

[Første næstformand.]

behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Man gik dernæst til afstemning vedrørende forslag til lov om ændring af lov om pension og hjælp til enker m. fl. (Forhøjelse af grundbeløb).

Lovforslagets §§ 1 og 2 og dets overgang til tredje behandling
vedtoges uden afstemning.

Første næstformand (Kaj Andresen): Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Sluttelig foretoges afstemning vedrørende forslag til lov om ændring af lov om omsorg for invalidepensionister og folkepensionister. (Forhøjelse af beløb til personlige fornødenheder).

Lovforslagets §§ 1 og 2 og dets overgang til tredje behandling
vedtoges uden afstemning.

Første næstformand (Kaj Andresen): Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

Anden behandling af forslag til lov om ændring af statsbaneloven. (Undersøgelse af jernbaneulykker).

(Første behandling af lovforslaget (nr. 16) findes i tidenden sp. 546).

Der var stillet følgende ændringsforslag:

Af *ministeren for offentlige arbejder*:

Til § 2.

Paragraffen affattes således:

”§ 2.

Loven træder i kraft den 1. december 1970.“

Lovforslagets paragraffer, ændringsforslaget og spørgsmålet om lovforslagets overgang til tredje behandling sættes til forhandling under ét.

Ingen bad om ordet.

§ 1, ændringsforslaget af *ministeren for offentlige arbejder* (se ovenfor) om en ny affattelse af § 2 og § 2 i den ændrede affattelse vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling
vedtoges uden afstemning.

Den næste sag på dagsordenen var:

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

(Lovforslaget (nr. 18) findes i tillæg A. sp. 919, fremsættelsen i tidenden sp. 114).

Lovforslaget sættes til forhandling.

Otto Mørch: Der findes landet over adskillige bygningsanlæg af forskellig karakter, der på grund af deres højde kan være en fare for den stigende lufttrafik. Siden 1953 har man holdt kontrol med disse høje anlæg ved en indberetningsordning fra landets politimestre, der har skullet indberette til luftfartsvæsenet om alle anlæg, som havde en højde på 100 m eller derover, men da indberetningerne først skete efter, at anlægget og dermed lufttrafikhindringen var opført, har ministeren nu fundet det mere praktisk og fornuftigt, at luftfartsmyndighederne får

[Otto Mørch.]

lejlighed til at vurdere farerisikoen for lufttrafikken ved nye høje anlæg så betids, at man kan udforme anlægsprojektet efter de sikkerhedskrav, som man ønsker for lufttrafikken. Lovforslagets klare anmeldelsespligt for alle anlægsprojekter, der agtes opført i en højde af 100 m eller derover, sikrer en sådan forhåndsvurdering af alle nye høje anlæg. Vi synes ligesom ministeren, at det er såre praktisk og fornuftigt, og vi kan derfor tiltræde de foreslåede ændringer i lov om luftfart.

Vor tiltrædelse gælder også de foreslåede bestemmelser om, at ejeren eller brugeren af et anlæg naturligvis må affinde sig med de nødvendige udgifter, som kan forekomme, hvis godkendelsen af anlægget gøres betinget af afmærkningsforanstaltninger eller højdeforandringer i anlægget.

At finansudvalget efter forslaget får indseende med afgifterne for statsejede flyvepladser, på samme måde som finansudvalget har det for statsbanetaksterne, kan vi også fuldt ud tiltræde.

Med andre ord lutter velvilje fra socialdemokratiet.

Mads Eg Damgaard: På mit partis vegne kan også jeg tilsige velvillig behandling i det udvalg, der skal nedsættes til behandling af de tre ændringer i lov om luftfart, som ministeren for offentlige arbejder her har foreslået.

Efter den foreslåede § 67 a skal man søge om tilladelse til at bygge i en højde af 100 m og derover, mens det hidtil har været sådan, at man skulle indberette det, når man havde bygget. Det synes jeg er meget fornuftigt at få ændret. Faktisk forstår jeg ikke, at man har kunnet køre med loven så lang tid, som man har gjort. Der er kun én forklaring på det, nemlig at meget få finder på at bygge bygninger eller andre ting i en højde af 100 m og derover. Ellers havde en ændring i loven været påkrævet for lang tid siden.

At afgifterne for statsejede flyvepladser herefter skal godkendes af folketingets finansudvalg, synes også at være fornuftigt. Det vil vi også gerne se nærmere på i udvalget.

Med disse bemærkninger vil jeg tro, at vi

hurtigt kan få lovforslaget færdigt til endelig vedtagelse. Vort parti mener, at de ændringer, der her er foreslået af ministeren for offentlige arbejder, er meget fornuftige.

Johan Philipsen: Jeg skal på venstres vegne fremkomme med følgende bemærkninger til det foreliggende lovforslag. Afgifterne for statsejede flyvepladser fastsættes i øjeblikket af ministeren, og det foreslås, at de fremtidig fastsættes af ministeren og godkendes af finansudvalget. Det har vi ingen kommentarer til.

