 973).

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 sattes til forhandling under ét.

**Horn:** Vi har jo i udvalget accepteret lovforslaget, som det foreligger, bortset fra et enkelt område; det vil sige, at udvalget har været enig i det, der kom til udtryk ved førstebehandlingen, nemlig at den reform, der skal ske for statsbanernes styrelses vedkommende, er hensigtsmæssig, sådan som strukturudvalget har foreslået den og ministeren senere udformet den i lovforslaget.

Et flertal i udvalget har tiltrådt det ændringsforslag, ministeren har stillet om at ændre sammensætningen af jernbanerådet, gøre det mindre, ud fra den betragtning, at det skal være så effektivt som muligt. Vi har drøftet, hvorvidt det skulle være som nu, at det er partierne, der udpeger rådets medlemmer blandt valgte eller ikke-valgte medlemmer og er nået til almindelig enighed om, at det bør være tingmedlemmer, der er medlemmer af det nye jernbaneråd, det vil sige, at man udtræder, hvis man ikke opnår valg til eller af anden grund udtræder af tinget; endvidere at erhvervsorganisationerne og de faglige organisationer, som dækker personalet ved DSB, inddrages i arbejdet. Det svarer til en del af de tanker, jeg gjorde mig i sin tid, da denne sag sattes i gang, så vi kan tilråde, at man stemmer for det af ministeren stillede ændringsforslag.

Derimod kan vi ikke tilråde, at der stemmes for ændringsforslaget under nr. 2 stillet af et mindretal, hr. Arne Larsen. Det er i og for sig ikke, fordi vi står uforstående over for den tankegang, der ligger bag ændringsforslaget; men udvalget har haft lejlighed til at gennemgå en ret omfattende redegørelse for, hvorledes det rent juridisk forholder sig i forhold til forfatning osv., og vi er fra vor gruppes side betænkelige ved at lave noget, som ligger på kanten af, hvad der egentlig dækkes af forfatningen og af praksis her i tinget; derfor kan vi ikke acceptere det stillede ændringsforslag, selv om juristerne mener, det ligger inden for, hvad der kan kaldes forsvarligt.

Jeg må måske gøre en enkelt bemærkning om det, som mindretallet inden for flertallet, det radikale venstres medlemmer, gør op-

[Horn.]

mærksom på, nemlig at de også er forstående over for tanken.

Jeg forstår, at de har så stor velvilje over for den, at SF kan regne med at få en af de radikales repræsentanter, når rådet til sin tid skal nedsættes, så man behøver altså ikke at være så ked af at få sit ændringsforslag nedstemt.

Vi tilråder at stemme for ministerens ændringsforslag og fraråder at stemme for SF's ændringsforslag.

**Stæhr Johansen:** Jeg kan ligeledes anbefale lovforslaget til vedtagelse med den foreslåede ændring. Det, man diskuterede ved første behandling; var jo sammensætningen af jernbanerådet. Den sammensætning, som nu foreslås, og som et overvældende flertal er enig i; mener jeg dækker de problemstillinger, der var, idet det nye jernbaneråd med den rationalisering, som ministeren vil gennemføre for statsbanerne og sætte fart i, vil kunne få en mere rådgivende og en stærkere stilling, end rådet nu har. Jeg vil gerne understrege, at dette lagde vi meget vægt på, og det bliver altså også tilfældet. Derfor kan vi tiltræde flertallets udtalelse i betænkningen, men ligesom hr. Horn mener jeg ikke, at vi kan gå ind for mindretallets, hr. Arne Larsens forslag, da det jo netop er lige på grænsen af; hvad grundloven og i det hele taget vor forfatning tillader; det må jeg altså anbefale folketinget at man stemmer imod.

