

Forslag

til

Lov om forbud mod civil overlydsflyvning.

Fremsat den 9. marts 1972 af *ministeren for forureningsbekæmpelse.*

§ 1. Civil luftfart med overlydshastighed over dansk område er forbudt.

Stk. 2. Ministeren for offentlige arbejder kan i ganske særlige tilfælde gøre undtagelse fra forbudet i stk. 1.

§ 2. Overtrædelse af § 1, stk. 1, eller af vilkår, fastsat i en tilladelse efter § 1, stk. 2, straffes med bøde.

Stk. 2. Der kan pålægges en virksomheds ejer eller bruger bødeansvar, selv om

lovovertrædelsen ikke kan tilregnes ham som forsætlig eller uagtsom. For bødeansvaret fastsættes ingen forvandlingsstraf.

Stk. 3. For overtrædelser, der begås af aktieselskaber, andelsselskaber eller lignende, kan der pålægges selskabet som sådant bødeansvar.

§ 3. Loven træder i kraft den 1. april 1972.

Bemærkninger til lovforslaget.

1. Fra den militære luftfart med overlydshastighed, der har været udført i en årrække, er det kendt, at overlydsflyvning medfører et særligt støjfænomen i form af de såkaldte overlydsknald („sonic boom“)

Dette støjfænomen, der ikke blot forekommer i det øjeblik, et fly overskrider lydgrænsen, men vedvarer så længe et fly flyver med overlydsfart, opstår ved, at flyet med overlydsfart bevirker ændringer i lufttrykket, som danner en kegleformet trykbølge, der breder sig skråt bagud. Trykbølgen svæver over et bredt område på jordoverfladen, som strækker sig under flyet, så længe der flyves med overlydsfart, og som for de kendte civile overlydsflyprojekter vil kunne have en bredde på henved 100 km. Dette område, som begynder 150-250 km fra flyvepladsen, udsættes ved passagen af overlydsfly for lydknald, som regel bestående af to skarpe knald med ca. 1/3 sekunds mellemrum. Knaldene er i almindelighed stærkest lige under flyet og aftager til omkring det halve ved områdets ydergrænser.

Erfaringer fra militær overlydsflyvning viser, at
Min. f. off. arb. j. nr. G. 22-10-33.

lydknaldene kan forårsage skader især på ældre bygninger f. eks. på vinduer, mur- og træværk. På mennesker og dyr vil lydknaldene kunne medføre chokvirkninger og andre genevirkninger, som f. eks. søvnforstyrrelser.

2. Organisationen for international civil luftfart, ICAO, har siden 1962 studeret overlydsproblemerne. I henhold til en beslutning truffet i 1969 foregår ICAO's arbejde i 4 faser:

Fase 1: Udvikling af en internationalt accepteret praktisk metode til beskrivelse og måling af lydknaldet med henblik på dets virkning på mennesker, ting, dyr og ustabile terrænforhold.

Fase 2: Teknisk vurdering af de lydknaldværdier, som sandsynligvis kan forårsage forstyrrelser for mennesker o. s. v. i forskellige omgivelser, herunder på det åbne hav.

Fase 3: Bestemmelse af, hvornår lydknaldet bliver uacceptabelt. I denne fase skal også legale,