

[Finansministeren.]

må behandles samtidig med de sociale kompensationsordninger, så man kan se, hvordan det passer sammen.

I anledning af det spørgsmål, som hr. Peter Nielsen rejste til sidst, kan jeg sige til ham, at jeg er ikke i stand til at glæde ham ved at kunne bære ved til det lille bål af rygter, som han åbenbart har set antændt et eller andet sted. Senest i går har vi sammen med alle ledere af kildeskattearbejdet i departementet, i kildeskattedirektoratet og i datacentralen afkrydset de frister, der er i tilrettelæggelsen af kildeskattesystemet og de praktiske problemer, der skal løses, og har ikke fundet nogen anledning til, at der overhovedet skulle være nogen tvivl om kildeskattens ikrafttræden 1. januar 1970.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden: Efter de faldne udtalelser foreslår jeg, at lovforslaget henvises til et udvalg på 17 medlemmer. Hvis ingen 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.

(Lovforslaget (nr. 134) findes i tillæg A. sp. 2785, fremsættelsen i tidenden sp. 2503).

Lovforslaget sættes til forhandling.

Horn: Lufttransporten er jo, som jeg var inde på det for nogle dage siden, inde i en vældig udvikling, og det er klart, at dette nye transportmiddel vil have behov for, at lovgivning, som omfatter det, tilpasses den praktiske udvikling med ret jævne mellemrum.

Dette lovforslag drejer sig jo dels om en række juridiske forhold, som ikke i tilstrækkelig grad er dækket ind af den gældende lovgivning, dels om lovbestemmelsernes tilpasning til anden lovgivning, specielt på ekspropriationsområdet. Vi mener, at det er

hensigtsmæssigt og absolut nødvendigt, at man gennemfører disse ændringer og nye bestemmelser, og jeg vil henstille, at forslaget henvises til et særligt udvalg, da det navnlig er jura, der her er tale om.

Jeg kan anbefale lovforslaget.

Stæhr Johansen: Jeg kan ligeledes på mit partis vegne anbefale lovforslaget. Det er klart, at det er lidt af en opsamlingslov, som er bygget på de erfaringer, man har høstet, siden man i 1966 ændrede den tidligere lov. Det drejer sig jo særlig om straffebestemmelser over for det personel, som er beskæftiget med reparation af flyvemaskiner, idet man vil sidestille dem med andre personer, der har lignende beskæftigelse i statens tjeneste og i koncessionerede selskaber. Det drejer sig også om gennemførelse af nye ekspropriationsregler i henhold til den nye ekspropriationslov af 1964. Man kan måske spørge, hvorfor det ikke skete i 1966, da loven sidst var til revision; da havde ekspropriationsloven jo bestået i 2 år.

I de bemærkninger, der ledsager lovforslaget, siger man, at det ikke strammer betingelserne for de borgere, der eventuelt kan komme ud for ekspropriationer, i forhold til den bestående lovgivning. Det er jo lidt svært at overskue, for læser man selve lovforslaget, forekommer det mig, at der sker en stramning. Det kan være, det er helt nødvendigt, men jeg vil alligevel henstille, at vi drøfter disse ekspropriationsparagraffer i et udvalg, da dette at udvide ekspropriationsretten jo altid er noget, som folketinget har været på vagt overfor.

Jeg vil altså håbe, at vi får nedsat et udvalg, hvor der er mulighed for at diskutere ekspropriationsparagrafferne.

I øvrigt er der spørgsmålet om forhøjelse af erstatningssummerne ved flyveulykker og om muligheden for at gøre strafansvar gældende både over for charterflyvningen og over for vedligeholdelse af flyvepladser, hvor man tidligere kun havde den meget rigoristiske udvej simpelt hen at udstede forbud. Her får man en mulighed for at idømme andre straffe, som ikke bevirker, at man skal gå til så stærke midler som ifølge den gældende lov.

Jeg kan sige, at vi som helhed kan tiltræde lovforslaget, men jeg vil som sagt gerne i et udvalg have lov til at udbede mig

[Støhr Johansen.]
yderligere oplysninger angående ekspropriationsparagrafferne.