**Holmberg:** I det udvalg, der har været nedsat, har vi jo været enige om det meste. Vi har i alt fald været enige om, at erhvervslevets og personaleorganisationernes repræsentation i jernbanerådet skulle øges, og vi har været enige om at foreslå folketingets repræsentation reduceret; endvidere at de medlemmer, der udpeges af folketinget, skal vælges mellem folketingets medlemmer. Det er næsten det væsentligste af det, vi har drøftet. Det ændringsforslag, der er stillet af ministeren, kan jeg altså anbefale at stemme for; derimod anbefaler jeg, at man stemmer imod det af hr. Arne Larsen stillede ændringsforslag.

**Dagmar Andreasen:** Da det radikale venstres ordfører, hr. Skovmand, er forhindret

i at være til stede, skal jeg ganske kort på partiets vegne give tilslutning til lovforslaget, som det foreligger med det af ministeren stillede og af et flertal af udvalget tiltrådte ændringsforslag.

**Arne Larsen:** Som det fremgår af betænkningen, har spørgsmålet om det kommende jernbaneråds beføjelser, kompetence og sammensætning været det vigtigste spørgsmål, udvalget har beskæftiget sig med.

Også socialistisk folkeparti er af den opfattelse, at en styrkelse af jernbanerådets virksomhed er ønskelig og påkrævet. Vi finder, at en effektivisering, en modernisering og en effektiv trafikplanlægning for banernes vedkommende fortsat er meget påkrævet. Selve statsbanernes organisation, struktur, er jo nu efter at have været behandlet i et strukturudvalg under omlægning. Det ville nok være ønskeligt, om det kommende jernbaneråd fik lejlighed til at følge denne strukturomlægning af statsbanerne hen ad vejen.

Vi forventer, at der i de kommende år vil ske et og andet med hensyn til DSBs struktur og opbygning; f. eks. når vi i hovedstadsområdet sandsynligvis og forhåbentlig da frem til en sammenlægning af alle arter af trafikskaber i et fælles trafikskab for hovedstadsregionen, altså omfattende S-banetrafikken, de kommende tunnelbaner, sporvejs- og busdrift, og hvad der nu ellers hører med her. Det ville være naturligt, om det kommende jernbaneråd blev orienteret og fik lejlighed til at rådgive ministeren i sådanne meget væsentlige spørgsmål, sådan som det er understreget i betænkningen.

Folketingsudvalget har ment, især når man tager disse ting i betragtning, at det er vigtigt, at erhvervslevet og de personaleorganisationer, som eksisterer under DSB, bliver repræsenteret på en tilfredsstillende og fyldig måde i det kommende jernbaneråd, og det er vi naturligvis enige i og tilhængere af. Derefter er man blevet enig om — og det er vi i og for sig også enige i — at selve repræsentationen fra folketinget ikke behøver at være så omfangsrig, som den var efter ministerens oprindelige forslag. Socialistisk folkeparti er også enig i, at jernbanerådet mest muligt bør gøres til et effektivt organ og ikke være alt for omfangsrigt, og at det nok er nødvendigt at afveje både

[Arne Larsen.]

antallet af erhvervsrepræsentanter og repræsentanter for folketinget på en fornuftig måde.

Men når man er nået så langt og er enig i disse ting, opstår der altså uenighed, hvad angår problemet om, hvordan dette jernbaneråd skal sammensættes, og hvordan medlemmerne skal vælges, især de af folketinget udpegede medlemmer. Her er der altså divergerende opfattelser hos flertallet og socialistisk folkeparti. Vi mener nemlig, at det er nødvendigt, at alle de udvalgsberettigede partier bliver repræsenteret i jernbanerådet. Som lovforslaget nu foreligger med den af ministeren foreslåede ændring, skal folketinget blandt sine medlemmer vælge 8 repræsentanter, og det kan betyde, at ikke alle udvalgsberettigede partier bliver repræsenteret i jernbanerådet. Det er det, vi finder forkert og uretfærdigt; vi mener, at det bør laves således, at alle udvalgsberettigede partier bliver berettiget til at sætte repræsentanter ind i jernbanerådet.

