

Den første sag på dagsordenen var:

Spørgsmål om fremme af forespørgsel til udenrigsministeren af Orla Møller m. fl.

(Forespørgslen (nr. V) findes i tidenden sp. 5609).

Anden næstformand (Hanne Budtz): Hvis ingen gør indsigelse mod fremme af denne forespørgsel, betragter jeg tingets samtykke dertil som givet. (Ophold). Det er givet.

Den næste sag på dagsordenen var:

Spørgsmål til ministrene.

Af *Lone Nielsen* til ministeren for offentlige arbejder:

„Hvilke foranstaltninger agter ministeren at foretage i forbindelse med kystsikringen af vestkysten, specielt om Hvide Sande-området?“

(Spm. nr. 190).

Lone Nielsen: Mit spørgsmål skal ses først og fremmest på baggrund af det akutte problem, der er opstået ved Hvide Sande og Årgab.

Baggrunden herfor er at finde i en række foranstaltninger, der er foretaget ved Hvide Sande-slusen. I 1960 fik ministeren for offentlige arbejder en bevilling til at forbedre de vanskelige indsejlingsforhold til Hvide Sande-havnen. Det var hensigten at forlænge molen 300-400 m, men der blev samtidig gjort opmærksom på, at vandbygningsvæsenet ikke kunne bedømme, hvor kraftig erosionen på tangen syd for indsejlingen ville blive.

Man har med års mellemrum bevilget store beløb til sikring af indsejlingen, men problemerne er voksende. Allerede i 1960 blev der gjort opmærksom på, at sikringen af indsejlingen ville medføre et betydeligt materialesvind på den sydlige del af tangen. Det har vist sig at være rigtigt. For at

imødegå denne trussel søgtes i 1967 en bevilling til undersøgelse af disse forhold, og initiativet var direkte foranlediget af et angreb, der svarer helt til det, der er sket i dag ved Årgab. Men der er altså stadig væk ikke fundet nogen løsning på problemet.

Vandbygningsvæsenet har nedsat en intern arbejdsgruppe til at arbejde med sagerne; det er også udmærket, men situationen er så alvorlig, fordi kysten flytter sig år for år. Alene fra februar 1969 til februar 1973 er klitfoden flyttet 26 m ind, og med den gennemførte klitbeplantning står Hvide Sande-beboerne i den situation, at der ingen nye klitter dannes. Landet ligger altså ubeskyttet hen. Det betyder, at hvis vi en dag får en orkan, er der fare for et gennembrud ved Årgab, og man kan heller ikke se bort fra trods den midlertidige udførelse af en dæmning, at Hvide Sandes sydvestlige bydel bliver oversvømmet, fordi den ligger lavt i forhold til de omkringliggende arealer. Det betyder naturligvis, at der er en meget stærk utryghed blandt beboerne i området, og det er på denne baggrund, mit spørgsmål skal ses.

Ministeren for offentlige arbejder (Kampmann): Man kan næppe uden videre fastslå som en given ting, at det er en statsopgave at foretage og bekoste beskyttelsesforanstaltninger mod havet. Såvel digeloven som loven om kystsikringsanlæg forudsætter tværtimod, at det er de beskyttede ejendomme, som i første række må drage omsorg for udførelsen af disse anlæg. Dette principielle standpunkt har dog ikke afholdt staten fra, når betydelige interesser og værdier har stået på spil, at træde til, men jeg må understrege, at dette i hvert enkelt tilfælde er sket efter en konkret vurdering. Således er netop en del anlæg langs den jyske vestkyst anlagt helt for statens regning.

Når det er sagt, vil jeg gerne sige lidt om det område, som specielt er fremdraget i spørgsmålet, nemlig tangerne ud for Ringkøbing Fjord, som er under almindelig tilbagegerykning. Den gennemsnitlige tilbagegeryk-

[Ministeren for offentlige arbejder.]

ning er på tangen syd for Hvide Sande 1-2 m om året. På kyststrækningen ud for Hvide Sande transporteres årlig omkring 500.000 m³ sand fra nord mod syd. Denne store sandtransport skaber vanskeligheder med at vedligeholde besejlingsdybderne til Hvide Sande havn og Ringkøbing Fjord, og der opførtes derfor i 1962 en 450 m lang mole nord for indsejlingen, idet man antog, at denne ville bevirke en forøgelse af besejlingsdybden til havnen. Det er klart, at der herved sker et indgreb i den naturlige sandvandring. Herved påvirkes revledannelsen syd for Hvide Sande, og herved bliver den naturlige beskyttelse for kystlinjen atter påvirket. Der har derfor i de senere år været angreb på kysten, der lejlighedsvis sætter stærkere ind på nogle strækninger end andre. Man kan altså ikke betragte kystsikringsforholdene uafhængigt af besejlingsforholdene; hjælper man det ene sted, skader man måske det andet sted.

Den aktuelle baggrund for den lokale bekymring med hensyn til kystnedbrydningen på Holmsland er den indrykning af klitbrinken, som fru Lone Nielsen omtalte. Tilfældet må betragtes som et eksempel på de skiftende vandrende angreb på den omhandlede kyststrækning, som jeg har omtalt, og som også fortsat vil kunne forventes. Vi har da også i det konkrete tilfælde, som fru Lone Nielsen var inde på det, foretaget konkrete sikringer, som efter vores opfattelse kan være dækkende i den aktuelle situation.

Imidlertid opfatter vi problemstillingen som en lille del af en langt større problemstilling omkring sikringen af hele den jyske vestkyst, og vandbygningsvæsenet vil derfor være indstillet på at udarbejde en samlet redegørelse, der vil kunne foreligge i begyndelsen af 1974. Når dette er sket, vil vi overveje sagen igen, men jeg vil godt fremhæve, at vi herved ikke har taget stilling til, om staten i det påkommende tilfælde skal påtage sig nogen del af udgifterne ved eventuelle foranstaltninger til sikring mod havets gennembrud på Holmsland Klit.

Lone Nielsen: Efter at jeg har stillet dette spørgsmål, er alle partierne blevet enige om at drøfte hele vestkystens sikringsforhold, og ud fra disse betragtninger er jeg tilfreds

med svaret fra ministeren, da vi jo senere vil komme tilbage til spørgsmålene.

Jeg har ønsket at gøre ministeren opmærksom på, at der ved Hvide Sande er et akut problem, og det skulle ikke så gerne gå hen og drukne i en bred og principiel debat om hele vestkystens forhold, som jeg i øvrigt er meget tilfreds med kommer. Blot vi så kan blive enige om trods sparetider at få løst problemet — det løses jo ikke alene ved forespørgselsdebatter.

Endelig skal jeg lige gøre opmærksom på, at jeg er enig med ministeren i, at der er ingen, der ønsker at sikre kysten på bekostning af indsejlingen til Hvide Sande. De foretagne investeringer for at sikre besejlingsforholdene til Hvide Sande er ud fra et samfundsmæssigt synspunkt meget betydningsfulde.

Må jeg til sidst spørge ministeren: hvad vil ministeren gøre, hvis der sker et gennembrud inden 1974?

