

[Arbejdsministeren]

Forslaget har været forelagt arbejdsmarkedets parter, som ikke har haft bemærkninger.

Med disse ord skal jeg anbefale lovforslaget til tingets velvillige behandling.

Udenrigsministeren (Ellemann-Jensen):

Jeg har herved den ære for det høje ting at fremsætte:

Forslag til lov om forbud mod indførsel af kul fra Den sydafrikanske Republik.

(Lovforslag nr. L 160).

Lovforslaget, som er udarbejdet i nøje overensstemmelse med folketingsbeslutning af 13. december 1985 om yderligere skærpeelse af sanktionerne mod Sydafrika, forbyder med virkning fra lovens ikrafttræden al import af kul med oprindelse i Den sydafrikanske Republik. Som et af resultaterne af, at lovforslaget nøje følger ordlyden af folketingsbeslutningen, får ifølge lovforslaget alene elselskaberne adgang til over en 6 måneders periode fra lovens ikrafttræden at afvikle deres import.

Idet jeg i øvrigt henviser til de bemærkninger, der ledsager forslaget, skal jeg anbefale dette til det høje tings velvillige behandling.

Ministeren for offentlige arbejder (Arne Melchior):

Jeg skal hermed tillade mig at fremsætte:

Forslag til lov om etablering af en færgefart til overførsel af gods mellem Københavns frihavn og Helsingborg.

(Lovforslag nr. L 161).

Forslaget giver ministeren for offentlige arbejder bemyndigelse til straks at iværksætte de anlægsarbejder i Københavns frihavn, som er nødvendige til en effektivisering af overførslen af jernbanegods over Øresund.

Etableringen af en jernbanegodsfærgerute mellem Københavns frihavn og Helsingborg er et led i den såkaldte DanLink, hvorom der den 5. april 1984 er indgået aftale mellem de svenske, de vesttyske og de danske statsbaner.

Aftalen, som fra dansk side er indgået under forbehold af folketingets godkendelse af DSBs andel af investeringerne, tager sigte på en markant såvel kapacitetsmæssig som kvalitetsmæssig forbedring af de eksisterende forhold for jernbanegodstrafikken mellem

den skandinaviske halvø og kontinentet og mellem Danmark og kontinentet, henholdsvis den skandinaviske halvø. Hvad angår de forventede transportmæssige konsekvenser af etableringen af DanLink, henviser jeg til forslagens almindelige bemærkninger.

Aftalen mellem de tre jernbanevirksomheder forudsætter ikke på dansk side tilkomsten af egentlige nyanlæg. Overalt benyttes eksisterende ved lov etablerede jernbanestrækninger, ligesom der i frihavnen alene er tale om en ombygning af DSBs eksisterende færgelejer, som hidtil har været benyttet af ruten Københavns frihavn-Malmø.

Efter at have foretaget en teknisk afklaring af anlæggene i frihavnen tog DSB i efteråret 1984 kontakt med Københavns kommune med henblik på at opnå accept af en igangsættelse af anlægsarbejderne, således at den nye rute kunne sættes i drift den 1. juni 1986 som aftalt med de svenske og de vesttyske baner.

Københavns kommune ønskede færgelejeombygningen behandlet i en lokalplan, og for at få igangsat arbejdet hermed snarest muligt anmodede DSB kommunen om at tilvejebringe en sådan. Dette skete, og et forslag blev vedtaget ved 1. behandling i borgerrepræsentationen den 27. juni 1985 og sendt til offentlig høring den 30. juli 1985. På høringsfristens udløbsdato den 31. oktober 1985 vedtog borgerrepræsentationen at forlænge offentlighedsperioden med to måneder, idet den fandt, at informationen af borgerne havde været utilstrækkelig.

Igennem hele perioden har der været ført forhandlinger mellem kommunen og DSB om de vilkår, hvorunder forbindelsen kunne etableres.

Kommunen har under disse forhandlinger peget på, at det øgede antal togpassager af Vordingborggade og Århusgade, som indgår i Ringvej II, kunne medføre trafikale problemer. Der er opnået enighed om at begrænse disse togpassager meget stærkt i morgen- og eftermiddagsmyldretiden, ligesom der er enighed om, at DSB dækker meromkostningerne ved en niveaufri skæring mellem jernbanen og Gittervej, såfremt Ring II af kommunen efter 1992 besluttet forlagt hertil.