Vil man have en garanti for, at det absolut skal være folketingsmedlemmer, må det være op til partierne selv at indstille folketingsmedlemmer til dette jernbaneråd. Man påstår, at det, vi foreslår, er lige på kanten af det lovlige; det er, som om man hører dødslokkerne ringe over grundloven, fordi socialistisk folkeparti har stillet sit ændringsforslag. Der er ikke tale om noget sådant, her er ikke tale om noget som helst grundlovsstridigt; da mangfoldige andre udvalg netop også i henhold til gældende lov sammensættes af repræsentanter for udvalgsberettigede partier, er der intet grundlovsstridigt heri. Det er ej på kanten af det grundlovsstridige, det er juridisk holdbart i alle ender og kanter. Derfor kan jeg naturligvis på det varmeste anbefale det af socialistisk folkeparti stillede ændringsforslag.

Det er selvfølgelig med tilfredshed, jeg noterer, at et mindretal inden for flertallet, nemlig det radikale venstres medlemmer af udvalget, i og for sig er enige med os i vor stilling til problemet og henstiller, at der så vidt muligt tages hensyn til, at alle udvalgsberettigede partier bliver repræsenteret i jernbanerådet. Det er selvfølgelig rart

at få denne støtte, men den havde været nok så effektiv, hvis man var gået ind for socialistisk folkepartis ændringsforslag.

Jeg skal til slut blot anbefale vort ændringsforslag og indstille lovforslaget til vedtagelse med denne ændring.

**Hanne Reintoft:** Jeg kan ikke gøre det så kort som de tidligere talere, fordi jeg synes, det er lidt kedeligt, at man i udvalget næsten udelukkende har diskuteret jernbanerådets sammensætning og ikke dets opgaver. Tilrettelæggelsen af en samlet transportpolitik ville være en oplagt opgave for et sådant organ, selvfølgelig med fornøden bistand af kvalificerede eksperter. Ganske vist står der i bemærkningerne til lovforslaget, som vi var inde på ved første behandling, at jernbanerådet bør gøres til et mere aktivt organ end tidligere, hvilket man forudsætter opnået ved den direkte repræsentation af folketing, erhvervsliv og personaleorganisationer. Jeg vil dog gerne igen understrege, at jeg ikke finder jernbanefolkenes faglige organisationer tilstrækkeligt repræsenteret og også stadig savner de kommunale organisationer. Jernbanen kan dog stadig væk ikke fraskrives enhver betydning f. eks. for egnsudviklingen, hvilket da også er bekræftet af de sidste års erfaringer fra egne, der har mistet deres jernbaneforbindelse. Den fulde nytte af et sådant rådgivende og retningsgivende organ opnår man først, hvis det bliver suppleret med de lokale organer. Man vil herved opnå noget af den fordel, en godt arbejdende privatbane kan give sin egn, først og fremmest smidigere tilpasning mellem køreplanen og det stedlige behov, samtidig med at man kan bevare de fordele, der i teknisk og økonomisk henseende knytter sig til enhedsmæssig drift af jernbanenettet.

Man ville måske herved kunne komme ud over den opfattelse hos DSBs nuværende ledelse, at jernbanens opgave, hvad personbefordring angår, indskrænker sig til Københavns nærtrafik og den hurtige befordring mellem de store byer. Jernbanerne kan og bør nemlig spille en betydelig rolle ved forebyggelsen af også mindre byers kvælning i strømmen af privatbiler, men det forudsætter lokalkendskab, billige priser, hyppige og hurtige tog og relativt tæt af-

[**Hanne Reintoft.**]

stand mellem stationer og trinbrætter, kort sagt en drift, der lokalt mere minder om hurtigsporveje end om hovedbaner en miniature, som det er nu.