Ministeren for offentlige arbejder (Kampmann): Jeg kan være enig i den vurdering, at det konkrete, akutte tilfælde omkring Hvide Sande ikke bør drukne i den almindelige forespørgselsdebat, som senere fremkommer, og som jo i og for sig omhandler samtlige kyster, med de mange forskellige finansieringsformer, som foranstaltningerne til værn af disse kyster måtte have. Derfor har vi i den helt konkrete sag foretaget en konkret kystsikring, som efter vores, og det vil sige teknikernes, opfattelse forhåbentlig vil vise sig at være tilstrækkelig. Hvis den viser sig utilstrækkelig, må vi tage den konkrete sag op igen med henblik på yderligere afhjælpning. Det er altså en nogenlunde evigvarende sag med disse vandringer af sand fra sted til sted på kysten og med disse nedbrydninger, der dels har naturlige årsager, dels, om jeg så må sige, menneskeskabte årsager såsom moleudbygninger og andre foranstaltninger til at bedre besejlingsforholdene på de jyske havne.

Normann Andersen: Som det er fremført af ministeren, er det jo en privat opgave at sikre de kyststrækninger, vi har, og staten kan for så vidt kun gribe ind i de enkelte tilfælde, hvor den synes det er en opgave, som staten bør løse. Jeg vil derfor spørge ministeren i forbindelse med dette spørgs-

[Normann Andersen.]

mål, da man jo hidtil har anerkendt, at der ved Hvide Sande-området var en opgave, som staten burde påtage sig, om ministeren fortsat vil vurdere tilfældet i Hvide Sande som et særligt tilfælde, hvor staten bør engagere sig.

Endvidere er jeg bekendt med, at ministeren har modtaget en skrivelse af 20. marts 1973 om visse nye kystsikringsmetoder, og jeg vil gerne i den forbindelse spørge, om det indgår i ministerens overvejelser, at de sikringsmetoder, der er nævnt deri, også vil komme med i det øjeblik, man skal til at planlægge eventuelt sikringsarbejde.

Det sidste, jeg vil spørge om i denne forbindelse, er, om den redegørelse, vandbygningsvæsenet skal afgive i 1974, under nogen omstændigheder kan fremmes. Jeg anser kystsikringen omkring Hvide Sande-området for at være af principiel betydning, og man kan også fastslå i den forbindelse, at forholdene er ret farefulde for visse beboere i området, så jeg vil tro, det vil være klogt, om man kunne fremme denne undersøgelse, så den kom frem på et lidt tidligere tidspunkt.

Ministeren for offentlige arbejder (Kampmann): Til det første af de tre stillede spørgsmål af hr. Normann Andersen skal jeg svare, at jeg er helt enig med hr. Normann Andersen i vurderingen af, at det normalt de fleste steder i landet er de beskyttede ejendomme, som varetager og bekoster udgifterne ved kystsikring. Således har det jo imidlertid traditionelt ikke været en lang række steder på vestkysten og helt konkret ikke omkring Hvide Sande, således som vi snakker om det her. Derfor mener jeg personlig, at der er skabt en vis tradition for, at der er større landsmæssige interesser end egentlig lokale interesser, der skal varetages.

Dette kan imidlertid ikke føre til den antagelse, at staten hermed skal stå alene med de pågældende udgifter. Vi har siden en lang række af disse traditionelle statslige investeringer fået en kommunalreform, som har skabt langt stærkere og mere ydedygtige kommuner og amter, og det må efter min opfattelse være helt naturligt også i disse statslige sparetider, at man fordeler udgifterne bredere, end man hidtil har gjort det.

Til det andet spørgsmål skal jeg svare

bekræftende: de henvendelser, vi har fået om nye metoder at sikre kysterne på, indgår i vore fortsatte overvejelser.

Endelig skal jeg love at undersøge det sidste af hr. Normann Andersen stillede spørgsmål, nemlig om dette redegørelsesarbejde, som var forudsat afsluttet i 1974, kan fremmes; det skal jeg undersøge med det samme.

Jens Foged: Som det er fremgået af debatten, kommer der en forespørgselsdebat senere, men jeg vil gerne i anledning af, at ministeren her præciserer så stærkt, at det ikke er en statsopgave at værne kysterne og sikre dem, allerede på nuværende tidspunkt anmode ministeren om, at vi ved forespørgselsdebatten nøje kommer til en konklusion af, i hvor stor udstrækning det så er private, stat eller amt, der skal tage sig af det.

Når ministeren oplyser over for os, at tilbagetrækningen af kysten syd for Hvide Sande er 1-2 m årlig, er det vist ikke helt korrekt ud fra den betragtning, at det er norden for Hvide Sande, tilbagetrækningen har denne karakter. Syd for Hvide Sande har den et enkelt år været 40 m, og i de sidste 3 år har den været, som det allerede er nævnt, 26 m lige ved Hvide Sande. Derfor er det særlig akut omkring Hvide Sande-området, og derfor bør man heller ikke vente til 1974. Efterårsstorme kan blive så alvorlige, at Hvide Sande er truet. Vi anmoder ministeren om, at der foretages noget.

Ministeren for offentlige arbejder (Kampmann): Må jeg for det første sige til spørgsmålet om, hvem der skal betale disse foranstaltninger, at vi jo har vedtaget herinde i enstemmighed, herunder med tilslutning af hr. Jens Fogeds parti, såvel digeloven som loven om kystsikringsanlæg, som forudsætter det principielle standpunkt, at det er de beskyttede ejendomme, som i første række må drage omsorg for udførelsen af disse kystsikringsanlæg. Det er hovedsynspunktet, som også hr. Jens Foged har tilsluttet sig. Jeg har nævnt, at man i de konkrete tilfælde kan overveje at trække staten med ind, men man skal bare være opmærksom på, at efter kommunalreformen har vi en anden baggrund, end vi tidligere har haft.

De tal, jeg nævnte, var rigtige nord for

[Ministeren for offentlige arbejder.]

Hvide Sande, men jeg bekræftede også fru Lone Nielsens tal om forholdene syd for Hvide Sande og benyttede derfor på grund af den sparsomme tid ikke anledningen til at gentage disse tal, som jeg uden videre erklærede mig enig i. Tallet omkring de 40 m må stå for hr. Jens Fogeds egen regning.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Af *Nathalie Lind* til ministeren for offentlige arbejder:

„Hvilke initiativer vil ministeren tage for at afbøde de tab, erhvervsdrivende lider ved, at DSB som følge af strejken i vid udstrækning er afskåret fra at udbringe varer, medens der fortsat opkræves sædvanlig betaling for forsendelser, hvori betaling for udbringningen er inkluderet?“

(Spm. nr. 194).

Skriftlig begrundelse.

Så langt den overvejende del af stykgods-transporten fra bane og til modtager sker gennem private vognmænd, der er strejke-ramte. De erhvervsdrivende må følgelig for egen regning afhente varer, hvilket medfører betydelige udgifter. Omvendt betaler DSB ikke vognmændene for den udbringning, som er suspenderet på grund af strejken.

Erhvervsdrivende har uden resultat rettet henvendelse til DSB om at reducere fragten med det beløb, det koster selv at afhente varer, idet fragten er beregnet inkl. udbringning. Erhvervslivet lider store tab under strejken, og principielt er det forkert, at staten skal tjene og erhvervslivet tabe på vognmandsstrejken.

Nathalie Lind: Nu er strejken jo lykkeligvis sluttet, men der er fra erhvervslivets side lidt et tab ved, at DSB har afvist at ville reducere fragten med det beløb, det har kostet de erhvervsdrivende selv at hente deres varer. Jeg vil derfor spørge ministeren, som jeg har gjort det også skriftligt, om ministeren vil gøre noget for at afbøde dette tab. Jeg ved, at begrundelsen for, at man ikke har kunnet refundere, har været, at man siger, man ikke kan udregne den besparelse, der er tale om. Det lyder efter min mening meget mærkeligt, for sidste år, da

man inkluderede udbringningen i fragten, var man i stand til at tillægge fragten et beløb for udbringning, og jeg går ud fra, at man i DSB både kan trække fra og lægge sammen.

