

[Indenrigsministeren.]

på sædvanlig måde vil have orienteret sig hos erhvervene.

Der tales så meget om bekæmpelse af forureningen, som jo alle er enige om. Det foreliggende lovforslag tager ikke så meget sigte på at bekæmpe en forureningskilde som at forhindre, at en forurening, vi ikke hidtil har haft her i landet, skal blive aktuel. For så vidt angår den seneste udvikling i anvendelsen af øleballage vil jeg blot bemærke, at forslaget næppe kan komme overraskende for nogen. Jeg har ikke lagt skjul på, at et forslag som dette ville blive fremsat straks ved folketingsårets begyndelse. På den anden side er jeg da helt klar over, at mange synspunkter både af handelspolitisk og forbrugerpolitisk karakter vil kunne gøres gældende, og at disse synspunkter må afvejes mod de forureningsmæssige. Det er derfor mit håb, at disse synspunkter må komme frem ved forslagets behandling her i tinget.

Oprindeligt havde regeringen håbet, at vi havde kunnet få ensartede nordiske regler på området, men som det vil ses i bemærkningerne til lovforslaget, er dette ikke lykkedes. Forureningsrådet har fundet indgreb påkrævet, og Bryggeriforeningen og Mineralvandsfabrikantforeningen har udtalt, at man ingen bemærkninger har til formuleringen af lovforslaget. Industrirådet har af tidsmæssige grunde ikke haft mulighed for at kommentere forslaget inden forelæggelsen. Provinshandelskammeret, købmandsforeningerne og FDB. har ikke kunnet tilslutte sig forslaget. Disse organisationer er modstandere af indgreb mod øl i blikdåser, og købmandsforeningerne og FDB finder, at man for så vidt angår engangsflasker må kunne fortsætte med frivillige aftaler, der forhindrer anvendelsen af sådanne, hvilket man har gjort hidtil.

Som det vil ses, er interesserne og synspunkterne forskellige. Regeringen har imidlertid ikke fundet det rigtigt at tøve længere og har for at forhindre yderligere forurening fundet det påkrævet at fremsætte det foreliggende lovforslag.

Jeg håber, at lovforslaget vil få en hurtig og velvillig behandling her i tinget.

Ministeren for offentlige arbejder (*Guldberg*): Hermed tillader jeg mig for det høje

ting at genfremsætte *forslag til lov om Københavns lufthavnsvæsen*.

Lovforslaget blev fremsat i folketinget den 27. maj 1970, men nåede ikke at blive gennemført i folketingsåret 1969-70.

Idet jeg i øvrigt henviser til de bemærkninger, jeg knyttede til lovforslaget ved detes første fremsættelse, skal jeg kort resumere forslagets hovedpunkter.

Det foreslås at etablere en særlig statsvirksomhed, Københavns lufthavnsvæsen, som inden for den storkøbenhavnske region skal anlægge, udbygge og drive offentlige lufthavne, herunder Københavns lufthavn, Saltholm, når endelig beslutning om etablering af dette lufthavnsanlæg måtte blive truffet.

Forslagets primære formål er at tilvejebringe en mere effektiv styrelsesform for de københavnske lufthavne. Dette formål søges opnået bl. a. ved at give den nye ledelse en noget større dispositionsfrihed, end hvad der normalt er tilfældet for statsvirksomheder.

Spørgsmålet om Københavns lufthavnsvæsens organisatoriske opbygning og indplacering i det eksisterende administrative system har været undersøgt i et underudvalg under planlægnings- og anlægsudvalget vedrørende Københavns lufthavn, og man er her kommet til det resultat, at en væsentlig del af luftfartsdirektoratets tekniske organisation bør overflyttes til Københavns lufthavnsvæsen.

Gennem underudvalgets undersøgelser er det endvidere godtgjort, at luftfartsdirektoratets tekniske organisation allerede med den investeringsaktivitet, der hidtil har været nødvendig i Københavns lufthavne, i væsentlig grad er underbemandet, selv om langt den største del af projekteringsopgaverne har været overdraget til rådgivende ingeniørfirmaer. I hvilken takt og til hvilket omfang den nye lufthavnsvirksomhed bør opbygges vil selvsagt afhænge af, hvilke fremtidige opgaver regering og folketing vil pålægge virksomheden med hensyn til udbygning af lufthavnen i Kastrup og/eller påbegyndelse af lufthavnen på Saltholm. Man er derfor nået til den konklusion, at Københavns lufthavnsvæsens tekniske og i øvrigt også økonomisk-administrative organisation bør opbygges trinvis i løbet af en

[Ministeren for offentlige arbejder.]

rimelig tid, og at man i første omgang alene bør stræbe efter at besætte chefstillingerne med velkvalificerede folk, der selv kan forestå udbygningen af deres respektive afdelinger. For så vidt angår de såkaldte linjefunktioner, vil disse indtil videre kunne varetages af den nuværende havneadministration i Københavns lufthavn, Kastrup.

