

[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

[Ministeren for offentlige arbejder.]

supplerende undersøgelser ikke følger baneplanudvalgets konklusioner.

Viborg—Herning banen:

Baneplanudvalget fandt intet grundlag for opretholdelse af persontrafikken på strækningen, men var af den opfattelse, at det burde undersøges nærmere, om der var grundlag for at opretholde banen som godsbane.

De af statsbanerne senere gennemførte undersøgelser viser, at Viborg—Herning banen ud fra en driftsøkonomisk betragtning bør nedlægges.

Efter offentliggørelsen af resultatet af disse undersøgelser har flere af egnens kommuner og virksomheder reageret, idet banens fuldstændige nedlæggelse ifølge de faldne udtalelser må befrygtes at ville skade erhvervslivet i banens opland meget. Der er i denne forbindelse stillet statsbanerne flere godstransporter i udsigt.

En bevarelse af en del af sporanlægget som industristamspor, således at stationerne Karup, Ilskov og Sunds fortsat kan betjenes for så vidt angår vognladningsgods, må dog forudsætte, at der kan opnås en for statsbanerne økonomisk acceptabel ordning med de interesserede kommuner og virksomheder m. v.

Brande—Grindsted banen:

Baneplanudvalget fandt strækningens egen trafik for ringe til at motivere opretholdelse af banen. Under hensyn til den da stedfindende transittrafik med brunkul fandt udvalget, at spørgsmålet om strækningens opretholdelse som godsbane burde tages op til nærmere undersøgelse.

De af statsbanerne senere gennemførte undersøgelser har vist, at der ikke findes noget driftsøkonomisk grundlag for Brande—Grindsted banens bevarelse, samt at der ved strækningens nedlæggelse vil kunne opnås tekniske og økonomiske fordele ved en forestående gennemgribende sanering af spor- og sikringsanlæg på Brande station.

Det kan i øvrigt nævnes, at de af baneplanudvalget nævnte brunkulstransporter er bortfaldet.

Slagelse—Næstved banen:

Baneplanudvalget fandt, at strækningen burde opretholdes som godsbane.

De af statsbanerne senere gennemførte undersøgelser er resulteret i, at den økonomisk mest fordelagtige løsning er total indstilling af driften på strækningssnittet Sandved—Næstved. Der vil herved også kunne opnås tekniske og økonomiske fordele ved en forestående ombygning af Næstved station. Denne ombygning hindrer ikke, at sporet mellem Næstved og Sandved, eller dele heraf, eventuelt vil kunne bevares som industristamspor, såfremt der kan opnås en for statsbanerne økonomisk acceptabel ordning.

Slagelse—Værsløv banen:

Baneplanudvalget fandt, at strækningens forhold burde tages op til nærmere undersøgelse, herunder hvorvidt banen burde nedlægges for persontrafik og alene opretholdes som godsbane.

De af statsbanerne gennemførte undersøgelser viser, at den økonomisk mest fordelagtige løsning er at indstille persontrafikken på banen og alene bevare delstrækningen Slagelse—Gørlev som godsbane.

Høng—Tølløse Jernbane har hidtil på strækningen Høng—Slagelse suppleret statsbanernes persontog, idet privatbanens tog har været gennemført til, hhv. fra Slagelse. En fortsættelse af kørslen, der af privatbanen anses som en nødvendighed for banens eksistens, er mulig, men må være betinget af, at privatbanen bærer de udgifter, som statsbanerne kunne have sparet ved omdannelse af strækningen til en ren godsbane.

Tønder—Tinglev banen:

Baneplanudvalget kom til det resultat, at strækningen burde nedlægges.

Ved nedlæggelse hhv. omdannelse til godsbane forventer statsbanerne på længere sigt årlige nettogevinster på ca. 0,8 mill. kr. hhv. 0,7 mill. kr. (ca. 0,7 mill. kr. hhv. 0,6 mill. kr., hvis der ses bort fra de sparede kapitalomkostninger).

Under hensyn til den ringe økonomiske forskel på de to alternativer sammenholdt med, at der er mulighed for, at den stedfindende industriudvikling i Tønder-området kan øge banetransporterens omfang, vil Tønder—Tinglev banen blive opretholdt som godsbane, foreløbig i en forsøgsperiode på 2-3 år.

[Ministeren for offentlige arbejder.]

Herning—Skjern banen:

Baneplanudvalget fandt, at strækningen burde nedlægges.

