

[Formanden.]

gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

*Første behandling af forslag til lov om ændring af lov om luftfart.*

(Lovforslag nr. 125. Fremsat 12/12 75).

Lovforslaget sættes til forhandling.

**Normann Andersen (S):**

Lovforslag nr. 125 er som sagt et forslag om ændring af lov om luftfart. Man kan vel egentlig godt betragte forslaget som en art ajourføring af den eksisterende lov.

Siden denne lovs tilblivelse i 1960 er antallet af det, vi betegner som mindre fly, steget i betydelig grad. Det har selvsagt medført, at også antallet af flyvepladser er steget. Det er klart, at en sådan stigning, både når det drejer sig om selve flyvningen og anlæggelse af flyvepladser, har medført visse problemstillinger.

Først kan nævnes støjen ved start og landing, der kan virke ret så generende, især for de nærmeste omkringboende. Dernæst den ret kraftige beslaglæggelse af de arealer, der medgår til en flyveplads, arealer, der måske burde have været anvendt til andre formål. Endvidere kan man fastslå, at et ikke ringe antal flyvepladser er oprettet uden egentlig anden kontrol end sikring af selve luftfartens sikkerhed og derfor ikke er afpasset efter de på jorden værende forhold.

For at rette på disse og andre ikke omtalte gener, der er opstået gennem årene siden 1960, foreslår man derfor at ophæve sondringen imellem offentlige og private flyvepladser, så man ikke som hidtil efter den gældende lov kan anlægge en privat flyveplads uden egentlig kontrol fra luftfartsmyndighedernes side. Derved opnår man, at fremtidige flyvepladser eller udvidelse af eksisterende pladser, eventuelt flytning af pladser, indpasses i områdernes øvrige planlægning, ligesom pladsernes placering bliver af en beskaffenhed, der findes forenelig med det almene vel, som der står i ministerens fremsættelse.

Ved at gennemføre dette er man også nærmere miljøbeskyttelsesloven af 1. okto-

ber 1974. Det vil jeg gerne have at man bider særlig mærke i, fordi det kun kan hilses med tilfredshed, vel ikke mindst af de mennesker, der ellers ville blive generet af en nærliggende eller overflødig placeret flyveplads.

Når jeg nu nævner ordet „overflødig“, så må jeg hellere tilføje, at det vil blive vanskeligere fremover at etablere helt nye flyvepladser, da det efter foretagne undersøgelser har vist sig, at flyvepladsbehovet i hvert fald for øjeblikket stort set er dækket ind. Ministeriet agter derfor foreløbig at være ret restriktivt i sine afgørelser om nye etableringer, medmindre da de lokale myndigheder fremsender meget velmotiverede ansøgninger.

Med hensyn til lovens kap. 9, der drejer sig om forhøjelse af grænsen for luftbefordrernes ansvar i tilfælde af skader, er dette efter min opfattelse kun en naturlig ændring i forhold til den almindelige økonomiske udvikling. Vedrørende dette spørgsmål, som jeg i øvrigt ikke skal komme nærmere ind på her, vil jeg gøre opmærksom på, at vi følger de øvrige nordiske lande, indtil mån på internationalt plan bliver enig om en mere ensartet form.

Ud fra disse betragtninger kan jeg på den socialdemokratiske gruppes vegne anbefale lovforslaget til vedtagelse.

**Ivar Hansen (V):**

Hvad angår det fremsatte lovforslag om ændring af luftfartsloven, henvises der jo til kap. 6 og til kap. 9.

Det fremgår af ministerens fremsættelse, at man ønsker den frie adgang til udvidelse eller anlæg af private lufthavne bragt til ophør. I øvrigt mener ministeren at vide, at behovet for flyvepladser i Danmark er dækket. Det understreges, at man herefter må skønne, at den fremtidige administration af luftfartsloven på dette område vil være ret så restriktiv.

Jeg kan egentlig godt give ministeren ret i, at hvad angår dækning af dansk område med offentlige lufthavne, har vi nok en ganske god dækning. Jeg vil dog godt stille mig tvivlende over for, hvorvidt det er rimeligt at lade trafikministeriet og luftfartsdirektoratet skønne over og have det egentlige skøn over, hvorvidt vores behov for private lufthavne også i fremtiden vil være