At rationaliseringen vil medføre problemer for det berørte personale, har hele tiden været til at forudse, og disse problemer er blevet så meget større, fordi der ikke har foreligget nogen særlig præcis og konkret planlægning, således at det var muligt at forudberegne, hvor længe f. eks. et givet tjenestested kunne påregnes opretholdt. Denne usikkerhed er ikke behagelig for det berørte personale, der f. eks. skal tage stilling til bolig, børns uddannelse osv., men den har tillige betydet, at statsbanerne i dag står med et alt for stort personaleberedskab, fordi man, da det pågældende personale blev antaget, ikke havde den fjerneste idé om, hvad man ville bruge statsbanerne til, hvilke strækninger der skulle opretholdes, og hvilke der skulle lukkes, hvilke stationer der skulle nedlægges osv. Ganske vist har man hensynsløst tyndet ud blandt ekstraarbejdere og kontorfunktionærer, ofte med de uheldigste følger for de blot lidt ældre, mens man med hensyn til tjenestemændene hidtil er vejet tilbage for afskedigelser, formentlig på grund af de økonomiske konsekvenser. Den ny styrelseslov betyder måske lidt mere fasthed med hensyn til vurderingen af personalebehovet, i hvert tilfælde i generaldirektoratet, men ude i driften består usikkerheden fortsat.

Problemerne i forbindelse med nedlæggelsen af 2. distrikt i Århus er af ganske særlig art, idet det betyder forflyttelse af et betydeligt personale, når der i Århus kun opretholdes et toglederkontor og enkelte andre kontorer. Jernbanefolk må ganske vist i et vist omfang være indstillet på forflytninger, men det kan ikke skjules, at de senere års vanskeligheder på boligmarkedet sammenholdt med de meget beskedne lønrammer for jernbanepersonalets vedkommende har vanskeliggjort forholdene og bevirket, at man forsøger at holde sig på ét sted, selv om det sker på bekostning af ens forfremmelsesmuligheder. I denne forbindelse må ministeren da tage hensyn til de besvarelser på spørgeskemaerne udsendt blandt personalet i 2. distrikt, der klart viser ulysten til at flytte.

**Formanden:** Jeg henstiller, at man taler mere sagte.

**Hanne Reintoft:** Det havde været rimeligt, om udvalget havde haft stunder til at beskæftige sig lidt mere med personalets trivsel. Der blev gjort opmærksom på disse ting ved første behandling. Ved behandlingen af dette forslag til styrelseslov har man heller ikke på nogen måde beskæftiget sig med et udvidet demokrati for personalet; jeg ser bort fra den ret begrænsede værdi af de faglige organisationers underrepræsentation i det nye jernbaneråd. Man kan vel næppe udvide arbejdspladsdemokratiet i DSB uden at gøre det gennemgribende i statens forskellige institutioner; men overvejelser i den retning havde vel været på deres plads, når man nu skulle have et udvalgsarbejde.

Må jeg så endelig en gang advare mod den i disse år meget tydelige tendens til at afløse folkestyrets repræsentanter med repræsentanter for erhvervslivet, repræsentanter, som, deres sagkundskab ufortalt, tjener ganske bestemte interesser og ikke kommer til at stå hele befolkningen til regnskab og ansvar, hvis der disponeres ensidigt ud fra disse interesser. Det kan ikke dreje sig om, hvorvidt socialistisk folkeparti skal have et medlem eller ej; det synes jeg såmænd også de skal. Det, det drejer sig om, er, om folkestyret mister sit tag, om man lægger for meget over på erhvervslivet. Jeg ser i meget høj grad den dybere mening med den sammensmeltning af folkestyre og erhvervsliv, der foregår i disse år. Det er ikke svært at se, hvad meningen er heri, og hvilke grupper der kan have interesse i det, men det er en tendens, som mange flere end jeg skulle være opmærksom på, hvis man ønsker at opretholde folkestyrets idé og i hvert tilfælde den fiktive magt over tingene herhjemme.

**Formanden:** Jeg går ud fra, at det skyldes støjen, når man overhørte, at jeg henstillede, at man taler mere sagte indbyrdes.