Holmberg: Det foreliggende lovforslag om ændring af lov om luftfart giver mig ikke anledning til mange bemærkninger, selv om det skal erkendes, at der er tale om ret mange ændringer; det forekommer mig, at disse ændringer er en naturlig følge, kan vi næsten sige, af en ny tid, hvor flyvning bliver mere og mere almindelig; og der er naturligvis også visse regler, som skal følges op og klargøres. Her tænker jeg særlig på det sikkerhedsmæssige, både hvad angår bygning og reparationer og ændringsarbejder af luftfartøjer, og det er selvfølgelig meget vigtigt; at arbejdet så også skal attesteres af en person, der er godkendt dertil, er vist nok rimeligt.

På samme måde går det jo på det sikkerhedsmæssige hele vejen igennem lovforslaget, også hvor det drejer sig om at drive og eventuelt ændre flyvepladserne. På flere områder er der i og for sig givet en ret stor bemyndigelse til ministeren, men det er vistnok også ret praktisk, selv om vi i almindelighed ikke er særlig begejstrede for bemyndigelser til ministre; sådan har vi i hvert fald haft det før.

Ekspropriationsbestemmelserne er nødvendige, og de foreslåede er nok især en klargøring af, hvad der kan eksproprieres til, men i øvrigt er de mere af redaktionel end egentlig lovteknisk karakter. Det er efter min mening også helt naturligt og rimeligt, at maksimumsbeløbet for befordrerens erstatningsansvar bliver hævet; om det så er det helt rigtige beløb, der her er foreslået, kan vi jo drøfte nærmere i det udvalg, som jeg formoder bliver nedsat. Vi tilsiger i hvert tilfælde velvillig behandling.

Amtøff: Det foreliggende forslag til ændring af loven om luftfart omfatter dels i det væsentlige redaktionelle ændringer af ekspropriationsbestemmelserne, dels justeringer af bestemmelserne om erstatningsbeløbet ved lufttransport af passagerer og gods. De væsentlige ændringer i forslaget har til hensigt at forbedre sikkerhedsbestemmelserne for lufttrafikken. Det kan således herefter kræves, at bl. a. reparationsarbejder vedrørende flyvemaskiner skal attesteres af

en person, der er godkendt hertil. Det er også af betydning i en tid, hvor mange flyvepladser udvides på grund af lufttrafikken vækst, at ændringer af flyvepladser skal godkendes af ministeren.

Med lovforslaget indføjes straffebestemmelser i tilfælde af overtrædelse af visse af lovens bestemmelser. Hidtil har der ikke været andre måder at straffe sådanne lovovertrædelser på; end at ministerens godkendelse kunne tilbagekaldes. Det er klart, at denne fremgangsmåde kun vil blive benyttet i graverende tilfælde. Endelig indføjes straffebestemmelser for rejsearrangører, der er vidende om, at flyvningen foregår i strid med loven.

Det radikale venstre finder de foreslåede ændringer nyttige for sikkerheden i lufttrafikken, og jeg kan tilsige lovforslaget en velvillig udvalgsbehandling.

Arne Larsen: Luftfarten får jo stadig øget omfang, og det gælder alle kategorier, ikke mindst privatflyvningen, men desværre sker der af og til store ulykker; sidst blev Danmark jo ramt af en tragisk ulykke, da en SAS-maskine styrtede i havet ud for Los Angeles. Men også privatflyvningen rammes af og til af triste uheld. Derfor er det vel ganske nødvendigt, at vi gennemfører visse skærpede sikkerhedsbestemmelser, og det tilsigter det af ministeren fremsatte lovforslag. Det gælder bl. a. attestation af arbejder på luftfartøjer; her bør og skal kravene skærpes, også til de mennesker, som har det fulde ansvar bl. a. for reparationer af fly; det er ganske givet, at det skal og må være meget samvittighedsfuldt arbejde, der udføres af denne kategori. Det samme gælder naturligvis driften af flyvepladser, hvor sikkerhedskravet støt øges, og hvor det vel også vil være nødvendigt med skærpede sikkerhedsbestemmelser.

Lovforslaget tilsigter endvidere en forhøjelse af erstatningernes maksimumsbeløb, og det er vel også sagligt velbegrunder; vi har jo for længst forladt guldet, så derfor er en regulering af satserne naturligvis nødvendig.

Endelig foreslås det, at ekspropriationsbestemmelserne principielt bringes i overensstemmelse med lov om ekspropriation under ministeriet for offentlige arbejder; også det kan socialistisk folkeparti støtte.

[Arne Larsen.]

I det hele taget stiller vi os meget velvilligt over for det foreliggende lovforslag.

