

[Birte Weiss.]

så længe flyet flyver med overlydshastighed. Det skyldes, at der på grund af farten sker nogle ændringer i lufttrykket, så der svæver en trykbølge over et ca. 100 km bredt område, hvis man regner med de overlydsprojekter, som man kender i øjeblikket. Der er tale om et russisk projekt og et engelsk-fransk projekt vedrørende produktion af maskiner, som man regner med at kunne sende i luften 1974.

Disse lydknald har skadelige virkninger på dyr og i særdeleshed på mennesker i form af chok o. lign. Desuden kan der ske materielle skader, særlig på ældre bygninger. Der kan blive tale om skader på murværk, på træværk og selvfølgelig først og fremmest på vinduer. Samtidig ligger der ved overlydsflyene en hidtil ret upåagtet miljøtrussel, nemlig forurening af atmosfærens højere lag på grund af udstødningsgassen. Under særlige forhold kan det føre til klimaændringer, og selv om det er en dansk nationalsport at tale om vejret, så har vi dog, som Storm P. meget rigtigt påpegede, hidtil foretrukket ikke at gøre noget ved det.

Det, som i lovforslagets officielle sprog hedder forbud mod overlydshastighed over dansk område, er ganske enkelt en fartbegrænsning i luften, en fartbegrænsning, som er overskredet, i samme øjeblik et lydknald når jorden. Ligesom på landjorden vil overtrædelser blive straffet med bøder, dog sådan at det bliver en flyvirksomheds ejer eller bruger, som drages til ansvar, uanset om vedkommende har noget med den konkrete overtrædelse at gøre. I øvrigt må man henstille til de myndigheder, som kommer til at tage stilling til strafudmålingen, at eventuelle bøder bliver af en sådan størrelse, at det ikke bliver noget, som en flyvirksomhed uden videre kan trække på skulderen af.

Til vurderingen af forbudet mod overlydsflyvning må også føjes, at tidsgevinsterne er relativt små, fordi befordringstiden til og fra flyvepladserne stadig væk vil være den samme. Desuden har Nordisk Råds trafikudvalg peget på, at overlydsflyvning ud fra et forbrugersynspunkt ikke er særlig ønskværdigt, fordi der er stor sandsynlighed for, at priserne samtidig vil blive sat yderligere i vejret.

I en række andre lande har man, om end på lidt forskellig vis, allerede taget fat på

problemet, bl. a. i USA, Vesttyskland, Schweiz og Holland. Efter Nordisk Råds rekommandation i sagen har man også taget det op i Norge og Sverige, men i modsætning til os har man i disse lande valgt at nøjes med at gennemføre det som en ændring af luftfartsloven, som så skal forbyde civil overlydsflyvning. Når socialdemokratiet ikke vælger den udvej, men i stedet ønsker en særlov om problemet, er det en understregning af, at vi betragter miljøbeskyttelse som en særdeles vigtig sag.

Endelig må det føjes til, at de danske militærmyndigheder betragter overlydsflyvning som en så alvorlig forureningskilde, at man på eget initiativ har indført restriktioner for at undgå skadevirkninger.

Hermed kan jeg på mit partis vegne anbefale lovforslaget til en velvillig udvalgsbehandling.

**Knud Bro:** Mit parti kan også anbefale lovforslaget. Her er et eksempel på, at vi forebygger, inden vi er kommet i gang med forureningen, og jeg synes, det er et godt og forstandigt forslag.

Jeg har haft lejlighed til at besøge overlydsprojektet i Bristol i England, det britisk-franske Concordeprojekt, og dér talt med de folk, som har lavet disse maskiner, og fået oplyst, at det er muligt at flyve med almindelig hastighed, indtil man kommer ud over åbent vand, hvor man så kan gennembyde lydturen. Der er ingen af os, der bryder os om at få, som fru Birte Weiss siger, knald ud af en blå himmel.

I øvrigt må jeg sige, at jeg er uenig med fru Birte Weiss i, at dette projekt ikke er et fremskridt for menneskeheden. Jeg mener tværtimod, at det er en vældig teknisk bedrift, oven i købet en europæisk teknisk bedrift, som vi kan være overordentlig stolte af, og jeg mener heller ikke, det er rigtigt at sige, at det ikke betyder noget med flyvetiden. Det er naturligvis ligegyldigt, om det tager 1 1/2 time eller 2 timer at komme til London fra København, men hvis man skal fra London til Sidney, så er forskellen mellem 13 timer og 23 timer ganske afgørende. Det betyder i hvert fald én arbejdsdag. Det er derfor ikke et spørgsmål — det er det aldrig i forureningsbekæmpelse — om at tilsidesætte tekniske fremskridt eller mene, at det måske var lykkeligere for