

[Ministeren for offentlige arbejder]

og miljøministeriet. Som jeg svarede i mit første indlæg, var der enighed mellem de to ministre om, at denne sag skulle fremmes mest muligt, og også om, på hvilken måde den skulle fremmes mest muligt efter denne korrespondance.

**Bolvig (RV):**

Jeg konstaterer, at ministeren ikke vil komme ind på – og det forstår jeg måske meget godt – korrespondancen mellem de to ministre i forbindelse med, hvilke beføjelser man vil tillægge fredningsstyrelsen.

I betænkningen fik det radikale venstre indført følgende:

»Udvalget går ud fra, at det af landbrugsministeren udpegede medlem af digeudvalget har nøje kontakt med vildtbiologisk station...« – denne kontakt er over et år efter, at der har været ét møde – ». . . og forudsætter, at digeudvalget har fornøden kontakt til ornitologisk ekspertise.«

Når det radikale venstre kunne acceptere dette, var det selvfølgelig, fordi vi forestillede os, at man ville rette henvendelse til internationale ornitologiske organisationer, som også har bedt om at komme med i det rådgivende arbejde, for vi så helt klart, at der i loven i forvejen stod, at miljøministeriet skulle repræsenteres, og så var det ikke nødvendigt i betænkningen at få fremhævet, at den ornitologiske ekspertise skulle inddrages. Derfor forekommer det mig lidt urimeligt, at man siger, det er fredningsstyrelsen alene, der varetager den ornitologiske ekspertise, når man fik det direkte indført i betænkningen.

Jeg går ud fra, at ministeren ikke forestiller sig, at tyskerne ikke også sætter sikkerheden i højsædet. De har altså lavet en mere østlig linjeføring for at tilgodese de naturmæssige interesser, men de har vel også sat sikkerheden i højsædet, formoder jeg.

**Ministeren for offentlige arbejder (Ivar Hansen):**

Spørgsmålet om en anden linjeføring på den tyske side har ikke direkte været inddraget i spørgsmålet her; jeg forstår, det er blevet ændret med hr. Bolvigs sidste spørgsmål.

Den bugtning, der bliver som følge af en valgt østligere tysk linjeføring, skønnes ikke

at have nogen sikkerhedsmæssig betydning, som er værd at nævne.

Jeg vil gerne igen henvise til vildtbiologisk station, som også har været inddraget i disse overvejelser. Jeg har ingen grund til at kritisere den fremgangsmåde, som har været anvendt. Man skal også huske på, at der har været et endda overordentlig stort ønske her i folketinget om at få denne sag fremmet mest muligt. Jeg synes også, at man i henseende til de ornitologiske, de vildtmæssige interesser i denne sag skal huske på, at der indtil nu er foregået og fortsat vil foregå et arbejde i marskområderne med henblik på at opbygge et nyt forland og et område, som fortsat kan tilgodese de ornitologiske interesser i området.

Hermed sluttede spørgsmålet.

4) Til *ministeren for offentlige arbejder* af:

**Ib Christensen (DR):**

»Finder ministeren det betryggende for flysikkerheden, at visse flytyper, der anvendes i Danmark, er fritaget for mekanikercheck før start?«

(Spm. nr. 130).

**Skriftlig begrundelse.**

Ifølge Berlingske Tidende (17/10 1978) er der fra Det skandinaviske Transportarbejderforbunds årsmøde i Stockholm i en udtalelse blevet sagt, at økonomiske hensyn sættes højere end flysikkerhed, når luftfartsmyndighederne tillader flyselskaberne at lade piloterne inspicere maskinerne før start i stedet for at lade mekanikere gå maskinen efter.

Der skal derved under flyvning være fundet fejl, som ville have medført startforbud, hvis de var blevet opdaget af en flymekaniker før start. Transportarbejderforbundet mener især, at der skulle være fare på færde i Danmark, idet der sigtes til Maersk Airs Boeing 737 Avenger-fly, som er fritaget for mekanikercheck før start.

**Ministeren for offentlige arbejder (Ivar Hansen):**

Hr. Ib Christensens spørgsmål kunne give det indtryk, at visse flytyper, der anvendes til rute-flyvning i Danmark, generelt ikke check-