Ministeren for offentlige arbejder (Kampmann): DSBs normale stykgodsbefordring bygger på, at godset bliver befordret til at adressatens dør, og fragten er beregnet til at dække omkostningerne herved for DSBs egne biler eller biler, der betjenes af vognmænd i samarbejde med DSB. Godset opholder sig altså normalt ikke på pakhuse og stiller derfor ikke ekstra krav om pakhushold. Hvis en kunde af en eller anden grund selv ønsker at afhente sit gods på en godsekspedition, er det vel muligt, men betalingen er principielt den samme, idet selvaflentning påfører DSB andre udgifter, nemlig til personale til at henstille godset på og udlevere godset fra pakhuset, ligesom godset belaster pakhusholden i modsætning til, hvad der normalt er tilfældet. Under konflikten var DSB jo forhindret i at foretage normal tilbringning i de tilfælde, hvor denne tilbringning var konfliktramt, dvs. i de fleste byer uden for København.

Man kan ikke sige, at DSB har tjent på denne situation. På flere terminaler landet over opstod hurtigt en godsophobning, der tvang DSB til at aflyse modtagelsen af stykgods. Godsmængden faldt derfor, men personaleforbruget var stort set uændret, idet udlevering af godset, herunder opledning af de enkelte sendinger på et overfyldt pakuhs, var unormalt tidkrævende. Vognmændene får vel betaling for at udkøre godset, men virker samtidig som medarbejdere på pakhuset ved at aftage godset, og dette medarbejderskab gik DSB glip af.

Det er rigtigt, at konflikten har forhindret DSB i at betjene kunderne normalt, om end DSB også har spillet rollen som en nødløsning med en eller anden reserveposition, hvor andre transportmuligheder var stoppet. DSB har imidlertid delt skæbne med andre virksomheder, der har lidt tab på arbejds konflikten, og det er derfor ikke muligt at opstille en slags regnskab for en fortjeneste eller besparelse, som DSB skulle aflevere til andre konfliktramte.

Det er jo således, at en arbejds konflikt uvægerlig medfører en række tab, det er et

[Ministeren for offentlige arbejder.]

led i spillets regler; men jeg mener ikke, det er hensigtsmæssigt at pålægge DSB at foretage en vis udligning på baggrund heraf.

Nathalie Lind: Jeg takker ministeren for redegørelsen, men jeg beklager det svar, der bliver givet.

Ministeren siger, at DSB har delt skæbne med en række andre virksomheder, som har lidt tab ved konflikten. Ja, det er rigtigt, jeg står her med 2 udklip, ét fra Politiken i dag, ét fra bladet Vestkysten. Pressen har været i den situation, at de ikke har kunnet betjene deres kunder, men de har ikke forlangt betaling for de ting, de ikke har ydet. Politiken skriver her, at det økonomiske mellemværende, som opstår med abonnenterne på grund af konflikten, selvfølgelig vil blive afregnet, se venligst nærmere i en annonce på side 2, og Vestkysten skriver, at som enhver anden hæderlig forretning godtgør Vestkysten abonnenterne de penge, de har betalt for varen i det tidsrum, de ikke har modtaget den.

De erhvervsdrivende har betalt DSB for udbringning af varer under strejken, og så kan man vurdere, om DSB har kunnet udnytte vognmændene og på den måde ikke selv har fået nogen fortjeneste, men i hvert fald har der været et tab for erhvervslivet, og jeg beklager, at ministeren hylder det princip, at når borgerne kommer til det offentlige og beder om en rimelig behandling, er det en afvisning, man møder. Jeg synes, ministeren skulle have taget samme holdning som dagspressen, der sandelig også har haft betydelige tab.

Ministeren for offentlige arbejder (Kampmann): Jeg synes, jeg vil have lejlighed til at nævne, at der ud over den begrundelse, jeg har nævnt, også kan anføres en administrativ begrundelse, for hvis DSB administrativt skulle opgøre besværet, lig med merudgifterne, kontra eventuelle merindtægter fordelt på de enkelte kunder og på det enkelte gods pr. kunde, så er vi vist uden videre klar over, at det drejer sig om ganske betydelige administrative merudgifter, fordi der skal anvendes en række fordelingsnøgler, som det kan være vanskeligt at anvende i praksis. Det vil altså betyde, at vi får yderligere udgiftkrævende foranstalt-

ninger oven på konflikten for DSB ud over dem, man i forvejen har haft.

Nathalie Lind: Jeg kan kun gentage, at jeg må beklage, at ministeren ikke mener, man kunne have fundet en eller anden gennemsnitsregel. Jeg har et eksempel fra en mellemstor virksomhed; det siger, at det drejer sig om, at man skulle bruge en budcentral med 30-40 kr. om dagen i ekstraudgifter, som man altså her får et direkte tab på.

Jeg vil gerne give ministeren en skrivelse af 30. august 1972 fra Skobrancheens Fællesråd, hvor man forsøgte at lave en eller anden slags gennemsnitsberegning på DSBs takster. Hvis ministeren ville overveje den, var det måske muligt, det viste sig, at de administrative vanskeligheder ikke var så store, som ministeren i øjeblikket forudser.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Af *Arne Christiansen* til ministeren for offentlige arbejder:

„Vil ministeren af hensyn til flysikkerheden nedsætte almenflyvningens afgifter for anvendelse af navigationshjælpemidler mellem lufthavnene til niveau, der står i rimeligt forhold til flyveudgifterne i øvrigt?“

(Spm. nr. 197).

Skriftlig begrundelse.

Efter at der fra 1. april i år er indført en afgift på 80 kr. pr. instrumentflyvning, er almenflyvningen, dvs. først og fremmest erhvervsdrivende, som anvender eget fly ved flyvning inden for landets grænser, blevet belastet med en udgiftsforøgelse, der kan komme op på 40-50 pct. Der sker der ved dels en forskelsbehandling af almenflyvningen i forhold til den kollektive trafik, idet taksten er dimensioneret efter trafikflyvningens kontrolsystem og ikke almenflyvningens, dels en begrænsning af instrumentflyvningsmulighederne som følge af takstpolitikken. Dette sidste kan føre til hasarderede pilotdispositioner.

Arne Christiansen: Til min skriftlige motivering skal jeg kun føje dette, at jeg med mit spørgsmål til ministeren ikke nødvendigvis tilstræber en fritagelse for afgifter for den voksende skare af piloter og heriblandt

[Arne Christiansen.]

mange erhvervsdrivende, der benytter mindre fly til hurtig og tidssparende transport i ølandet Danmark, men jeg håber, vi kan få en ændring af oplagte urimeligheder.

Må jeg som eksempel nævne, at hvis man på vej fra Skovlunde til Billund, en tur, der i de fleste af de fly, der anvendes her i landet, vel koster 150-160 kr., flyver ind i et vejr, der kræver instrumentflyvning, øges omkostningerne med 50 pct.; det er en afgift, der ikke står i noget rimeligt forhold til de navigationshjælpemidler, som almenflyvningen stiller krav om.