Kommunen har endvidere ønsket adgang til ensidigt at kunne forlange ruten nedlagt efter en 5-årig periode. Dette er uacceptabelt for staten under hensyn til investeringerne på

[Ministeren for offentlige arbejder]

dansk side og navnlig til de meget betydelige investeringer, der foretages på svensk side. Fra statens side har der været erklæret villighed til at genforhandle visse retningslinier vedrørende den trafikale situation efter 5 år, ligesom villigheden har været til stede til efter en frist at genoptage forhandlingerne om rutens fortsatte beståen, såfremt kommunen efter 10 år måtte ønske dette.

Kommunen har desuden stillet en række miljømæssige krav som forudsætning for videre behandling af lokalplanforslaget. Disse miljøkrav vedrører alle jernbanestrækninger, som ligger fjernt fra lokalplanområdet, idet der ikke forventes gener fra anlæggene i frihavnen.

På støjområdet har kravene bestået i, at alle boliger på strækningen fra godsbanens krydsning af S-banesporene ved Østbanegade til underføringen ved Valby Langgade, som i dag er udsat for et støjniveau på døgnbasis på mindst 60dB(A), og som som følge af DanLink-mertrafikken vil få en *vækst* i støjen på mindst 1 dB(A), skal støjbeskyttes enten ved afskærmning eller ved opsætning af støjisolerende vinduer.

Endvidere har kommunen ønsket, at alle boliger, der *i dag* som følge af støj fra jernbanen på den pågældende strækning er udsat for et støjniveau på døgnbasis på 62 dB(A) eller derover og støjspidser på 85 dB(A) eller mere, skal støjbeskyttes tilsvarende. Dette krav har kun relevans i den situation, hvor støjniveauet *ikke* stiger som følge af DanLink, idet der jo ellers i kraft af det netop omtalte 60 + 1 dB(A)-krav vil ske udbedring.

Endelig har kommunen ønsket garantier for, at DSB vil søge at hindre, at der sker en forøgelse af antallet af overskridelser af de vejledende grænseværdier for vibrationer.

DSB har over for kommunen tilkendegivet, at der for at begrænse støjen vil blive anvendt de mest støjsvage lokomotiver, at disse vil blive søgt yderligere dæmpet, og at der vil blive kørt langsomt navnlig i aften- og nattetimerne. På basis af de foreløbige resultater af de iværksatte undersøgelser må det i dag skønnes, at disse foranstaltninger vil kunne kompensere støjmæssigt for den mertrafik, DanLink giver anledning til.

DSB har endvidere i forhandlingerne med kommunen erklæret sig rede til at acceptere dem af kommunens krav, som havde en *sam-*

menhæng med DanLinks etablering, der var forhandlingens genstand. Skønt kravet om, at støjbeskyttelse udløses ved alle stigninger på mindst 1 dB(A) fra et niveau på mindst 60 dB(A), er det skarpest tænkelige krav, og skønt den strækning, som kravet vedrører, er en eksisterende, som godsbane anlagt strækning, er kravet blevet accepteret. Det samme gælder kravet vedrørende vibrationer. DSB har altså været parat til at tage det *fulde økonomiske ansvar* for en udbedring og mere til af de *eventuelle ekstra miljømæssige gener*, som DanLink kan give anledning til.

Kommunen har imidlertid, som det fremgår, tillige ønsket, at der for DSBs regning sker en udbedring af nogle *eksisterende*, af DanLink påvirkede miljømæssige problemer.

DSB har ikke i forhandlingerne stillet sig afvisende over for princippet, men har fundet kommunens forslag til grænseværdier urealistisk lave. Miljøproblemer, som er uafhængige af DanLinks etablering, må i princippet sidestilles med og prioriteres i forhold til tilsvarende problemer andetsteds langs jernbanerne. Ved en sådan landsdækkende prioritering vil kommunens forslag til grænseværdier være helt uegnede.

Som det fremgår af de almindelige bemærkninger, vil finansudvalget få forelagt forslag om, at der årligt anvendes 1 pct. af DSBs investeringsbudget til afhjælpning af eksisterende jernbanestøjproblemer. Ved fordelingen af midlerne de første år vil den aktuelle del af DanLink-strækningen få 1. prioritet. DSB har foreslået kommunen, at grænseværdierne for støjisolering af boliger, der *ikke som følge af DanLink udsættes for ekstra støj*, fastsættes til 65 og 90 dB(A) for henholdsvis døgn- og spidsværdier. Dette skal ses i sammenhæng med, at ca. 80.000 boliger i Københavns kommune er ramt af vejstøj over 65 dB(A), uden at dette mig bekendt giver anledning til særskilte initiativer fra kommunens side.

Jeg har ved udarbejdelsen af lovforslaget haft tæt kontakt med miljøministeren, som også er af den opfattelse, at den heri indeholdte løsning er fuldt forsvarlig i miljømæssig henseende.

