

[Ministeren for offentlige Arbejder.]

Hvor hurtigt de forskellige Foranstaltninger ved Lufthavnene kan gennemføres, vil naturligvis i øvrigt afhænge af mange forskellige Forhold, og der vil fra Regeringens Side blive taget rimelige Hensyn til Materiale og Arbejdssituationens Udvikling.

Det er derfor ogsaa i Forslagets § 5 bestemt, at de til Gennemførelsen af Foranstaltningerne fornødne Beløb skal bevilges paa de aarlige Finanslove, efterhaanden som Arbejderne fremmes. Alt i alt vil det formentlig dreje sig om Udgifter paa 20—25 Mill. Kr., men Størrelsen heraf vil naturligvis afhænge dels af, hvilket Omfang de nødvendige Foranstaltninger faar, hvad der først kan fastslaaes ved nøje Undersøgelse og Projektering, og dels af Prisudviklingen i de kommende Aar.

De Bevillinger, som i Henhold til Lovforslaget vil blive søgt, vil alene tage Sigte paa Foranstaltninger, som gennemføres med Henblik paa Civilflyvningen. Jeg skal her ved henvise til den Oversigt, som i Betænkningen er givet over de tyske Flyvepladser, og til, at Udvalget fremhæver, at det er en bestemt Forudsætning, at Flyvepladserne ved Aalborg, Esbjerg og Odense vil blive forbeholdt Civilluftfarten. Jeg kan i denne Forbindelse nævne, at der i Almindelighed er Enighed om, at Militærflyvning fra Flyvepladser, som skal anvendes til civil Luftfart, normalt maa afvises paa Grund af det Faremoment, som det vil betyde for den civile Flyvning. Paa den anden Side vil det nok være nødvendigt i de førstkommande Aar til Trods herfor at tillade baade civil og militær Flyvning fra et Par af Lufthavnene, og dette vil ogsaa nok kunne gaa, saa længe Civilflyvningen ikke er kommet til fuld Udvikling, og under Forudsætning af, at hele Ledelsen af Trafikken paa Lufthavnen forestaas af det civile Luftfartsvæsen. Hvis Militærets Tilstedeværelse imidlertid giver Anledning til Anlægsudgifter, maa de fornødne Bevillinger dertil søges af Krigsministeriet og vil ikke falde ind under nærværende Lov.

Med disse Bemærkninger tillader jeg mig at anbefale Lovforslaget til det høje Tings velvillige og hurtige Behandling.

Jeg tillader mig endvidere for det høje Ting at frømsætte *Forslag til Lov om Sikring af Indflyvningen til offentlige Lufthavne og Landingspladser.*

Allerede i 1921, da Arealerne til Københavns Lufthavn ved Kastrop eksproprieredes, var man opmærksom paa Nødvendigheden af at sikre sig imod, at der paa de Arealer, som grænsede til Lufthavnen, op-

førtes Bygninger o. lign., som kunde betyde en Fare for de Luftfartøjer, som skulde starte fra eller lande paa Lufthavnen, og med Hjemmel i den gamle Luftfartslov paa-lagdes der derfor ved Ekspropriation de til Havnen grænsende Arealer Servitutter mod Bebyggelse ud over visse nærmere angivne Højder.

Efterhaanden som Lufthavnen i Aarene op mod sidste Krig udvidedes, blev de servitutbelagte Arealer imidlertid i det væsentlige indlemmet i selve Landingsarealet, og man foretog derfor Undersøgelser og Overvejelser med Henblik paa Spørgsmaalet om Gennemførelsen af en ny og mere moderne Sikring. Under disse Overvejelser, som for en stor Del støttedes paa Oplysninger om, hvorledes man var gaaet frem i Udlandet, blev man klar over, at det ikke var nødvendigt at gøre de Servitutter, som skulde paa-lægges de omliggende Arealer, lige strenge for alle Steder med en given Afstand fra Havnen. Forholdet var nemlig det, at Sikringen af Indflyvningen specielt var af Betydning for Beflyvning af Havnen i Mørke eller under daarlige Vejrforhold, og man kunde derfor gaa den Vej at udlægge særlige Indflyvningssektorer, som Luftfartøjerne kunde følge under saadanne Forhold. Dette stod ogsaa i Forbindelse med, at man mere og mere kom ind paa gennem Radiosignaler at lede Flyvemaskinernes Fart under Indflyvningen til Lufthavnene under saadanne ugunstige Forhold, og disse Radioanlæg anlagdes da saaledes, at der forudsattes Indflyvning fra visse bestemte Verdenshjørner.

Overvejelserne om Sikring af Indflyvningen kombineredes ogsaa med Planerne om Anlæg af faste Betonstartbaner, som skulde tillade, at selv de største Luftfartøjer landede paa Havnen under Tøvejrperioder og lignende Forhold, hvor det naturlige Græsdekke havde ringe Bæreevne.

Som det vil være bekendt, resulterede Overvejelserne for Københavns Lufthavn i, at der anlagdes 4 faste Betonstartbaner, af hvilke de 2 gjordes særlig lange og brede, idet de var bestemt til fortrinnsvis at kunne benyttes ved Start eller Landing i Mørke eller under ugunstige Vejrforhold. I Forlængelse af Startbanerne planlagdes Indflyvningssektorer, som tidligere nævnt, og Sektorerne i Forbindelse med de 2 største Startbaner gaves større Udstrækning end de øvrige for at give særlig gode Indflyvningsforhold under ugunstige Omstændigheder. Disse Indflyvningssektorer benævnes i Almindelighed Taagesektorer.

Det vil ligeledes være bekendt, at der bevilgedes de fornødne Midler til ved Eks-