

Ministeren for offentlige arbejder (Kampmann): Jeg vil meget gerne bekræfte, at der for svæveflyverne ved denne lovændring, som formentlig nu bliver vedtaget, kan ligge et økonomisk problem. Jeg har imidlertid fundet det mest afgørende at lægge vægten på den forsikringsmæssige risiko, idet vi har skønnet, at risikoen er så nogenlunde lige stor for svævefly som for mindre motorfly. Når dette derefter influerer på præmien, skyldes det også forhold, som vi egentlig ikke i folketinget har nogen form for indflydelse på, idet der naturligvis må være et vist forhold imellem risikoen og antallet af forsikringstagere, og her er svæveflyverne yderligere ramt af det uheldige forhold, at det er et meget begrænset antal forsikringstagere, der er tale om.

Jeg skal imidlertid gerne på grundlag af de faldne bemærkninger undersøge, om der skulle være mulighed for økonomisk støtte andetsteds fra til at afbøde denne ganske kraftige stigning, og såfremt dette ikke er muligt, da, som hr. Mads Eg Damgaard var inde på det, overveje muligheden af ændringer ved senere ændringer af luftfartsloven.

Poul Dam: Jeg synes, det er interessant i dag at tænke tilbage på debatten i går, hvor man talte meget om sparevilje og om store linjer, og så høre forskellige ordførere tale om forøget statsstøtte til svæveflyveklubber. Så længe vi har det sådan, kommer vi ingen vegne.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslaget
vedtoges enstemmigt med 169 stemmer.

Anden næstformand (Hanne Budtz): Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

Tredje behandling af forslag til lov om visse hovedlandevejsstrækninger.

(Anden behandling af lovforslaget (nr. 71) findes i tidenden sp. 4030, udvalgets tillægsbetænkning i tillæg B. sp. 977).

Der var stillet 1 ændringsforslag i tillægsbetænkningen.

Uden for tillægsbetænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Ændringsforslaget sattes først til forhandling.

Otto Mørch: Som det fremgår af tillægsbetænkningen, har udvalget holdt to møder mellem anden og tredje behandling; det er resulteret i det noget overraskende, at der af medlemmer af venstre og socialistisk folkeparti er blevet stillet ændringsforslag gående ud på, at vi nu skulle beslutte en vestligere linjeføring for den nord-sydgående motorvej ved Århus. Vi har ikke ment, at en sådan beslutning bør træffes uden en forhandling med Århus kommune og Århus amtskommune, og vi tilråder derfor, at man stemmer imod det stillede ændringsforslag og i dag nøjes med at bede ministeren give tilsagn om snarest muligt at indlede forhandlinger med Århus kommune og Århus amtskommune om dette spørgsmål og, når disse forhandlinger er sluttet, da at komme tilbage til folketingets trafikudvalg forhåbentlig med en indstilling, som folketinget kan forventes at godtage, og som også kan godtages af Århus kommune og Århus amtskommune.

Jeg mener, at spørgsmålet for disse to instanser i første række drejer sig om visse berettigede forventninger, som de har på grundlag af den vedtagne lov om den nord- og sydgående motorvej i Østjylland.

Niels Ravn: Som allerede nævnt af hr. Otto Mørch har venstres og socialistisk folkepartis medlemmer af udvalget stillet et ændringsforslag gående ud på, at vi nu skulle ændre linjeføringen for den østjyske motorvej oppe ved Århus til at gå vest om Brabrand Sø imod det, der står i lovforslaget, hvor man har forudsat en østlig linjeføring.

Jeg kan være enig med hr. Otto Mørch i, at de interesserede kommuner, herunder Århus amt, kan have en berettiget forventning om at få en forhandling med ministeriet for offentlige arbejder, inden vi skrider til en ændring af denne linjeføring, vel nok specielt med henblik på byrdefordelingsproblemet.