

[Normann Andersen.]

men dog kun hvor det drejer sig om befording udført af et dansk lufttrafikforetagende. Ansvarsgrensen her er foreslået til 375.000 kr. pr. passager. Det er en forhøjelse fra de ca. 125.000 kr., der er gældende efter den nugældende lov, og det kan vel være meget passende som en ajourføring siden beløbet sidst blev reguleret. Jeg tror det var i 1969. Forslaget er nøjagtig det samme, som var indeholdt i det forslag, der behandlede i sidste samling. Der var dengang enighed om denne del af forslaget, og jeg vil gå ud fra, at det også er tilfældet denne gang.

Derimod var der mere diskussion om første del af lovforslaget i sidste samling, ikke mindst omkring den del af forslaget, der gik ud på at sikre en mere rationel udvikling af flypladsbestanden, samt at der skulle tages hensyn til det, man kalder for det almene vel i forbindelse med spørgsmål om placering, støj, anvendelse af jord osv. Jeg synes i og for sig, der var meget godt i dette forslag – et enkelt sted var det lidt restriktivt, men det kunne vi nok have talt om – og gennemgående synes jeg, at det forslag var bedre end det nuværende. Jeg anbefalede da også på daværende tidspunkt forslaget til vedtagelse. Imidlertid viste det sig, at der kunne ikke, hverken i udvalget eller salen, skabes tilstrækkelig enighed om spørgsmålene, og vi kunne derfor ikke få sagen færdigbehandlet i den foregående samling.

Jeg kan i dag konstatere, at folketingets sammensætning er den samme, og dets mening er vel også den samme som sidste gang, vi drøftede spørgsmålene. Derfor må jeg nok erkende, at der ikke er grundlag for på ny at fremsætte tilsvarende forslag. Jeg må i det spørgsmål erklære mig enig med ministeren for offentlige arbejder, når han nu siger i sin fremsættelsestale, at han har set sig nødsaget til at tage konsekvensen af en del af den fremførte kritik.

Hvad der så egentlig bliver tilbage af det oprindelige forslag, går i al væsentlighed ud på at få kendskab til de pladser, der ønskes anlagt. Det tænkes at ske ved, at der senest 3 måneder før en flyveplads etableres eller tages i brug, gives ministeren for offentlige arbejder meddelelse om arten af pladsen, pladsens placering og den forventede benyttelse. Når dette ønskes, ud over de gældende regler i den eksisterende lov, så er det udelukkende af hensyn til luftfartens sikkerhed. At dette kan være nødvendigt,

kan illustreres ganske kort med et par eksempler.

Her i august måned var der et par mindre fly, svævefly, der kom i vejen for et passagerfly i nærheden af Esbjerg. Der var i og for sig ikke efter det oplyste nogen regler, der blev overtrådt, men det beviser bare, at vi bevæger os på kanten af det rent sikkerhedsmæssige. I et andet tilfælde, hvor der er placeret en flyveplads i nærheden af en ret stærkt trafikeret landevej, har det også vist sig, at der kan ske ulykker, idet et fly kom op i for lav højde og derved ramte en kørende bil. Der skete ikke nogen dødsulykker, men det var en hel tilfældighed. Også det kan vise os, at det kan være påkrævet med en større kontrol på disse områder.

På baggrund af det her anførte tror jeg, der kan blive enighed om det herværende lovforslag, og jeg anbefaler det da også til vedtagelse. Jeg skal kun tilføje, at det ikke kræver nogen udgifter i nogen retning. Det kræver ikke nogen personaleforøgelse for at opretholde den administration, der er i forbindelse med kontrollen af det, der her er nævnt. Som følge deraf vil jeg på den socialdemokratiske gruppes vegne anbefale lovforslaget til vedtagelse.

Ivar Hansen (V):

Da vi i sidste samling behandlede et forslag fra trafikministeren, som stort set angik de samme spørgsmål vedrørende luftfartsloven, var vi fra venstre ret kritiske. Vi syntes dengang, at ministeren lagde op til en alt for restriktiv holdning over for såvel bestående som eventuelt nye private flyvepladser. Trafikministeren gav dengang udtryk for, at det ikke skulle være nogen hemmelighed, at man fra ministeriets side anså det samlede behov for dækket, og vi satte spørgsmålstegn ved, hvorvidt det var rimeligt, om en sådan vurdering skulle foretages fra ministeriets side.

Jeg sagde også dengang, at vi måtte være opmærksomme på, at såvel by- og landzoneloven som miljøloven jo i forvejen øver en væsentlig indflydelse såvel på bestående flyvepladseres virksomhed som på, under hvilke vilkår eventuelt nye flyvepladser kan fungere. Jeg husker også, at vi fandt ministerens forslag i sidste samling for omkostnings- og administrationskrævende.

Det forslag, vi behandler i dag, synes jeg viser, at ministeren har taget kritikken til efter-