

[Ministeren for offentlige arbejder.]

Vestskovudvalget har således i sine planer for udformningen af Vestskovområdet måttet respektere linjeføringen for disse motorveje, hvilket må have været så meget lettere, som man hele tiden har været bekendt med disse linjeføringer.

Projektet for ringmotorvej B 4 blev fremlagt offentligt ved en besigtigelsesforretning den 9. maj 1969, og siden da er der ved forhandlinger mellem de projekterende og repræsentanter for Vestskovudvalget aftalt en del projektændringer, der navnlig har drejet sig om skovstiernes krydsning med motorvejen ved henholdsvis tunneler og stioverførsler. Projektændringerne er blevet stadfæstet, er blevet protokolleret ved en kommissionsforretning den 9. november 1971.

I december 1971 fremsatte Københavns skovdistrikt i en skrivelse til vejdirektoratet ønske om at få vejen sænket under terræn for at sikre området mod støj- og lysforurening, og det er rigtigt, som hr. Flemming Jensen nævner det, at jeg i begyndelsen af denne måned ved et møde med landbrugsministeren, kulturministeren og boligministeren har drøftet problemerne vedrørende Vestskoven og ringmotorvej B 4. På mødet og efter mødet har jeg givet udtryk for, at det næppe vil være muligt at undvære en vej i dette område som forbindelse mellem Ballerup og Tåstrup, men vi er enige om, at der skal gøres, hvad der overhovedet er muligt, for at tilvejebringe en harmoni mellem vejen og Vestskoven, hvilket dels skal ske ved at fjerne belysningen de pågældende steder, dels skal ske ved at sikre tilstrækkeligt med jordvolde omkring en vejgennemføring, som tilpasses harmonisk til Vestskov-anlægget i øvrigt.

I overensstemmelse hermed har jeg ladet vejdirektoratet iværksætte en fornyet gennemgang af projektet for at finde frem til de ændringer, der kan sikre den omtalte tilpasning mellem motorvejen og Vestskoven, ligesom jeg har anmodet vejdirektoratet om at oplyse, hvor langt planerne rent faktisk er realiseret, hvor store investeringer der allerede er foretaget, eller med andre ord: hvor stor vores handlefrihed overhovedet er i denne sag.

**Flemming Jensen:** Jeg takker ministeren for svaret. Vi var jo nogenlunde klar over;

at linjeføringen kunne der næppe røres ved, og vi vidste også, at der var overordentlig store økonomiske konsekvenser af en nedgravning, men nu kan vi da i hvert fald konstatere og konstatere med glæde, at skræmmebilledet med de 40 m høje kvik-sølvlamper og den slags ting bliver fjernet, og at man også sikrer med støjvolde. Det synes jeg vi skal være glade for.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Af *Bo Kristensen* til ministeren for offentlige arbejder:

„Vil ministeren søge reglerne for charterflyvning til og fra Danmark lempet?“

Skriftlig begrundelse:

Chartertrafikken til de fjernere rejsemål udgår i stigende omfang fra Hamburg og ikke fra Danmark. Det skyldes de restriktioner, der gælder for den danske charterflyvning. En lempelse af reglerne for charterflyvning vil på den ene side formindske valutaudgifterne i forbindelse med danske ferierejser og på den anden side skabe grundlag for øgede valutaindtægter i kraft af et større turistbesøg i Danmark. Behovet for en lempelse af charterreglerne forstærkes af den udvikling, der gør det muligt at nå stadig fjernere feriemål til en billigere pris.

**Ministeren for offentlige arbejder (Kampmann):** Før jeg forsøger at besvare det stillede spørgsmål, vil jeg gerne ganske kort nævne grundlaget for de gældende danske bestemmelser for selskabsrejsecharterflyvninger.

Den danske charterpolitik er et led i en fælles skandinavisk politik, der har søgt at skabe en rimelig balance mellem på den ene side ønsket om billige feriemuligheder på steder med sol og varme og på den anden side hensynet til det fælles ruteselskab SAS' muligheder for at drive rutetrafik på rimelige vilkår. Reglerne for udførelse af selskabscharterrejser har været taget op til en grundig gennemgang i 1964 og i 1968 og har da også løbende været genstand for mindre revisioner og justeringer.

En udvikling, der har bragt antallet af charterpassagerer gennem Kastrup til og fra udenlandske destinationer op fra ca. 900.000 i 1966 til godt 2,2 millioner i 1971, tyder