

[Ministeren for offentlige arbejder.]

ske rejsearrangør og det norske charterselskab havde undersøgt de danske charterbestemmelser, inden de havde påbegyndt planlægningen af de pågældende rejser til Azorerne, ville de have undgået de vanskeligheder, som måtte være opstået ved, at jeg har fastholdt det afslag, som først luftfartsdirektoratet og derpå ministeriets departement gav på deres ansøgning. Jeg ved, at en række rejsende er kommet i klemme herved, og jeg beklager meget, at en række rejsende er kommet i klemme herved, men det er først og fremmest et forhold imellem rejsebureauet og det norske charterselskab og egentlig ikke et forhold til ministeriet.

**Juul-Madsen:** Jeg forstår, at ministeren i denne sag henholder sig til, at der sidder et udvalg, som skal liberalisere de gældende regler vedrørende charterrejser, men jeg forstår også, at det i høj grad ligger i ministerens afgørelse, indtil nye beslutninger er truffet, at kunne udvise det, man kan kalde fornøden smidighed i forbindelse med de behov, der er for at gennemføre charterrejser, og i forbindelse med den konkrete sag, jeg har omtalt.

Jeg skal da henstille til ministeren — ikke mindst på baggrund af, at der jo ikke sker charterflyvning fra svensk side, så dem kan vi jo ikke genere, og fordi der er tale om ruter, hvor vi ikke på nogen måde generer SAS — i den kommende tid at udvise smidighed med hensyn til eventuelle nye ansøgninger.

**Ministeren for offentlige arbejder (Kampmann):** Det er rigtigt, at jeg henviste til udvalget, der sidder, og som snart bliver færdigt, og jeg nævnte, at jeg håber, det ender med et grundlag, som kan følge det sigte, hr. Juul-Madsen også var inde på, nemlig i videre omfang at liberalisere særlig uden for Europa. Det er min holdning, at det var rimeligt at gøre det, men jeg må sige, at det var jo ikke den eneste begrundelse, jeg gav. Den væsentligste begrundelse er, at det er en fællesskandinaviske afgørelse, der foreligger her, og at det er langt vanskeligere, når der ikke er enighed de tre ministerier imellem om de pågældende spørgs-

mål, om de pågældende rejsemål, da at fravige ensidigt fra dansk side. Det er ganske enkelt umuligt; så skal man overtale de to andre ministerier; og det kan være ganske vanskeligt, når de siger, at der foregår et udvalgsarbejde, som er sat i gang på dansk initiativ, og som snart bliver færdigt, og som formentlig resulterer i en væsentlig større liberalisering, da at foregribe dette ved en afgørelse i denne lille sag.

Og så endelig et andet synspunkt, som jeg synes er vigtigt: jeg beklager de rejsende, som er kommet i klemme her, men de er kommet i klemme, fordi der ikke er taget forbehold af rejsebureauer og charterselskabet, og det er dog trods alt trafikministerierne i de tre lande uvedkommende.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Af *Camre* til ministeren for forureningsbekæmpelse:

„Hvad agter ministeren at gøre i anledning af, at svovldioxydindholdet i luften i Valby i København nu kan måles til 50 pct. over sundhedsgrænsen?“

(Spm. nr. 246).

Skriftlig begrundelse.

Det er velkendt fra Københavns kommunes officielle, regelmæssige luftforureningsmålinger, at Valby er en stærkt luftforurennet bydel. I den seneste tid har forureningen nået nye højder: i januar i år er der konstateret en højeste døgnværdi på 406 millionte dele g svovldioxyd pr. m<sup>3</sup> luft, dvs. 50 pct. over den sundhedsgrænse, som Forbrugerrådet har fastlagt, og 30 pct. over forureningsrådets grænse. Valbys månedsgennemsnit er 140 millionte dele g i januar — sundhedsgrænsen er 100 for månedsgennemsnit.

Jeg er opmærksom på, at ministeren i anledning af en tidligere henvendelse fra mig om Valbys luftforureningsproblemer har påpeget, at private oliefyringsanlæg formentlig er årsag til en betydelig del af denne luftforurening. Det er imidlertid svært at se, at Valby på dette område skulle adskille sig fra andre bydele med tilsvarende boligbebyggelse.

De lokale borgere har da også i en lang række tilfælde klaget over forurening fra