Den anden del af lovforslaget vedrører højdebestemmelse for anlæg her i landet. Her vil jeg give tilslutning til formålet, at forbedre flyvesikkerheden, give tilslutning til, at de skal anmeldes, før de bygges, give tilslutning til, at afmærkningen betales af dem, der bygger anlæggene, samt give tilslutning til det, der står i bemærkningerne om, at det ikke skulle give anledning til erstatning.

Derudover har jeg følgende spørgsmål:

Det er således efter lovforslaget, at anlæggene af luftfartsvæsenet skal forelægges for ministeren, og for så vidt skulle ordet „skal“ ikke give anledning til fortolkningstvivl, men der er et forbehold foran, der lyder: hvis de skønnes at frembyde fare for lufttrafikken. Det er derfor, jeg spørger ministeren, om det alene er luftfartsvæsenet, der kan forelægge en sag for ministeren, eller kan vedkommende, der ønsker disse anlæg udført, også gøre det?

Det siges i den foreslåede § 67 a, stk. 1, at disse anlæg for at kunne udføres skal have en attest fra luftfartsmyndighederne, og i stk. 2, andet punktum, bestemmes det, at denne attest kan gøres afhængig eller betinget af afmærkning. Det har jeg ingen kommentarer til. Det, jeg gerne vil spørge om, drejer sig om det, der står om, at en af betingelserne fra myndighedernes side eventuelt kunne være, at højden af disse anlæg nedsættes. Hermed er vi i en konflikt — som i øvrigt så ofte her i dette land — imellem myndigheder, der hver for sig fastsætter forskellige bestemmelser for at tjene hver sit formål. Vi ved, at sundhedsmyndighederne og forureningsmyndighederne, der sorterer under indenrigsministeriet, ofte forlanger skorstene af en meget betydelig

[Johan Philipsen.]

højde, og nu kan altså ministeren for offentlige arbejder ud fra sit kriterium forlange disse skorstenshøjder nedsat.

Må jeg dertil føje, at de placeringsmuligheder, vi har i dette land, ofte er meget få, når den rebus, der hedder besejlingsforhold og planlægningslove, skal gå op. Derfor er det, jeg spørger: hvem har afgørelsen, når det kommer til stykket, de, der forlanger større højde, eller de, der forlanger lavere højde? Det måtte ikke gerne føre til, at erhvervene bliver jaget rundt i manegen, og at det tager endnu længere tid at få en afgørelse i stand.

Må jeg i øvrigt til ministeren stille et spørgsmål vedrørende lovens § 152, der lyder således:

„Ministeren for offentlige arbejder kan bestemme, at luftfartsvæsenet — ud over den samme ved bestemmelserne i loven tillagte myndighed — skal udøve visse af de ministeren ved loven tillagte beføjelser.“

Nu spørger jeg altså, om ministeren også vil gøre det for denne paragrafs vedkommende.

Venstres kommentarer til lovforslaget er positive; hvor meget positive, vil afhænge af, hvilket svar vi kan få på vore spørgsmål om sikring af en fornuftig arbejdsgang i konflikten mellem de mange myndigheder, vi har i dette land, og som vi er nødt til at have.

Amtøft: Tidligere ordførere har allerede redegjort for, at sagen drejer sig om sikkerhedsbestemmelser for flytrafikken. Det radikale venstre kan anbefale.

Arne Larsen: Socialistisk folkeparti kan tilslutte sig det af ministeren fremsatte forslag til lov om ændring af lov om luftfart. Det er helt indlysende, at det er nødvendigt at sikre flyvetrafikken mest muligt, og vi har jo regler og bestemmelser for flyvesikkerheden i lufthavne, bestemmelser for flyvesikkerheden i tilgrænsende områder til lufthavne, bestemmelser om hvilke flyvehøjder man skal benytte ved start og landing osv. Alt det er ganske nødvendige restriktioner, som må lægges i lufthavnsområder.

Det er vel også rigtigt, at der uden for lufthavnsområder, uden for de egentlige

flyvepladser i det åbne land også er en vis interesse for at sikre flyvesikkerheden mest muligt, så at faste anlæg, skorstene, master og bygningers højde ikke kan blive til gene. I henhold til den gældende lovs § 67 har vi visse muligheder for at regulere sådanne objekters højde, men jeg finder også, det er helt fornuftigt og rigtigt, at man for fremtiden, inden man påbegynder anlæg af sådanne bygninger, eller hvad det nu kan være, skal indhente luftfartsmyndighedernes tilladelse til at bygge i de højder, som der her er tale om, netop af hensyn til flyvesikkerheden. Derfor kan socialistisk folkeparti give tilslutning til det fremsatte lovforslag.

Bestemmelsen i lovforslagets § 1, nr. 2, hvorefter afgifterne for statsejede flyvepladser skal godkendes af folketingets finansudvalg, hænger i nogen grad sammen med det næste lovforslag, som vi skal behandle, om Københavns lufthavnsvesen, således at der kommer overensstemmelse mellem disse love på dette område.