Sigsgaard: Jeg skal ikke sige meget om det, der står i lovforslaget, men derimod om et par ting, som jeg måske kunne have ønsket stod der. Der står en hel del om servitutter og hensyn, der skal tages til ind- og udflyvning, og der står også om ekspropriation; men man er ikke i lovforslaget inde på, hvordan man skal sikre den befolkning, der bor i nærheden af lufthavnene, mod støj. Jeg har forstået det sådan, at ministeriet for offentlige arbejder hævder, at det må være bygnings- og sundhedsmyndighedernes opgave at tage sig af det forhold, men disse myndigheder mener, så vidt jeg har forstået, at de ikke har hjemmel til det i den eksisterende lovgivning. Men det hjælper jo altså ikke beboerne i områderne så forfærdelig meget — eller de beboere, der måske kommer til at flytte ud i områderne, og som ikke skulle have flyttet ud. Derfor synes jeg, der er grund til at henstille, at man prøver på at få dette pingpong stoppet; når man kan lægge servitutter og ekspropriation af hensyn til flyvningen, skulle man også tro det kunne lade sig gøre af hensyn til befolkningen. Der er tale om et, om jeg så må sige, posteringsspørgsmål her, men det betyder altså i praksis, at der ingenting sker.

For min skyld kan man godt nedsætte et fællesudvalg, hvis bare man sikrer sig, at støjfremkaldelsen, og det er jo i dette tilfælde ministeriet for offentlige arbejder, kommer ind i billedet, for hvis det ikke sker, vil det blive vanskeligt for indenrigsministeriet og boligministeriet at fastsætte grænser, når man ikke ved, hvor megen støj der kommer, hvor støjen kommer osv. osv. Jeg vil derfor efterlyse et initiativ fra regeringen eller fra de tre ministerier, der er involveret i sagen, og gerne et hurtigt initiativ, for der kan altså ikke rigtig gøres noget, har jeg forstået, sådan som sagen ligger nu, undertagen i de tilfælde, hvor det er helt oplagt, at hørelsen tager direkte skade på grund af flyvetrafikken, men vi ved i dag, at der er tale om mangfoldige andre skader bl. a. af psykisk karakter. Den sidste skandale var jo, at man udlagde fremtidig støjrante

arealer til boligbebyggelse i Store Magleby, en oplagt fejlposition, skulle jeg mene.

Men i øvrigt eksisterer disse problemer overalt i landet, og jeg skal i en parentes pege på, at det ikke kun drejer sig om luftfart; næsten hver eneste måned, måske hver eneste uge for tiden, gives der tilladelse til at opføre boligbebyggelser meget nær ved motorveje, så nær, at støjproblemerne er af en helt uacceptabel størrelse. Det har været sagt i den forbindelse, at støjproblemerne er så voldsomme, at man vil komme til at karakterisere bebyggelsen som sundhedsfarlig, som slumbebyggelse, i løbet af meget kort tid.

Med disse bemærkninger om noget, som måske nok ligger i kanten af lovforslaget, men som i hvert fald vedrører ministerens område, og som kunne have været indeholdt i lovforslaget, skal jeg i øvrigt sige, at vi kan tilslutte os forslaget.

Ministeren for offentlige arbejder (Guldberg): Det kan være, jeg skulle begynde med en sidebemærkning om støjbekæmpelse, som jo altså er noget mere generelt, det er jeg enig i. Jeg tror nok, at hr. Sigsgaards bedømmelse af spørgsmålet om støj fra forskellige vejanlæg, derunder motorveje, afviger noget fra det, som man vil komme frem til ved en mere eksakt bedømmelse af støjproblemerne, men det skal nu ikke skulle os ad, for i princippet er jeg ganske enig. Jeg tror også, at der på en vis måde kan mangle lidt sammenhæng i forholdet mellem valget af trafikantlæggenes placering og støjen; det lægger jeg selv megen vægt på. Den største støjkilde, vi har, er Kastrup lufthavn, og så vidt jeg husker, er det ikke mere end et par dage siden, vi her i folketinget hørte — der var i hvert tilfælde et enkelt medlem af folketinget, nemlig hr. Sigsgaard, der mente det — at det var rarest at have den liggende dér, hvor den ligger, og det harmonerer selvfølgelig ikke helt med det standpunkt, der nu kom frem i dag. En af metoderne til at klare problemet er jo at flytte støjkilderne.