Når jeg i min motivering anfører sikkerhedsspørgsmålet, må det ses på baggrund af de reaktioner, man kan forvente hos selv den mest ansvarsbevidste pilot. Møder han eller hun undervejs vejr, der betinger IFR-flyvning, kan det være fristende — og jeg kan fortælle ministeren, at jeg taler her af egen erfaring — at gå nedenunder eller udenom i stedet for at benytte de tekniske muligheder, som findes. Derved kan man bringe ikke alene sit eget liv i fare, men — hvad der vel vil tælle endnu stærkere — de mange andres, som færdes i det pågældende luftrum; der er altså både tale om et spørgsmål om rimelighed og om sikkerhed.

Ministeren for offentlige arbejder (Kampmann): Den afgift, der er indført pr. 1. april i år, skal dække en del af statens udgifter — jeg understreger udtrykkelig en del af statens udgifter — til sikringstjenesteanlæg og ydelser, som stilles til rådighed for luftfartøjer under flyvning til og fra danske lufthavne og ved overflyvninger i dansk flyvekontrolområde.

De ydelser, der af flyveledertjenesten, flyveradiotjenesten og flyvevejrtjenesten stilles til disposition for luftfarten er de samme, hvad enten brugeren er et stort fly eller et lille fly, og det samme gælder stort set de anlæg, der anvendes af de pågældende tjenester. Man kan derfor ikke betragte den såkaldte en route-afgift på samme måde som startafgifterne i lufthavnene, hvor der er tale om en vis graduering efter flyets vægt under hensyn til, at det lille fly ikke stiller de samme krav til eller forårsager samme slid på de forskellige anlæg, startbaner, terminalanlæg osv. som et stort fly.

En lignende graduering af afgiften for

benyttelse af de navigationshjælpemidler, som sikringstjenesterne stiller til disposition, ville i øvrigt indebære, at den kollektive trafik kom til at betale for den individuelle, og det mener jeg og mange andre i folketinget ikke kan være rimeligt. Lad mig understrege, at vi har haft en drøftelse af dette forhold med samtlige folketingets partier i trafikudvalget.

Med hensyn til det sikkerhedsmæssige forholdet det sig sådan, at navigationshjælpemidlerne kun kan benyttes af fly, der kan flyve instrumentflyvning, og det ville derfor være åbenbart urimeligt, hvis man også lagde afgifter på den såkaldte VFR-flyvning, altså flyvning, der kun kan finde sted under særlige sigtbarhedsbetingelser.

Jeg har hele tiden syntes, det var meget ubetænksomt af almenflyvningens organisationer at anføre sikkerhedsbetragtninger som argument mod afgiften, og jeg undrer mig i og for sig over, hvorfor spørgeren er hoppet på den galej. Jeg tror, at piloterne er helt klar over, at de ved at undlade at flyve instrumentflyvning i de tilfælde, hvor sikkerhedsforskrifterne kræver det, ikke alene udsætter deres eget og deres passagerers liv for fare, men også risikerer strafansvar og fortabelse af certifikat.

Jeg må derfor meddele hr. Arne Christiansen, at heller ikke de sikkerhedsmæssige hensyn kan overbevise mig om nødvendigheden af at lempe afgiften til fordel for almenflyvningen. Men jeg kan tilføje, at der vil blive udøvet en skærpet kontrol med almenflyvningens overholdelse af sikkerhedsforskrifterne, således at der kan gribes hårdt ind i tilfælde af uforsvarlig flyvning.

Arne Christiansen: Selv om jeg måske kunne sige, at jeg havde ventet dette svar, overraskede det mig alligevel, for ministeren er jo ude af trit med den politik, der føres i lande, vi er nært knyttet til. Jeg kan nævne, at de gamle EF-lande, Schweiz og Portugal har regler under det, der hedder Eurocontrol, som fritager alle fly i almenflyvningen op til en fuldvægt af 2.000 kg, og derefter kan man formedelst 2 dollars flyve strækninger, der svarer til f. eks. København-London-København, Paris-København-Zürich. Der har man altså ikke fundet det nødvendigt så ensidigt at lægge samme byrde over på almenflyvningen.

[Arne Christiansen.]

Må jeg så føje til, at jeg ikke er hoppet på nogen galej, som ministeren udtrykker sig; jeg siger kun, at det er ting, som kan lede piloter i fristelse.

Men jeg vil gerne spørge ministeren, om svaret skal udlægges sådan, at man faktisk bevidst vil umuliggøre den individuelle trafik i Danmark til fordel for den kollektive. Det fremgår jo dels af denne afgift på 80 kr., dels af de afgifter, man fastsætter for start, og det fremgår af de stadig højere afgifter, man kræver ved helbredsundersøgelser. Og når ministeren peger på, at man skal betale for disse ting, vil jeg gerne føje et punkt til, nemlig spørgsmålet om svæveflyvning her i landet; det hører også ind under ministerens ressort. Svæveflyverne her i landet modtager 157.500 kr. om året fra tipsmidlerne, men de betaler gennem helbredsundersøgelser, gebyrer og andet til luftfartsdirektoratet 195.000 kr. tilbage. Det kommer altså igen, som bonden sagde, da han gav soen flæsk.

Må jeg til slut spørge ministeren om, hvorfor Danmark ikke har kunnet tilslutte sig de regler, hvorefter man flyver i de gamle EF-lande, Schweiz og Portugal, som forekommer rimelige. Jeg har nemlig ikke bedt om fritagelse for afgifter, men om rimelighed.

Ministeren for offentlige arbejder (Kampmann): Nu tør jeg nok sige, vi fik udvidet problemstillingen en smule i det sidste indlæg; det var ikke småting, der blev stillet af spørgsmål til besvarelse på relativt kort tid.

Lad mig for det første sige, at en række af de forhold, der taler til fordel for at kollektivisere den øvrige transport i samfundet, også taler til fordel for at kollektivisere flytransporten, og jeg har en sikker fornemmelse af, at dette synspunkt har ret bred dækning i folketinget og i folketingets trafikudvalg, hvor spørgsmålet har været diskuteret.

For det andet burde hr. Arne Christiansen have bemærket min gentagne understregning af, at der jo er tale om, at staten betaler en del af disse sikkerhedsmæssige omkostninger, og at flyvningen, herunder almenflyvningen, kun betaler en del af disse. Det var måske en overvejelse værd, om man skulle betale en større del af disse, end om

det kan være rigtigt, at staten altså fortsat yder en så stor del af udgifterne til sikrings-tjenesterne m. v., som man gør det allerede i dag.

Der er i og for sig ikke tale om nogen diskrimination i forhold til almenflyvningen. Jeg har udtrykkelig sagt, at den ydelse, man får, er nogenlunde den samme, uanset om det er et jumbofly, for at gå til den ene yderlighed, eller et lille almenfly, for at gå til den anden yderlighed, og det synes jeg må være et rimeligt princip at følge i denne forbindelse.

Arne Christiansen: Jeg savner svar fra ministeren på, hvorfor man ikke kan følge samme politik, som man gør i en række andre europæiske lande.

Ministeren for offentlige arbejder (Kampmann): Jeg undskylder, at jeg ikke besvarede det fjerde af de stillede fire tillægs-spørgsmål; der var en del, der pludselig kom fra loftet.

