

[Horn.]

disse planer ville et eller andet folketingsudvalg eller andre kunne finde noget at lave om på. De er alle sammen lagt efter de rent faktiske behov. Ulykken er, at vi ikke er i stand til at føre disse planer ud i livet på kort tid, men kun har penge til at lave dem stykkevis. Vores problem består kun i, om vi har et organ, som kan afveje de forskellige vejstykker, vi har penge til, og afgøre, om det er det rigtige sted, vi placerer pengene. Men man kan altså roligt holde op at snakke om, at vi skal have en vejplan, for vi har rigeligt med vejplaner, der dækker det rigtige behov; det er penge, vi mangler.

Endelig til hr. Holmberg: nu er sådanne hovedvejsanlæg også et spørgsmål om penge, så vi kan udmærket drøfte, hvordan pengene skal skaffes, og her er hr. Holmberg stadig væk inde på vejsliddet. Men det er ikke det, jeg taler om. Jeg taler om, at den tunge lastvognskørsel kræver, at der er veje, som kan bære de tunge vogne. Det er alene af hensyn til dem, vi skal lade vejene bygge så stærke, og det må vognmændene betale for, lige så vel som alle andre, der stiller krav til samfundet, selv må betale.

Holmberg: Da jeg er enig med ministeren for offentlige arbejder i, at debatten om vejslid, akseltryk, omkostninger osv. egentlig ligger uden for dagsordenen for i dag, skal jeg afstå fra yderligere bemærkninger herom.

Kjær Rasmussen: Ganske kort til hr. Horn. Jeg har ikke efterlyst nogen vejplan. Det, jeg gerne ville have, var en landsplan, således at man ved denne kunne få et overblik over, hvad vi egentlig vil med dette land, og få vore vejplaner indpasset i den.

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 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 styrelsen af statsbanerne.

(Lovforslaget (nr. 101) findes i tillæg A. sp. 2071, fremsættelsen i tidenden sp. 1926).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Horn: I Folketingstidende 1964-65, sp. 1541, vil man kunne læse, hvordan jeg første gang retter en appel til DSBs ledelse om at tilpasse ledelsesfunktionerne til den tid, vi lever i. Det var derfor ganske naturligt, da DSB og DSBs personaleorganisationer kom til mig i februar 1967, at aftale med generaldirektøren at nedsætte det såkaldte strukturudvalg, hvis betænkning danner baggrunden for det foreliggende forslag til ny styrelseslov. Jeg vil gerne benytte lejligheden til at udtrykke en tak til strukturudvalget og dets formand, generaldirektør Skov, for den hurtighed, hvormed man faktisk er nået frem til at kortlægge, hvordan et nyt system for statsbanernes ledelse kan organiseres. Det er klart, at der i en gammel institution som statsbanerne findes mange, mange traditioner. I perioder har DSB været højt værdsat af hele befolkningen; i andre perioder har man haft statsbanerne at rakke ned på, næst efter TV, hvis ikke man har andet at rakke ned på — det er jo moderne at være imod noget her i riget i disse år.

Sammen med den rationalisering, der har fundet sted i DSB på en lang række områder, kommer nu dette, som jeg vil betragte som meget afgørende. Jeg synes også, vi kan udtrykke glæde over, at det gentagne gange fremhæves i betænkningen, at man med forslaget tilsigter at gøre DSB mere slagkraftig og mere konkurrencedygtig, og der er næppe heller tvivl om, at man nok skal nå til det resultat.

Lovforslaget er meget overskueligt. Det centrale punkt og det, som kan give anledning til nogen debat her, må vel være § 2, hvorved ministeren for offentlige arbejder bemyndiges til at fastsætte de nærmere regler for statsbanernes organisation. Disse regler er under de nuværende forhold beskrevet i selve styrelsesloven. Der er delte meninger i mit parti og også i min gruppe