I det, jeg hidtil har sagt om forhandlingerne med Københavns kommune, ligger begrundelsen for, at jeg har valgt at søge DanLink-projektet gennemført ved lov. 5 års

[Ministeren for offentlige arbejder]

klausulen må jeg karakterisere som økonomisk uforvarselig både set fra den danske og fra den svenske stats side, og jeg finder, at der må være grænser for, hvor stor indflydelse en kommune med udgangspunkt i sin lokalplankompetence skal kunne udøve på *fastlæggelsen på landsplan af miljømæssige grænseværdier*, som er uden sammenhæng med den aktuelle lokalplansag.

Hertil kommer, at selv fuld efterkommelse af kommunens krav ikke giver den garanti for projektets hurtige realisering, som jeg finder at vi skylder vore nabolande. Det kan således oplyses, at Københavns kommune klart har afvist at gøre brug af sin kompetence til efter udløbet af den forlængede høringsfrist den 31. december 1985 at give tilladelse til igangsætning af anlægsarbejderne. Denne afvisning gjaldt uafhængigt af, hvad forhandlingerne om miljøspørgsmål m.v. måtte føre til.

Da den offentlige debat om DanLink endvidere har været meget omfattende og til tider meget skarp, har regeringen også af denne grund fundet det rigtigst at give folketinget lejlighed til ved behandling af dette lovforslag at afgøre sagen.

Uanset at regeringen forventer en hurtig behandling af lovforslaget, er det ikke længere muligt at overholde den i aftalen af 5. april 1984 fastsatte åbningsdag for den nye Øresundsforbindelse. Det er imidlertid af overordentlig stor betydning både for de involverede jernbaner og for kunderne, at der meget snart kan opstilles en sikker tidsplan for processen frem mod åbningen. Også dette hensyn tilgodeses bedst ved lovgivning.

Idet jeg i øvrigt henviser til lovforslagets bemærkninger, skal jeg anbefale forslaget til folketingets velvillige behandling.

Ministeren for offentlige arbejder (Arne Melchior):

Hermed tillader jeg mig for folketinget at fremsætte:

Forslag til lov om telefonapparater.
(Lovforslag nr. L 162).

I medfør af lov om telegrafer og telefoner har staten eneret på drift og anlæg af telegrafer og telefoner. I en vis udstrækning udnyttes eneretten af de 3 telefonselskaber på grundlag af koncessioner meddelt af staten.

Staten og de koncessionerede selskaber udgør tilsammen televirksomhederne.

Denne eneret har indtil for nogle år siden omfattet alle de former for terminaludstyr, som direkte kan tilsluttes det offentlige telenet.

Juridisk set er der imidlertid ikke noget i vejen for, at televirksomhederne, uden at der er gennemført en særlig liberaliseringslov, tillader andre at levere telekommunikationsudstyr til abonnenterne og lader disse tilslutte dette udstyr til televirksomhedernes net. Det kan ske på den måde, at televirksomhederne i de almindelige abonnementsvilkår indsætter bestemmelser om, at kun sådant udstyr, som er særligt godkendt til tilslutning til telenettet, må leveres og tilsluttes af andre end televirksomhederne. En sådan fremgangsmåde er allerede i nogle år anvendt for så vidt angår forskellige specialinstallationer som f.eks. automatiske telefonsvarere, telefaxapparater o.s.v. Det er dog i alle tilfælde en forudsætning, at det udstyr, som er liberaliseret, opfylder visse betingelser.

Der er derfor i princippet intet til hinder for, at liberaliseringen uden særlig lovgivning udvides til også at omfatte telefoner.

Når det alligevel må anses for ønskeligt med en særlig lovgivning for så vidt angår telefonapparater, skyldes det, at handelen med sådant udstyr ikke kan reguleres gennem straffebestemmelser uden ny lovgivning. F.eks. kan der ikke gribes ind over for forhandling af udstyr, som ikke opfylder betingelserne for tilslutning.

Generelt har der indtil for få år siden ikke været behov for indførelse af straffebestemmelser til sikring af »ordnede forhold« på det her omhandlede område.

Imidlertid er der sket en væsentlig stigning i importen af telefoner fra udlandet, herunder ikke mindst en række lande i Sydøstasien. Disse telefoner må for størstedelens vedkommende formodes at blive markedsført med henblik på tilslutning til televirksomhedernes net. En væsentlig del af disse telefoner opfylder ikke de kvalitetskrav, som stilles her i landet. Dermed kan de under visse omstændigheder forårsage forstyrrelser i telenettet. Der har derfor været fremsat ønsker om at kunne skride ind over for handelen med disse telefoner. Dette har hidtil ikke været muligt, fordi de fornødne straffebestemmel-