Må jeg sige, at vi fører måske på en række af disse områder en anderledes transportpolitik, end man i øvrigt gør i EF. Vi lægger altså måske en større vægt på den kollektive transport i hele trafiksektoren, end man gør andre steder, og det kan ikke være en argumentation, at man i visse lande i EF — eller andre steder i Europa, når nu Schweiz og Portugal udtrykkelig blev nævnt, som står uden for EF — lægger væsentlig mere vægt på den individuelle trafik. Vi synes ikke, det er nogen løsning, hverken når det drejer sig om flyene eller i relation til vejene om bilerne, i forhold til de kollektive trafikmidler som jernbaner, busser osv. Den filosofi, vi har her, gælder også i luften.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Af *Bernhard Bawnsgaard* til finansministeren:

„Vil ministeren drage omsorg for, at offentlige myndigheder sender besked til skattemyndighederne om udbetalte honorarer og legater?“

(Spm. nr. 191).

Skriftlig begrundelse.

Det er netop blevet indskærpet fra skattemyndighedernes side, at private arbejds-gi-

[Bernhard Baunsgaard.]

vere ved udbetaling af honorarer skal opgive disse til skattevæsenet med påføjte CPR-nr.

I adskillige tilfælde er det fra ligningskommissions- og skatterådsmedlemmer oplyst, at offentlige myndigheder ikke følger samme regler. Der kan således nævnes statens uddannelsesstøtte, støtte til lærlinge, udbetaling af domsmandshonorar m. v.

Bernhard Baunsgaard: Man kan selvfølgelig altid diskutere, om kravet er rimeligt i alle tilfælde, hvis det er ganske små beløb, men nu er reglen gennemført, og derfor er det med meget stor forbavselse, jeg gentagne gange har fået oplyst fra ligningskommissions- og skatterådsmedlemmer, at offentlige myndigheder ikke er inde under samme regler. Det er blevet oplyst, at det for disse offentlige myndigheders vedkommende undertiden drejer sig om meget store beløb, f. eks. fra ungdommens uddannelsesfond, men også i en række andre tilfælde, og hvis det skønnes nødvendigt, at private arbejdsgivere har denne pligt til at opgive udbetalte beløb til skattevæsenet, bør det også være en pligt for de offentlige.

Finansministeren (Grünbaum): Jeg er ganske enig i de synspunkter, hr. Bernhard Baunsgaard her har gjort gældende. Jeg vil gerne sige i anledning af spørgsmålet og den begrundelse, der er givet bl. a. med henvisning til statens uddannelsesstøtte og domsmandshonorarer, at det må være sådan, at offentlige myndigheder bør sende besked til skattemyndighederne om udbetalte honorarer og legater.

Jeg vil gerne pege på, at ved den ændring af skattekontrollovens § 7, som vi her i Folketinget gennemførte i december 1971, blev der fastsat en automatisk oplysningspligt med hensyn til en række understøttelsesydelse. Det skete i henhold til den bestemmelse i § 7, stk. 1 c, hvorefter alle beløb, som i henhold til finansministerens bestemmelse er A-indkomst, bliver omfattet af den automatiske oplysningspligt.

De områder, som hr. Bernhard Baunsgaard nu peger på i begrundelsen for sit spørgsmål, drejer sig om ydelser, der ikke er A-indkomst, og jeg kan oplyse, at bl. a. spørgsmålet om en oplysningspligt for ydel-

ser fra statens uddannelsesstøtte er et af dem, der er taget op.

Når ligningsmyndighederne specielt på legatområdet har været noget tilbageholdende med at forlange oplysningspligt, er årsagen den, som hr. Bernhard Baunsgaard også selv var lidt inde på, at en del af de legater, som ydes til ikke-erhvervsaktive personer, ofte er af meget beskeden størrelse og fortrinsvis ydes til personer med en ringe skatteevne, således at disse beløb kan rummes inden for skattekortets fradrag.

For statens uddannelsesstøtte og for domsmandshonorarerne mener jeg, det er af absolut interesse at få oplysning om alle udbetalte understøttelser. Der arbejdes derfor også på at gennemføre en sådan oplysningspligt. Spørgsmålet er imidlertid, om vi skal gøre uddannelsesstøtten til A-indkomst, eller den fortsat skal være B-indkomst. Dette spørgsmål overvejes for tiden i skattedepartementet og kildeskattedirektoratet og skal naturligvis forhandles med undervisningsministeriet. Jeg kan sige, at kildeskattedirektoratet er indstillet på, at det skal gøres til A-indkomst. Vi overvejer det i finansministeriet og skattedepartementet, men har ikke taget endelig stilling til dette spørgsmål. Jeg håber på en snarlig løsning. Jeg er enig i, at oplysning om ydelser, som udbetales af offentlige myndigheder, bør gives til ligningsmyndighederne, og jeg vil i øvrigt gå videre og sige, at jeg må mene, at der, lad mig sige måske bør gennemføres en mere generel bestemmelse i kontrolloven eventuelt ved en ny lovbestemmelse.

Bernhard Baunsgaard: Jeg kan i det store og hele indskrænke mig til at sige ministeren tak for svaret. Så håber jeg, at denne pligt hurtigt bliver pålagt de offentlige myndigheder. Jeg kan også sige til ministeren, at jeg vil være meget interesseret i problemet omkring de helt små honorarer og legater, men der bør i alt fald gælde samme regler for private som for de offentlige myndigheder, for det kan nok være til stort besvær for de offentlige myndigheder, men der kan jo heller ikke være nogen diskussion om, at det må være til samme besvær for private arbejdsgivere med de helt små honorarer.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Af *Skovmand* til justitsministeren:

„Vil ministeren overveje en ændring af registreringen af færdselsulykker, så den i højere grad bliver i overensstemmelse med virkeligheden?“

(Spm. nr. 193).

Skriftlig begrundelse.

En række undersøgelser foretaget i den senere tid har afsløret en meget stor uoverensstemmelse mellem det antal færdselsofre, der registreres af politiet, og det antal, der registreres af sygehusene. I almindelighed registrerer sygehusene således dobbelt så mange færdselsofre som politiet. Forskellen synes beklageligvis at blive stadig uddybet, idet politiet tilsyneladende registrerer en stadig mindre andel af det rent faktiske antal trafikofre.

Samtidig er selve registreringen af ulykernes årsager utilfredsstillende. F. eks. foretages der kun i begrænset omfang registrering af, hvorvidt ulykker sker på grund af spiritusindtagelse eller for høje hastigheder.

En af forudsætningerne for en mere effektiv indsats mod færdselsulykkerne må være, at der skabes større viden om ulykkerne og deres årsager. Derfor vil det være ønskeligt, om der skabes et solidere grundlag for ulykkesstatistikken eventuelt ved at bygge i højere grad på tallene fra sygehusene.

Justitsministeren (K. Axel Nielsen): I anledning af hr. Skovmands spørgsmål vil jeg gerne sige følgende:

Oplysninger til brug for den sædvanlige færdselsstatistik bliver tilvejebragt ved, at politiet indberetter til Danmarks Statistik om hvert færdselsudheld, i hvilket der er sket personskade. Indberetningerne sker på en særlig blanket efter nærmere fastsatte retningslinjer.

Oplysningerne om tilskadekomne ved færdselsuheld foreligger jo også på hospitalerne, og nogle undersøgelser, bl. a. en undersøgelse foretaget i Odense og publiceret i Rådet for Trafiksikkerhedsforsknings rapport nr. 13 fra 1972, viser, at hospitaler-

nes tal for tilskadekomne er større end politiets. Dette forhold skyldes naturligvis ikke, at politiets oplysninger er urigtige. De er derimod i nogen grad ufuldstændige. Årsagen er, at en række færdselsulykker med personskade ikke kommer til politiets kundskab, bl. a. fordi politiet ikke bliver tilkaldt til uheldet. Det gælder således en række af de såkaldte single-uheld.