I betragtning af den for nylig gennemførte strækningsmodernisering (1965-67) samt det forhold, at banens betydning som transitbane må påregnes forøget i tilfælde af persontrafikkens indstilling på Laurbjerg—Bramminge banen, bør strækningen Herning—Skjern—foreløbig i en forsøgsperiode på 2 à 3 år—opretholdes med forenklet drift.

Under hensyn til, at der ved lovforslagets gennemførelse vil kunne opnås betydelige driftsmæssige besparelser samtidig med en mere koncentreret udnyttelse af investeringsmidlerne på det mere trafikstærke jernbanenet, skal jeg, idet jeg i øvrigt henviser til lovforslagets bemærkninger, anbefale dette til det høje tings velvillige behandling.

Yderligere har jeg den ære for det høje ting at fremsætte *forslag til lov om ændring af statsbaneloven. (Undersøgelse af jernbaneulykker).*

Motiveringen for lovforslaget skal søges i kommissionsdomstolen angående jernbaneulykken ved Odense i 1967, der i sin beretning pegede på den betydelige offentlige interesse, der knytter sig til opklaringen af alvorlige jernbaneulykker, og som henstillede til overvejelse, at der for disse ulykkers vedkommende skabes lovhjemmel for nedsættelse af undersøgelseskommissioner med en dommer som formand og i øvrigt bestående af teknisk sagkyndige.

I den anledning har et internt statsbaneudvalg undersøgt problemkredsen omkring jernbaneulykker og er herved kommet til det resultat, at det ville være ønskeligt med en sådan lovhjemlet adgang til nedsættelse af undersøgelseskommissioner i tilfælde af egentlige jernbanekatastrofer. Det kan her nævnes, at sådan hjemmel allerede findes i dag for så vidt angår søulykker og flyveulykker.

Efter lovforslaget kan ministeren for offentlige arbejder som øverste jernbanemyndighed bestemme undersøgelse ved en særlig undersøgelseskommission, når han på grund af ulykkens omfang eller i øvrigt skønner det påkrævet. Kommissionen skal bestå af en dommer som formand og et af ministeren i den enkelte sag nærmere fastsat antal med-

lemmer med indgående jernbaneteknisk sagkundskab. Da kommissionen erfaringsmæssigt kun kan påregnes nedsat i overordentlig få tilfælde, er den ikke tænkt nedsat permanent, men for det enkelte tilfælde. Der er herved tillige taget hensyn til, at den hurtige tekniske udvikling gør det påkrævet, at medlemmerne er i besiddelse af størst mulig aktuel sagkundskab.

Da undersøgelse ved kommissionen i det væsentlige er motiveret med hensynet til offentligheden, er det fundet hensigtsmæssigt at foreslå, at kommissionens møder som hovedregel er offentlige, men at kommissionen dog af hensyn til sagens opklaring eller af andre særlige grunde kan bestemme, at en sag helt eller delvis skal behandles for lukkede døre.

Formålet med kommissionens undersøgelse er primært at fastslå årsagen eller den sandsynlige årsag til ulykken samt at fremkomme med forslag til foranstaltninger, der kan hindre lignende ulykker. Derudover kan kommissionen fremkomme med en udtalelse om, hvorvidt der bør gøres strafansvar eller disciplinært ansvar gældende mod nogen, og hvilke skridt der i så fald bør tages.

Idet jeg i øvrigt henviser til bemærkningerne til lovforslaget, skal jeg anbefale dette til det høje tings velvillige behandling.

Endvidere skal jeg for det høje ting fremsætte *forslag til lov om dækning af privatbanernes pensionsforpligtelser.*

Som bekendt har privatbanernes løn- og pensionssystem gennem en lang årrække været udformet således, at det i princippet har fulgt de for statens tjenestemænd gældende regler, og ændringer i statens tjenestemandsgivning har altid været fulgt af tilsvarende ændringer i privatbanernes regler.

Efter gennemførelsen af de nye love i sommeren 1969 om ansættelse, aflønning, pensionering m. v. af statens tjenestemænd blev der af privatbanernes tjenestemandsgeselskaber fremsat ønske om en revision af privatbanernes løn- og pensionsreglement i overensstemmelse med den ny lovgivning om stats-tjenestemænd, og ministeriet for offentlige arbejder nedsatte efter anmodning fra de interesserede parter et forhandlingsudvalg med deltagelse af repræsentanter for privatbanernes fællesrepræsentation, privatbaner-