

[Glensgård.]

stordriften udvikler sig til, at vi skal ofre milliardbeløb på at holde disse koncessioner på indenrigstrafikken.

Der findes for øjeblikket flytyper, som man forventer kommer i handelen i løbet af 2 år, flytyper, som kører med et langt lavere brændstofforbrug end DC 9-typen, flytyper, som kører med ca. 60 passagerer, således at vi får hyppigere afgange lufthavnene imellem i stedet for den udvikling, som DC 9 medfører. Vi har set det, når vi er gået fra de små fly til større, at vi får langt færre afgange mellem provinsen og København. Derfor er begrundelsen for selve koncessionen på indenrigs- og udenrigstrafikken nok en helt anden. Det er nok et spørgsmål om, hvorvidt man ønsker at bibeholde dette monopolforetagende.

Kristine Heltberg (SF):

Selvfølgerlig er vi ikke begejstrede for alt muligt mærkværdigt i retning af papnæseforetagender, bare fordi de går under nordisk flag. Men det, der er sagen, er, at det i og for sig er et stort set nyttigt og hensigtsmæssigt foretagende til støtte for den almindelige trafik, bygget på nordisk basis, der får os til måske med en lille smule blidere øjne at se på nogle af de fejl, der givetvis er i foretagendet, og som vi i øvrigt meget gerne vil medvirke til at rette. Hertil regner jeg foruden det, der allerede er nævnt omkring de indenrigske ruter, også selve begrebet koncessioneret selskab, som jeg godt ville have ændret og givet en noget anden karakter i retning af større samfundsindflydelse og i retning af mindre binding til arbejdsgiversiden i landet i øvrigt.

Men det er ganske givet, at selv om man kan rette en masse kritik mod SAS' prispolitik, mod forskellige fejl af den ene og den anden slags, så er hovedsynspunktet det, at vi meget gerne vil have flyvetrafikken indordnet under landets almindelige og samlede trafiksystem og trafikplanlægning, og her mener vi, at vi gennem SAS har al mulighed for at medvirke til sådan noget her fra folketingets side.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Første næstformand (Grete Hækkerup):

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til udvalget om offentlige arbejder. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om ophævelse af lov om nedsættelse af en trafikkommission.

(Lovforslag nr. 47. Fremsat 28/1 75).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Otto Mørch (S):

Da det er en form for begravelsestale, jeg skal holde ved denne lejlighed, skal jeg også prøve at sige noget pænt om afdøde.

Da man for næsten 8 år siden vedtog loven om nedsættelse af en trafikkommission, blev den enstemmigt vedtaget her i tinget. Alle havde gode, stærke og varme intentioner vedrørende arbejdet i trafikkommissionen, et arbejde, der populært sagt skulle sørge for, at Danmark fik den mest effektive trafikbetjening med de lavest mulige omkostninger.

Resultater blev nået om ikke gennem det brede kommissionsarbejde så ved underudvalgsarbejdet. En rapport plus to lovudkast kom ud af dette underudvalgsarbejde. Vi har fået en ny og effektiv lovgivning på godstransportområdet, og der kan vel snart forventes fremsat et forslag til lov om erhvervsmæssig personbefordring ad landevej, den såkaldte buslovgivning.

Når dette er sagt, må vi også konstatere, at den arbejdsform, som er mulig i en bred kommission, ikke mere er tidssvarende på trafikområdet. Det bliver for tung og for sinkende en arbejdsgang, og nu, hvor vi har et fast udvalg for offentlige arbejder, er det langt mere hensigtsmæssigt via dette udvalg at have et løbende planlægningsarbejde, eventuelt suppleret med nedsættelse af ekspertgrupper ved særlig store arbejdsopgaver. Og så tror jeg også, at vi af og til og helst én gang i hver folketingssamling skal have en mere principiel trafikdebat her i tinget.

Jeg synes, dette er en passende lejlighed til at fastslå, at vi i socialdemokratiet har