Det er vigtigt, og her er jeg enig med hr. Skovmand, at vi har så fuldstændige oplysninger om færdselsuheldene som muligt, oplysningerne danner jo grundlag for de lovmæssige og administrative beslutninger, vi træffer inden for færdselsområdet. Justitsministeriet har derfor indledt et samarbejde med Danmarks Statistik for at opnå en effektivisering af statistikken over færdselsulykker. Der vil endvidere blive nedsat et permanent færdselsstatistikudvalg under Danmarks Statistik. Dette udvalg vil bl. a. drøfte, hvorledes registreringen af færdselsuheld bedst muligt tilrettelægges, og hvorledes de tal på tilskadekomne, som hospitalerne har, kan udnyttes. En statistik over de personskader ved trafikulykker, der giver anledning til hospitalsbehandling, vil kunne blive et værdifuldt supplement til politiets indberetning om trafikulykkerne, idet der ad den vej kan opnås nærmere kendskab til skadernes art og omfang, men det må understreges, at en hospitalsstatistik ikke vil kunne erstatte politiets indberetninger om færdselsuheldene, da en lang række oplysninger om uheldssted, vejr og føre, belysning, den trafikale situation i uheldsøjeblikket, implicerede køretøjer m. v. ikke kan rapporteres via hospitalerne. Disse oplysninger er imidlertid af afgørende betydning for politi og vejmyndigheder, når der skal træffes foranstaltninger på uheldstederne til imødegåelse af fremtidige uheld.

Skovmand: Jeg vil gerne takke ministeren for svaret. Det glæder mig, at man i ministeriet er opmærksom på problemet og vil gøre noget for at få det løst. Jeg vil selvfølgelig også understrege, at der ikke i mit

[Skovmand.]

spørgsmål lå nogen form for kritik af politiets registrering. Forholdet er jo simpelt hen det, at ingen eller i hvert fald meget få mennesker frivilligt tilkalder politiet for at gøre opmærksom på, at de er kommet galt af sted ved en færdselsulykke.

Jeg vil gerne spørge ministeren, om der kan blive lejlighed til eventuelt at drøfte i folketingets trafikudvalg, hvordan det går med arbejdet i den arbejdsgruppe, der skulle arbejde med trafikulykkesregistrering, og hvor meget det i givet fald vil koste at få en så tilfredsstillende registrering som muligt. Jeg kunne tænke mig, at man f. eks. i fremtiden kunne få en mere nøjagtig registrering af sådanne detaljer, som hvad bilerne konstruktion har betydet for ulykkerne, om folk har haft sikkerhedsseler på, om børn har siddet på forsædet og den slags ting.

Jeg vil gerne gøre opmærksom på to særlige problemer. Det ene er, at jeg har fået indtryk af, at selve registreringsformen er meget ujævn for de forskellige politikredse. F. eks. kunne man forleden læse, at i Lyngby politikreds skete en meget stor del af ulykkerne som følge af spirituskørsel, hvorimod det ved undersøgelser i Odense viser sig, at politiet kun i et meget beskedent antal af tilfældene har undersøgt, om folk var spirituspåvirket. Jeg ved ikke, om der er mulighed for at få en mere ensartet registreringspraksis.

Jeg vil også pege på, at man i Danmark anvender en helt anden form for definition af alvorligt sårede, end man gør i vore nordiske nabolande. I Danmark definerer man alvorligt kvæstede som folk, der på grund af ulykker har været borte fra deres arbejde. I Sverige og Norge bruger man, så vidt jeg ved, et betydelig skarpere kriterium, og det vil sige, at antallet af hårdt kvæstede i f. eks. Sverige er meget lavere, end det er i Danmark. Det ville nok være praktisk, om man havde en ensartet registrering.

Justitsministeren (K. Axel Nielsen): I anledning af hr. Skovmands spørgsmål nu vil jeg gerne give tilsagn om, at jeg vil møde i trafikudvalget og besvare de spørgsmål, som udvalget ønsker at få besvaret.

Hr. Skovmand rejste også spørgsmålet, om vi ville sørge for, at registreringsformen

bliver mindre ujævn. Vi bruger det samme skema for politiets indberetninger i alle politikredse, og det indeholder en mængde spørgsmål, som skal besvares. Jeg må da, indtil det modsatte godtgøres, gå ud fra, at man besvarer dem sandfærdigt i overensstemmelse med de faktiske forhold. Der kan jo godt være forskel på antallet af spirituspåvirkede bilister i Lyngby og i Odense. Det kan jeg ikke ændre på, ja, det kan jeg måske, jeg vil i hvert fald gerne medvirke til, at antallet af spiritusbilister, hvor det er størst, nedbringes, ja, at det nedbringes over hele landet. Men hvis der er grunde til en ujævn registreringsform i de forskellige politikredse, som jeg kan rette op på, vil jeg gerne medvirke hertil.

Så peger hr. Skovmand rigtigt på, at der er forskel på, hvordan man definerer tilskadekomne i de forskellige nordiske lande. Det er nok et emne, som fortjener at blive taget op til behandling i de fælles organer, vi har til drøftelse af trafikproblemer, bl. a. Nordisk Vejtrafikkomité, og jeg vil nok tro, at vi kan komme igennem med en forhandling herom. Om vi kan blive enige, kan vi jo først sige, når forhandlingerne er ført.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Af *Bernhard Baunsgaard* til ministeren for kulturelle anliggender:

„Vil ministeren undersøge forholdene omkring afslagene til Niels Malmros' ansøgninger om tilskud til at optage filmen „Lars Ole 5.c“?“

(Spm. nr. 192).

Skriftlig begrundelse.

Ifølge en artikel i *Demokraten* for tirsdag den 27. marts 1973 har filmfonden gentagne gange afslået at yde støtte til en film, der er optaget af Niels Malmros i Århus.

Ifølge oplysninger fra hr. Malmros er afslagene sket uden nøjere begrundelse. Filmen er nu færdigproduceret med store personlige ofre fra hr. Malmros' side.

Når vi opretholder en filmfond, bør det vel være tilfælde som ovenstående, der støttes.

Bernhard Baunsgaard: Filmproduktionen verden over befinder sig i en krise, og det gælder også dansk filmproduktion. Derfor

[Bernhard Baunsgaard.]

kan det være rimeligt, at vi fra det offentlige side søger at støtte de danskere, der forsøger at producere film. Vi har lige revideret reglerne for det fond, der skal tage sig af støtten til dansk filmproduktion, men i det arbejde, der har været gjort hidtil, er der nu kommet et tilfælde frem, som fortjener, synes jeg, at blive overvejet lidt nøjere af ministeren, og det er det, jeg gerne vil have ministeren til.

Der er af Niels Malmros produceret en film „Lars Ole 5.c“. Niels Malmros har gentagne gange henvendt sig til filmfonden for at få støtte til filmen, men det blev afslået.

Jeg skal ikke her i første omgang tage selve afslaget op, men den form, som afslaget fik, forekommer mig lidt rimelig. Der var enten ikke givet nogen begrundelse, eller der var givet en meget lidt udførlig begrundelse, og da Niels Malmros senere sender filmen ind og siger: jeg vil gerne anmode om støtte til at gøre filmen endeligt færdig, for den skal sættes op til et større format, før den kan vises i biograferne, så gør man sig fra filmfondens side end ikke den ulejlighed at bede om at få arbejdskopien af filmen at se. Dette forekommer mig at være en forkert måde at behandle ansøgninger på.