Det er således ikke på nuværende tidspunkt muligt at sige noget bestemt om det samlede personalebehov i fremtiden, og lovforslagets bemærkninger om personalets størrelse må derfor tages med forbehold om den endelige organisations- og bemandingsplan.

Jeg tillader mig at anbefale lovforslaget til det høje tings velvillige behandling.

Endvidere tillader jeg mig for det høje folketing af fremsætte *forslag til lov om begrænsning af refusion i henhold til lov om tilskud til de offentlige veje*. Dette lovforslag svarer til det forslag, som af mig blev fremsat i folketinget den 1. juni 1970.

Forslaget nåede dengang ikke til første behandling, men genfremsættes nu i uændret skikkelse. Hensigten med lovforslaget er at opfordre kommunerne til at begrænse aktiviteten inden for de almindelige kommunale vejudgifter, som kommunerne selv bestemmer over, på samme måde som staten i finansåret 1971-72 begrænser sine udgifter på anlægsbudgettet.

Jeg henviser herom til mine bemærkninger ved fremsættelsen i forrige samling, Folketingstidende 1969-70, spalte 6956-6958.

Desuden skal jeg for det høje ting fremsætte *forslag til lov om indskrænkning af driften på og eventuel senere nedlæggelse af visse statsbanestrækninger og færgefarten Glyngøre-Nykøbing Mors*.

Trafikken på flere af statsbanernes sidebaner har gennem de senere år været stærkt vigende. Årsagen hertil er, at mange af de opgaver, som disse baner har haft, nu varetages på anden måde, først og fremmest af den stærkt ekspanderende landevejstrafik.

Med lokaltrafikkens svigten bliver driften af disse sidebaner, der er næsten uden transittrafik, urimelig dyr. Ganske vist er driftsudgifterne reduceret gennem mekanisering og rationalisering, men allerede udgifterne

til spor anlæg m. v. er — ikke mindst af sikkerhedsmæssige grunde — af et sådant omfang, at det synes økonomisk uforvarsligt fortsat at opretholde disse baner af hensyn til en minimal trafik. For gods i vognladninger gør der sig dog særlige forhold gældende, idet de forhåndenværende spor, når de kun skal bruges til godstrafik, kan opretholdes uden væsentlige udgifter.

Spørgsmålet om sidebanernes fremtid har som bekendt ofte tidligere været gjort til genstand for drøftelse i og uden for dette ting. Det af regeringen i 1961 nedsatte landsplanudvalg etablerede således i 1962 en arbejdsgruppe — benævnt baneplanudvalget — med det formål at få tilvejebragt en oversigt over det forventede fremtidige banenet under forskellige forudsætninger samt over mulige driftsformer.

Baneplanudvalget udsendte i januar 1968 sin betænkning I, hvori udvalget foreslår de i lovforslaget nævnte banestrækninger m. v. nedlagt, omdannet til godsbane eller undersøgt nærmere med henblik på mulighederne for fortsat opretholdelse. Lovforslaget følger stort set konklusionerne i den af baneplanudvalget afgivne betænkning I. Disse konklusioner fremgår i øvrigt af bemærkningerne til lovforslagets enkelte paragraffer.

Den samlede nettogevinst ved de foreslåede foranstaltningers gennemførelse vil på længere sigt andrage ca. 12 mill. kr. årlig, herunder en reduktion af statsbanernes personale på ca. 300 mand.

Lovforslagets omfattende konsekvenser, herunder bl. a. de personalemæssige samt forholdet til de koncessionsgivende myndigheder for så vidt angår erstatningskørsel med rutebil eller lastbil, taler for en etapevis gennemførelse over et par år af de foreslåede foranstaltninger. En sådan gennemførelse vil mest hensigtsmæssigt kunne iværksættes i forbindelse med statsbanernes køreplansskifter.

Lovforslaget følger, for så vidt angår strækningerne Laurbjerg-Silkeborg, Funder-Brande, Randers-Ryomgård, Grindsted-Bramminge, Rødekro-Åbenrå, Skive-Glyngøre og Glyngøre-Nykøbing Mors, baneplanudvalgets betænkning.

Idet jeg i øvrigt henviser til bemærkningerne til lovforslaget, skal jeg kort gøre rede for de tilfælde, hvor lovforslaget som følge af de af statsbanerne senere gennemførte