I øvrigt vil jeg gerne takke for god behandling af lovforslaget.

Jeg skylder til hr. Stæhr Johansen at sige om ekspropriationsspørgsmålet, at jeg vil tro — nu er det jo en lidt historisk betragt-

[Ministeren for offentlige arbejder.]

ning — at når man ikke tidligere har villet rette lovgivningen af i forhold til ekspropriationsloven af 1964, så er det egentlig, fordi man har den opfattelse i ministeriet for offentlige arbejder, at der ikke er tale om nogen stramning og nogen realitetsændring, at det mere er en formel tilpasning, som man derfor foretager ved lejlighed; deri ligger altså også til en vis grad et standpunkt med hensyn til det spørgsmål, om der skulle være en stramning i det — det er i hvert fald ikke hensigten. Så må vi vel drøfte spørgsmålene nærmere i udvalget.

Jeg takker i øvrigt for tilslutningen.

Sigsgaard: Jeg takker for ministerens svar og håber, at vi kan vente et initiativ på dette område. Når jeg tager ordet igen, er det for at forebygge enhver misforståelse. Jeg gik ikke forleden dag ind for, at vi bare skulle lade lufthavnen blive liggende i Kastrup ganske uanset støjproblemerne. Hvad jeg sagde forleden dag, var, at det kan ikke hjælpe, at vi koncentrerer undersøgelserne om Saltholm og mere eller mindre ligesom på forhånd på grund af forståelig sympati for Saltholmløsningen vælger den og undlader at foretage en række undersøgelser vedrørende Sydamericaløsningen, som burde foretages, og også undlader overhovedet at arbejde med spørgsmålet om, hvorvidt der er mulighed for, at lufthavnen simpelt hen kan udbygges dér, hvor den ligger. Selvfølgelig kan en sådan udbygning ikke ske — deri er jeg ganske enig med ministeren — hvis støjproblemerne bliver alt for overvældende; det er klart, at støjproblemerne er en meget afgørende faktor, når vi diskuterer lufthavnsplacering.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtages uden afstemning.

Formanden: Efter de faldne udtalelser foreslår jeg, at lovforslaget henvises til et udvalg på 17 medlemmer. Hvis ingen 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 udbygning af Københavns lufthavn.

(Lovforslaget (nr. 135) findes i tillæg A. sp. 2781, fremsættelsen i tidenden sp. 2504).

Lovforslaget sættes til forhandling.

Horn: Vi er jo her i tinget gentagne gange blevet bekendt med, at Kastrup lufthavns proportionelle muligheder er ved at blive begrænsede. Vi så jo sidste sommer, at trafikken lå lige på kanten af, hvad der er forsvarligt, og da problemet naturligvis også har været drøftet i relation til spørgsmålet om opførelse af en storlufthavn på Saltholm, sådan som det er kommet til udtryk i beretningen af 28. november i fjor, er det ganske klart, at dette lovforslag må gennemføres snarest muligt, både af sikkerhedsmæssige grunde, af hensyn til den service, som den skandinaviske centrallufthavn må yde, af hensyn til lufthavnens økonomi og af hensyn til luftfartsselskabernes økonomi, som jo ikke kan være nogen nation uvedkommende, fordi det er et spørgsmål om nationalproduktet — og det er det i særlig grad for de nordiske lande. Af disse grunde kan vi anbefale lovforslaget til en hurtig behandling, men jeg henstiller, at det henvises til udvalget om storlufthavnen.

Stærh Johansen: Dette lovforslag er jo et typisk udtryk for den meget store stigning i lufttrafikken ikke alene i Danmark, men også andre steder. Da vi i 1957 vedtog at udvide lufthavnen til de dimensioner, den har, var der nogen ængstelse for, at man havde lavet lufthavnen for stor, men allerede i dag kan man altså konstatere, at trafikken er vokset så meget, at den har overfløjet det antal landinger og starter, man dengang opererede med. Denne udvikling er så fortsat på andre områder. For det første er privatflyvningen vokset, men også charterflyvningen, som dengang i forhold til nu kun var i sin vorden, har jo taget et meget stort omfang, og det nye, som man også må regne i den kommende tid vil vokse uhyre meget, er fragtflyvningerne, som vi i virkeligheden her i Skandinavien er lidt tilbage med i forhold til f. eks. Amerika; vi må regne med, at