Selve filmen viser sig jo, hvad vi naturligvis bør være glade for, at være en udmærket film. De få anmeldelser, der har kunnet komme frem, har været meget rosende. Den har haft premiere i Århus, hvor man naturligvis har været begejstret for den, men også et af de få Københavnereblade, der kom, anmeldte filmen særdeles rosende, så der havde været al mulig grund til, at man havde overvejet dette nøjere.

Mit spørgsmål lyder nu: kan vi være sikre på, at vi for fremtiden får en bedre begrundelse ved et afslag, og kan vi være sikre på, at man sætter sig ind i det hele så udførligt som muligt, når der skal tildeles støtte?

Ministeren for kulturelle anliggender (Niels Matthiasen): Må jeg begynde med at give tilslutning til de indledende bemærkninger, hr. Bernhard Baunsgaard kom med, om at sigtet med, at vi har erstattet filmfonden med det nye filminstitut i den nye lov, netop er at fremme produktionen af dansk film.

Om selve den konkrete sag kan jeg sige,

at Niels Malmros den 18. februar 1969 anmodede filmfonden om manuskriptstøtte til en spillefilm med arbejdstitlen „Skoleballet“, den senere „Lars Ole 5.c“. Ansøgningen blev af filmfondens sekretariat forelagt filmrådet til udtalelse, og filmrådet meddelte herefter den 6. marts 1969, at man med 5 stemmer mod 2 havde vedtaget, at man ikke kunne anbefale filmfondens bestyrelse at imødekomme ansøgningen.

Filmfondsbestyrelsen fulgte filmrådets indstilling og meddelte den 11. marts samme år Niels Malmros, at man ikke kunne imødekomme ansøgningen. Afslaget blev fulgt op af en drøftelse mellem Niels Malmros og en embedsmand i filmfondens sekretariat, og det blev herunder af den pågældende embedsmand understreget, at filmfondsbestyrelsens afslag på ansøgningen om manuskriptstøtte ikke var ensbetydende med, at der ikke senere ville kunne ydes støtte til projektet fra filmfonden i form af garanti for lån til produktionen.

Derefter anmodede Niels Malmros den 21. maj 1969 filmfonden om produktionsstøtte til den omhandlede film. Ansøgningen blev forelagt såvel filmrådet som det danske børnefilmnævn. Da begge disse organer ikke havde kunnet anbefale støtte til projektet, meddelte filmfondens bestyrelse i skrivelse af 3. juli 1969 Niels Malmros, at man ikke kunne imødekomme ansøgningen.

Den 27. juni 1971 ansøgte Niels Malmros endelig om støtte til færdiggørelse af den omhandlede film, som det var lykkedes ham ved egne midler at få optaget. Filmfondens bestyrelse svarede i skrivelse af 2. juli 1971, at man ikke kunne imødekomme det ansøgte, idet man var af den opfattelse, at produktionsstøtte ikke kunne tildeles færdiggjorte eller næsten færdiggjorte projekter, men at disse måtte henvises til en eventuel præmiering.

Som det fremgår af det, jeg her har sagt, er filmfondsbestyrelsens afslag på de to første ansøgninger begrundet i, at de kunstneriske organer ikke har kunnet anbefale støtte til projektet, medens det sidste afslag blev givet som følge af, at der efter bestyrelsens opfattelse ikke i loven var hjemmel til at yde en støtte som den ansøgte.

Jeg forstår godt, at Niels Malmros kunne have ønsket en begrundelse for de afslag på støtte, han modtog.

[Ministeren for kulturelle anliggender.]

Med den nye lov om film og biografer er filmrådet ophævet, og den endelige afgørelse af spørgsmålet om fordelingen af de midler, der af filminstitutts bestyrelse afsættes til manuskript- og produktionsstøtte, træffes nu af bestyrelsen efter indstilling af de til instituttet knyttede konsulenter. Disse filmkonsulenter har bl. a. til opgave at gennemdrøfte et projekt med ansøgeren, forinden projektet forelægges bestyrelsen til endelig afgørelse.

Jeg kan oplyse, at filminstituttet har truffet beslutning om, at konsulenternes begrundede indstillinger til bestyrelserne vil blive sendt til ansøgeren sammen med bestyrelsens afgørelse.

Det er derfor min opfattelse, at „Lars Ole 5.c“-skandalen, som denne sag er blevet betegnet i et dagblad, ikke vil kunne gentages under den nye lov.

Må jeg så til slut sige, at „Lars Ole 5.c“ endnu har mulighed for at opnå støtte, idet der i den nye filmlov er åbnet mulighed for en hel eller delvis tabsudligning til kunstneriske danske film.

Bernhard Baunsgaard: Jeg vil gerne takke ministeren, fordi han så kraftigt understregede, at for fremtiden risikerer vi ikke den slags. Jeg tror, det er nødvendigt oven på den diskussion, der til trods for strejke, avisstop og alt muligt andet har været omkring denne sag, at det så kraftigt, som det er gjort, bliver understreget, at sådan noget risikerer vi ikke i fremtiden. Det vil jeg gerne sige tak for.

Og så vil jeg bede ministeren om at overveje, om der er noget som helst om det, som Information er inde på, at det kan være vanskeligt for folk uden for København at komme i betragtning. Jeg skal ikke kunne sige, om det er det, ordene er ikke mine, de er Informations. Men jeg håber, at hvis den vanskelighed skulle eksistere, er ministeren parat til at understrege, at noget sådant i hvert fald ikke bør tolereres.

Ministeren for kulturelle anliggender (Niels Matthiasen): Lad os da bare åbent erkende, at sådan har det været, bl. a. fordi mulighederne for filmproduktion i traditionel forstand hovedsagelig har ligget i København. Det er det, vi med den nye filmlov

vil prøve på at modvirke, vi vil prøve på at give tilbud for at få tingene i gang over hele landet.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Af *Lembourn* til ministeren for kulturelle anliggender:

„Vil ministeren ved godkendelse af primære højspændingsanlæg medvirke til, at højspændingsmaster bliver bedre formgivet, så de i mindst mulig grad skæmmer naturen?“

(Spm. nr. 196).

Skriftlig begrundelse.

Det er en kendsgerning, at der i de kommende år af elektricitetsselskaberne vil blive anlagt en række nye fremføringer af højspændingsledninger over store dele af Danmark. Da det er økonomisk uoverkommeligt at benytte jordkabler, vil man være henvist til at anlægge luftledningsnet med spænding på 400 kV eller derover. Dette vil medføre højspændingsmaster, der er 45-50 m høje og nødvendigvis vil være stærkt dominerende i naturen. De kommer til at rage op over næsten alt andet i landskabet og vil kunne ses på lang afstand.

Det må være en opgave for de myndigheder, herunder ministeren for kulturelle anliggender, som skal godkende primære højspændingsanlæg — fra 50 kV og opefter — at påse, at de skæmmer landskabet mindst muligt.

Gitterkonstruktioner kan være udmærkede til små master, men det vil ikke være tilfældet, hvis man ukritisk forstørrelse disse op til 45 m højde. Ved fornyede konstruktionsprincipper er det bl. a. i Californien lykkedes at udvikle en række æstetisk vel formgivne mastetyper.

Måske burde ministeriet udskrive en konkurrence om mere æstetiske konstruktioner, i hvert fald burde man fra fredningsmyndighedernes side tage hensyn til, at der i højere grad skabes en æstetisk enhed mellem master og natur.

