

[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-