

**[Bilgrav-Nielsen.]**

på, at vi var meget villige til, også selv om vi havde denne lov, at medvirke til også at afholde eventuelle udgifter for at bekæmpe de støjulemper, vi har i Kastrup lufthavn. Det ligger altså på linje med det, som ministeren her er inde på: disse restriktioner, som her foreslås over for selskaberne og i anden omgang over for piloterne. Det er væsentligt, at vi i det omfang, det er os muligt, bringer støjgenerne ned i Kastrup. Nu bemærkede jeg mig, at hr. Otto Mørch gjorde en, jeg tror spydig bemærkning om, at den mest radikale løsning på støjproblemet i Kastrup var en udflytning til Saltholm. Jeg vil advare imod at tro, at man løser flystøjproblemet i Københavnsområdet ved at flytte lufthavnen til Saltholm. Det er ikke så enkelt endda.

Jeg håber, at vi i udvalgsarbejdet må få en ny status over anvendelsen af bane 12-30; det er jo navnlig her, problemerne eksisterer. Da vi i trafikudvalget i sommer besøgte det nye lufthavnsområde ved London, tror jeg, de fleste fik et klart indtryk af, at man i hvert fald ikke dér har behov for andre baneretninger end hovedretningen. Man har simpelt hen ikke dér planlagt tværbaner, og spørgsmålet er vel nok, om ikke vi i højere grad end hidtil kunne begrænse beflyvningen på tværbane 12-30. Jeg går ud fra, at ministeren er villig til at orientere os om, hvor meget den har været benyttet i den senere tid, navnlig efter at den nye parallelbane 04-22 er taget i anvendelse, og i øvrigt oplyse os om, hvor ofte det har været nødvendigt at rette henvendelse til piloter og selskaber om at begrænse støjudviklingen ved anvendelse af denne bane.

I øvrigt er vi velvilligt indstillet over for lovforslaget og skal gerne medvirke til en hurtig behandling.

**Kurt Brauer:** Der er ingen af de foreslåede paragraffer, som giver SF anledning til bekymringer. Det er på høje tid, at vi får et våben i hænde til bekæmpelse af støjsvine-riet, men jeg må erklære mig med hr.

Otto Mørch — i modsætning til hr. Bilgrav-Nielsen — i hans bemærkning om, at hvis vi virkelig skal have klaret problemerne for Københavnsområdet, er en hurtig gennemførelse af Saltholmprojektet den rigtige vej. Det er muligt, at man ikke på den måde kan løse alle støjproblemer for Københavnsområdet, men det er dog en væsentlig bid, der ville blive taget på den måde.

Lovforslaget ser gennearbejdet og rationelt ud, og jeg skal blot tilsige SFs velvillige holdning under den videre behandling.

**Ministeren for offentlige arbejder (Kampmann):** Jeg skal ikke forlænge debatten meget her ved førstebehandlingen af forslaget til lov om ændring af loven om luftfart, men benytte lejligheden til at takke for den enstemmigt velvillige modtagelse, som lovforslaget har fået.

Der går den generelle linje gennem lovforslaget, at det indimellem som følge af udviklingen er nødvendigt at ajourføre luftfartsloven, og udviklingen er jo gået hurtigt på de områder, som loven omfatter: groft sagt miljøforureningen forårsaget af luftfarten, det stigende antal forbrudelser mod luftfartens sikkerhed og hele forsikringsproblematikken, som også i den forbindelse spiller ind. Det er problemer, som ikke eksisterede i samme omfang blot for en halv snes år siden, men som i dag er nogle af de væsentligste luftfartsproblemer overhovedet. Derfor har dette været det tilgrundliggende synspunkt for lovforslaget, og det har også været tilgrundliggende for de spørgsmål, der er blevet rejst.

Jeg skal besvare nogle af de konkrete spørgsmål her, idet vi vel i øvrigt kan vende tilbage til, hvad der måtte restere, i udvalget.

For det første er der det spørgsmål, som blev stillet af hr. Mads Eg Damgaard, nemlig om de regler, der er omfattet af ændringerne til § 9, skulle omfatte alle luftfartøjer uanset alder. Dér kan jeg oplyse, at reglen kun gælder de nyregistrerede luftfartøjer og altså ikke den eksisterende bestand. Det