Lembourn: Debatten om elmasterne er meget unuanceret. Enten tager man det standpunkt, at man vil have de dyre jordkabler, som samfundsøkonomisk næppe kan klares, eller også vil man have de billigste

[Lembourn.]

gittermaster, og så holder man op med at diskutere.

Der burde være en tredje mulighed, nemlig at man designer masterne ikke kun ud fra økonomiske og tekniske synspunkter, men også ud fra æstetiske. Vi diskuterer jo også grimme og smukke broer, og en bro kan være en skulptur i landskabet, hvis den er skabt også ud fra æstetiske kriterier, eksempelvis den nye Lillebæltsbro.

Nu skal der lægges 3.000 km højspændingsledninger ud over Danmark indtil 1980, og f. eks. for Nordsjællands vedkommende er det en afgørende sag, hvor der er mange landskabelige værdier og mange fredede områder. Jeg har derfor stillet dette spørgsmål til ministeren for at høre, om han vil påvirke fredningsmyndighederne til at tage æstetiske hensyn også ved masternes udformning og ikke kun med hensyn til, hvor de skal anbringes, og om man eventuelt kunne udskrive en konkurrence, så man, på samme måde som når man udlitcerer andre store offentlige byggerier, stiller det krav, at der ikke kun tages økonomiske og tekniske, men også æstetiske hensyn.

Ministeren for kulturelle anliggender (Niels Matthiasen): Jeg tror, jeg kan glæde hr. Lembourn med, at en stor del af den tid, jeg beskæftiger mig med naturfredningsområdet, bl. a. går med at påvirke de forskellige myndigheder til at tage de størst mulige æstetiske hensyn til landskaberne.

Og så kan jeg sige, at efter den i medfør af naturfredningsloven udstedte bekendtgørelse fra 1971 om godkendelse af elanlæg, der agtes placeret uden for byer eller bymæssige bebyggelser, skal alle primære højspændingsanlæg, dvs. 50 kV og derover, godkendes af ministeriet for kulturelle anliggender, mens mindre højspændingsanlæg og lavspændingsanlæg skal godkendes af vedkommende fredningsplanudvalg.

Grundlæggende for administrationen er de af fredningsmyndighederne udarbejdede landskabsboniteringskort, der inddeler det åbne land i 3 zoner: de såkaldt særlig værdifulde landskaber, værdifulde landskaber og det åbne land i øvrigt. Ved administrationen søger fredningsmyndighederne i et samarbejde med elværkerne at skåne de særlig

værdifulde landskaber mest muligt for elledninger, og det er mit indtryk, at dette samarbejde i det store og hele forløber tilfredsstillende, og at elselskaberne også viser forståelse for fredningsmyndighedernes ønsker.

Strømstyrker på 400 kV og mere kræver meget store mastekonstruktioner, og selv om elselskaberne og fredningsmyndighederne tilstræber at skåne landskabet ved valget af ledningsføring, kan elanlæggene naturligvis ikke gøres usynlige, og vi må nok erkende, at en kabellægning af disse strømstyrker for tiden ikke er mulig, hverken af tekniske eller økonomiske årsager.

Efter at bekendtgørelsen om elanlæg i det åbne land var trådt i kraft, blev der af Danske Elværkers Forening og statens naturfrednings- og landskabskonsulent nedsat et samarbejdsudvalg til at drøfte principielle og tekniske spørgsmål. Elselskaberne eksperimenterer i dag i et samarbejde med rådgivende ingeniørfirmaer, hvortil der ofte er knyttet æstetiske konsulenter, og gennem de internationale elorganisationer sker der en udveksling af erfaringer inden for dette område.

Ved udviklingen af elmastetyper har man i Danmark til stadighed tilstræbt at gøre mastekonstruktionerne så lette og funktionelle som muligt, men samspelet mellem de æstetiske og bedste og den teknisk rigtige udformning er kompliceret. Der har bl. a. i USA været eksperimenteret med konstruktioner af massivere udformning, der isoleret betragtet kan forekomme mere æstetisk tilfredsstillende end de i Danmark særlig anvendte gitterkonstruktioner. Disse mere massive master vil imidlertid erfaringsmæssigt virke mere dominerende i et bjergfattigt landskab som det danske. Jeg har ikke personlig kunnet konstatere det andet end på fotografier, hvor det er helt øjensynligt, at det vil virke sådan.

Teknikken på dette område er imidlertid i rivende udvikling, og selv om jeg ikke mener, at det på indeværende tidspunkt vil være hensigtsmæssigt at udskrive en konkurrence om mere æstetiske konstruktioner, har jeg alligevel bedt statens naturfrednings- og landskabskonsulent om at rejse spørgsmålet i det samarbejdsudvalg, jeg har omtalt, således at udvalget er yderligere opmærksom på de æstetiske problemer, der

[Ministeren for kulturelle anliggender.]
skal tages hensyn til ved udformningen af disse master.

Lembourn: Jeg takker for svaret. Så vil jeg bare håbe, at dette samarbejdsudvalg når at blive færdigt, inden der bliver plantet et par tusind ekstra af de gammeldags traditionelle gitterkonstruktioner, som man måske godt kan sige er lette — det er muligt, at de vejer lidt mindre end de amerikanske, dem, der f. eks. findes i Californien — men de ser alt andet end lette ud. Derfor ville jeg gerne bede ministeren om at påvirke dette samarbejdsudvalg til at skynde sig, inden det er for sent.

Ministeren for kulturelle anliggender (Niels Matthiasen): Jeg deler ganske hr. Lembourns håb, men der er jo det ulykkelige ved nye fremskridt, at de nogle gange kommer, lige efter at beslutningerne er taget.

Hermed sluttede spørgsmålet, og spørgetiden var dermed til ende.

Den næste sag på dagsordenen var:

Anden (sidste) behandling af forslag til folketingsbeslutning om Danmarks ratifikation af den i Abidjan den 29. november 1972 undertegnede overenskomst om oprettelse af Den afrikanske Udviklingsfond.

(Første behandling af forslaget til folketingsbeslutning (nr. XXVI) findes i tiden sp. 4745).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Forslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Forslaget til folketingsbeslutning vedtoges enstemmigt med 108 stemmer.

Anden næstformand (Hanne Budtz): Der vil nu blive givet udenrigsministeren meddelelse om denne vedtagelse.

Den næste sag på dagsordenen var:

Anden behandling af forslag til lov om ændringer af lov om internationalt udviklings-samarbejde.

(Første behandling af lovforslaget (nr. 186) findes i tiden sp. 4751, udvalgets betænkning i tillæg B. sp. 1313).

Der var stillet 1 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets paragraffer, ændringsforslaget og spørgsmålet om lovforslagets overgang til tredje behandling sattes til forhandling under ét.

Jørgen Peder Hansen: Jeg kan på et enigt udvalgs vegne anbefale det af udenrigsministeren stillede ændringsforslag, som vedrører ikrafttrædelsen, og i øvrigt oplyse over for tinget, at vi har haft en drøftelse af de mere principielle synspunkter, der kan ligge til grund også for dette lovforslag. Jeg skal som nævnt på et enigt udvalgs vegne anbefale såvel ændringsforslaget som selve lovforslaget.

Udenrigsministeren (K. B. Andersen):
Tak!

Hermed sluttede forhandlingen.

§ 1, ændringsforslaget og § 2, således ændret,
vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.

Anden næstformand (Hanne Budtz): 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.