

[Ministeren for offentlige Arbejder.]

Havne, saa at der ikke vil opstaa nogen Vanskelighed mellem den civile Luftfarts Benyttelse af disse Omraader og den militære Luftfarts Benyttelse af dem, saa længe indtil man for Militærets Vedkommende ved, hvilke Forslag og Planer man vil gennemføre, hvad antagelig skal behandles og bestemmes i Forsvarskommissionen.

Med disse Bemærkninger vil jeg anbefale Lovforslaget om civile, offentlige Luftfartshavne til dette Tings velvillige og hurtige Behandling.

Jeg skal endvidere have den Ære for det høje Ting at anbefale Forslag til Lov om Sikring af Indflyvningen til offentlige Lufthavne og Landingspladser.

Allerede i 1921, da Arealerne til Københavns Lufthavn ved Kastrup eksproprieredes, var man opmærksom paa Nødvendigheden af at sikre sig imod, at der paa de Arealer, som grænsede til Lufthavnen, opførtes 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 paalagdes 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 paalægges 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 Verdshjørner.

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 Græsdække havde ringe Bæreevne. Som det vil være bekendt, resulterede Overvejelserne for Københavns Luftfart i, at der anlagdes 4 faste Betonstartbaner, af hvilke de to gjordes særlig lange og brede, idet de var bestemt til fortrinsvis 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 to 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 Ekspropriation med Hjemmel i Luftfartsloven at paalægge de forskellige Ejendomme uden om Lufthavnen Servitutter til Sikring af, at der ikke byggedes højere end tilladt efter Indflyvningsplanen. Ekspropriationen udtraktes dog kun til Arealer, som laa saa nær ved Lufthavnen, at de, naar man tog Hensyn til den Skraalinie, som Fartøjerne forudsattes at følge ved Start eller Landing, ikke maatte bebygges i større Højder end 25 m, men Luftfartseksperterne baade herhjemme og i Udlandet var enige om Nødvendigheden af at udstrække Reguleringen af Byggehøjderne til ogsaa at omfatte de Ejendomme, som laa saa langt væk fra Lufthavnen, at det var tilladeligt at bygge dem i større Højder end 25 m, men som dog laa inden for det Omraade, i hvilket Flyvemaskinerne var begyndt at søge ned i lavere Højde med Henblik paa Landing paa Lufthavnen.

En Regulering gennem Servitutpaalæg ved Ekspropriation paa disse fjernt beliggende Arealer vilde imidlertid paa Grund af det uhyre store Antal Ejendomme, der berøres, være forbundet med betydelige praktiske Vanskeligheder, der næppe vilde staa i passende Forhold til de ringe, ja betydningsløse, Indgreb i Ejendomsretten, som Begrænsningen af Byggehøjden til f. Eks. 30 eller 40 m i Praxis vilde medføre. Jeg kan i denne Forbindelse nævne, at den almindelige Betaling, der saavel ved Forlig som ved Taksation har været ydet til Lods-ejerne omkring Københavns Lufthavn for Byggehøjder op imod 25 m ved de Ekspropriationer, som i de seneste Aar er gennemført, i Regelen har ligget paa 25 Kr., og