**Ministeren for offentlige arbejder (Guldberg):** Jeg vil gerne takke for tilslutningen og sige, at jeg i og for sig godt forstår det, der ligger bag ved det af mindretallet under nr. 2 stillede ændringsforslag. Jeg håber, og jeg tror i og for sig, at det er et ønske,

**[Ministeren for offentlige arbejder.]**

som man gerne vil have opfyldt. Det lader sig også opfylde ved det af flertallet tiltrådte ændringsforslag — det har vi jo også været inde på — men det er nu engang sådan, at ændringsforslag nr. 2 har jeg ikke kunnet tiltræde, fordi det ikke stemmer med den form, hvorunder en sådan udpegning normalt skal ske.

Til sidst skal jeg lige komme med den enkelte bemærkning til fru Hanne Reintoft, der optog spørgsmålet om sammensætningen af jernbanerådet, som man jo i det hele taget er meget optaget af, som et tegn på et brud med folkestyret — vi kom meget højt op — at folkestyret ligger i folketinget, og at folkestyret ligger i det 17 mands udvalg eller andre udvalg, som folketinget nedsetter til behandling af folketingets sager, og så sandelig var det da ikke fremmede for folkestyret, hvis man kunne forestille sig, at man skulle lægge opgaver, der vedrører folketinget, over i et andet organ, i dette tilfælde jernbanerådet. Fru Hanne Reintofts fejltagelse består jo i, at dette råd er et rådgivende organ og ikke en del af det folkestyre, som vi repræsenterer her.

**Hanne Reintoft:** Jeg har jo også netop ved behandlingen af dette lovforslag og et andet lovforslag om statsbanerne protesteret mod de meget store bemyndigelser, der blev givet ministeren, og det anfægter i hvert fald folkestyrets idé. Når man så ved, at der er en klar tendens til, at man herinde mere og mere vedtager rammelve og lægger mere og mere ud til rådgivende organer, hvor der trækkes folk fra erhvervslivet ind, så er der en risiko, som man ikke kan se bort fra, lige meget om man vil eller ej.

Hermed sluttede forhandlingen.

**§§ 1 og 2**

*vedtoges uden afstemning.*

**Ændringsforslag nr. 2**

*forkastedes med 94 stemmer mod 9.*

**Ændringsforslag nr. 1, § 3, således ændret, og § 4**

*vedtoges uden afstemning.*

*Lovforslagets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.*

**Formanden:** Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

*Anden behandling af forslag til lov om ændring af lov om folkeskolen.*

(Første behandling af lovforslaget (nr. 167) findes i tidenden sp. 3679, udvalgets betænkning i tillæg B. sp. 923).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets tekst og spørgsmålet om dets overgang til tredje behandling sattes til forhandling under ét.

**K. B. Andersen:** Jeg skal kun gøre nogle ganske få bemærkninger bl. a. under hensyn til den gebræklige røst, jeg er blevet udstyret med.

Ministeren fremsatte dette lovforslag med bemærkning om, at nu forsvandt de hidtidige byggerestriktioner. Som det fremgår af betænkningen, skal der stadig gives godkendelse fra ministeriet i hvert enkelt tilfælde; det mener jeg også må være rigtigt, i hvert fald indtil vi får amtsplanlægningen gennemført, og det fremgår altså af betænkningen, at det er så som så med den frivelse, lovforslaget blev proklameret som.

Lovforslaget kunne i og for sig give anledning til meget principielle overvejelser over hele vores skoleplanlægning, men vi har i udvalget været enige om, at det var rimeligt at vente med den del af det, til vi skal drøfte disse problemer i forbindelse med det forslag, ministeren har fremsat om forskellige reformer inden for folkeskolen.

Jeg vil dog gerne sige, at jeg er meget tilfreds med, at det fremgår af betænkningen, at der er tilfælde, netop når vi centraliserer for store områder, hvor det er en rigtig løsning i dag og også i fremtiden at have delskoler for de yngste årgange; det vil også lette den centralisering af de ældste folkeskoleklasser, som af mange grunde er rigtig.