

[Valbak.]

og uheld, om tab af menneskeliv skal opgøres i døde passagerer plus nogle enkelte på jorden eller i døde passagerer \times 2, 3 eller 5. Hvad om Chicagoulykken var sket i Kastrup med landing fra nordvest eller endnu grellere ved start imod nordvest? Op til 150 t brændstof vil ifølge teknikere og sagkyndige spredes i op til en kilometers afstand i alle retninger med fladebrande som nærliggende risiko. I begge tilfælde vil adskillige større og mindre bygninger blive ramt, og hundreder, mange mener tusinder, af mennesker på jorden og i bygninger vil være i direkte livsfare. Derfor mit spørgsmål, som mere eller mindre direkte angår mennesker i titusindvis.

Ministeren for offentlige arbejder (Kampmann): Idet jeg straks skal erklære mig enig i hr. Valbaks vurdering ikke alene i den skriftlige begrundelse for spørgsmålet, men også nu her suppleret med mundtlige betragtninger, skal jeg oplyse, at jeg i anledning af hr. Valbaks spørgsmål fra luftfartsdirektoratet er blevet informeret om, at det ikke på nuværende tidspunkt har kendskab til de nærmere omstændigheder omkring flykatastrofen i Chicago, der fandt sted umiddelbart før jul 1972.

Et sådant kendskab vil direktoratet imidlertid få, idet det, når flyvekatastrofer indtræffer, påhviler vedkommende land på et skema at indrapportere de nærmere omstændigheder vedrørende flykatastrofen til den internationale luftfartsorganisation ICAO. Denne videresender disse oplysninger til medlemsstaterne, herunder Danmark.

Luftfartsdirektoratet har endvidere tegnet abonnement på resultatet af de havariundersøgelser, der foretages af det amerikanske National Transportation Safety Board. Disse havarirapporter indeholder nærmere årsager til flyulykkerne, samt hvilken lære der kan udledes af ulykken, men havarirapporterne foreligger tidligst mellem $\frac{1}{2}$ og $1-1\frac{1}{2}$ år efter, at ulykken er indtruffet. Luftfartsdirektoratet agter imidlertid at

rette henvendelse til de amerikanske luftfartsmyndigheder også på den af hr. Valbak givne foranledning for at sikre sig underretning om omstændighederne ved flyveulykken i Chicago på det tidligst mulige tidspunkt, idet man ikke ganske kan afvise, at der kan være bebyggelsesmæssige og placingsmæssige paralleller mellem Chicago og Kastrup lufthavne.

Når materialet om den stedfundne flyveulykke er modtaget, bliver det underkastet en videre analyse med henblik på at finde frem til, hvad vi fra dansk side vil kunne foretage os for at undgå de ulykker og de ulykkesårsager, som er omtalt i rapporten.

Valbak: Jeg forstår af ministerens besvarelse, at vi automatisk får rapporter, og at vi abonnerer på dem, men med et efterslæb, hvis vi altså ikke selv tager et initiativ.

Vi har naturligvis et beredskab her i landet for tilfældet, at ulykker indtræffer — det er klart — køretøjer, fornødent mandskab, håber man, og aftaler med sygehuse, går jeg også ud fra. Men det var også tilfældet i Chicago; alligevel blev der totalt sammenbrud, efter hvad der refereres, skønt man denne gang ikke ramte mange mennesker på jorden. Jeg er tilfreds med, hvad ministeren sagde om, at han selvstændigt vil tage initiativ til at få analyseresultater fra Chicago hurtigt, sådan at erfaringerne herfra kan nyttiggøres.

Jeg er også enig med ministeren om en anden ting: der er ikke anledning til ved denne lejlighed at drage videregående konklusioner af dette her, konklusioner, som angår f. eks. brug af start- og landingsbaner eller lufthavnens flytning og en prioritering heraf i forhold til andre opgaver. Men jeg er sikker på, at ministeren er enig med mig, når jeg siger, at katastroferisiko og dennes omkostninger i liv og værdier bør indgå med større vægt i de videregående overvejelser, end det hidtil er sket.

Ministeren for offentlige arbejder (Kampmann): Jeg er fortsat ganske enig i hr. Val-