Jeg vil lige stille et spørgsmål til ministeren angående § 1, nr. 3, hvori der står:

„§ 149, stk. 5, affattes således:

„Stk. 5. Overtrædelse af § 18, § 37, stk. 3, § 38, § 67 a, stk. 1, og § 72 straffes med bøde.“

Nu står der altså i den gældende lov ikke § 72, men § 73, og jeg vil spørge: er det en trykfejl i den gamle lov, eller er det en trykfejl i lovforslaget, eller er der en anden forklaring på, at § 72 er blevet ombyttet med § 73?

Når vi nu er inde på disse straffebestemmelser, vil jeg spørge, om der ikke var grund til at overveje en tydeliggørelse i lov om luftfart med hensyn til støj og den måde, hvorpå man foretager indflyvninger til lufthavne, idet vi jo er bekendt med, at visse restriktioner overtrædes adskillige gange, mangfoldige gange, og at man for nærværende ikke har det nødvendige udstyr, som kan måle støjen fra dem, der bryder de regler, som findes på dette område. Det kunne godt ske, at en tydeliggørelse i denne lov kunne have en vis praktisk betydning, således at f. eks. beboerne ude i Kastrup kunne blive befriet for nogle af de støjgener, som de er udsat for, hvis loven var klarere affattet på disse områder.

Med disse bemærkninger skal jeg tilsi-

[Arne Larsen.]

vort partis villige støtte til lovforslagets gennemførelse.

Ministeren for offentlige arbejder (Guldberg): Jeg vil gerne takke for tilslutningen. Der er stillet nogle spørgsmål, som jeg skal prøve at besvare så godt som muligt.

Jeg må måske have lov til at begynde med de to sidste og sige, at spørgsmålet om at sikre overholdelse af støjbestemmelser er vi opmærksom på i ministeriet for offentlige arbejder og vil komme tilbage til sagen med henblik på at sikre os den nødvendige hjemmel dertil.

Jeg er desværre ikke i stand til i farten at finde ud af, om trykfejlen ligger det ene eller det andet sted, men da jeg forstår, at der er begæret udvalgsbehandling, skal jeg nok sørge for, at vi får klaret det op.

Hr. Johan Philipsens spørgsmål om, hvordan det er tænkt administreret, må jeg besvare på den måde, at § 67 a fastslår, at der kræves en attest fra luftfartsvæsenet, inden man påbegynder anlæg af den art, der her er omhandlet, og det er meningen, at den almindelige bestemmelse i luftfartsloven om, at visse af beføjelserne kan udøves af luftfartsdirektoratet på ministerens vegne, også kommer til at omfatte dette. Men der står også udtrykkeligt, at det er en attest om, at hindringen ikke skønnes at ville frembyde fare for lufttrafikkens sikkerhed. Det vil altså være det normale forløb, at en sådan attest kan udstedes; det skulle kunne gå uden større vanskeligheder.

Men stk. 2 har netop udtrykkelig af hensyn til interessekonflikten mellem det offentlige og borgerne fastslået, at i de tilfælde, hvor man nægter at udstede denne attest med den begrundelse, at anlægget skønnes at ville frembyde fare for lufttrafikkens sikkerhed — det er jo den hjemmel, man har til at sige nej — skal sagen af luftfartsvæsenet forelægges for ministeren for offentlige arbejder. Det er altså alle de tilfælde, der er problemer i. Det indebærer i sig selv, og det kan jeg altså svare bekræftende på, at den part i sagen, som måtte få afslag, har adgang til at få sagen prøvet af ministeren.

Hr. Johan Philipsen rejste også spørgsmålet om den konflikt, der kan opstå, hvor en myndighed, f. eks. indenrigsministeriet, af

hensyn til forureningssynspunkter ønsker en høj skorsten, og hvor en anden myndighed, luftfartsmyndighederne, ministeriet for offentlige arbejder, af hensyn til lufttrafikens sikkerhed ikke kan tillade bygning af den høje skorsten. Der er ikke andet at sige om det, end at som lovforslaget er formet, vil en nægtelse, og vel at mærke en endelig nægtelse, af tilladelse til at bygge det pågældende bygværk i den nævnte højde og på det nævnte sted, bero på et sikkerhedshensyn, og det må respekteres. Tilbage er selvfølgelig problemet, om man så skal vælge en placering, der kan respektere luftfartens sikkerhedsbestemmelser, eller om man skal gå på kompromis med højdekravene af forureningsmæssige grunde, men det er et spørgsmål, som ikke i og for sig vedrører hverken ministeriet for offentlige arbejder eller denne lovgivning.

Med disse ord vil jeg gerne takke for tilslutningen.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Første næstformand (Kaj Andresen): Efter de faldne udtalelser foreslår jeg, at lovforslaget henvises til trafikudvalget. 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 Københavns lufthavnsvæsen.

(Lovforslaget (nr. 13) findes i tillæg A. sp. 885, fremsættelsen i tidenden sp. 103).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Horn: De bemærkninger, jeg vil gøre om dette lovforslag, vil blive særdeles principielle.

Da vi i 1969 vedtog lovforslaget om placering af den ny lufthavn i Københavnsområdet, gav folkettinget jo i realiteten principiel tilslutning til at anlægge en ny storlufthavn på Saltholm, og derved fik Nordisk Råd svar på et gennem mange år stillet spørgs-