

ket hænger på efter en eller anden aftale mellem finansministeren og Københavns Kommune.

Så vores melding til Enhedslistens forslag er, at hvis vi skal støtte det, skal forslaget strammes op. Så skal det ikke blot være en høring af Københavns Kommune. Det skal simpelt hen være sådan, at staten ikke skal have den ret at kunne gå ind og ekspropriere privat ejendom til brug for kontorfaciliteter. Det er noget andet, hvis landet stander i våde, osv. osv. Men det er jo ikke tilfældet. Det her er typisk til offentligt administrationsbyggeri, og der er ingen argumenter for, at man skal kunne gå ind og disponere over kontorfaciliteter til de formål. Enhedslistens forslag er altså for svagt.

Det er hr. Frank Aaen, der afgør, om Enhedslisten er tilfreds med boligministerens svar i dag. Hvis det er tilfældet, så kunne man have klaret sig med et samråd og havde ikke behøvet at lave et lovforslag.

Frank Aaen (EL):

Jeg skal starte med at sige, at forslaget jo gælder for alle kommuner, selv om problemet er størst i København, og derfor er der fokuseret på København, men det gælder selvfølgelig for alle kommuner.

Så vil jeg i øvrigt bare sige kort, at jeg skal takke for den positive indstilling fra ministeren og fra de fleste ordførere. Jeg skal også sige tak for tilsagnet om, at staten ikke vil bruge den gældende beføjelse til at inddrage boliger til administrative formål uden at høre kommunerne først. Tak for det også.

Jeg burde også takke justitsministeren, for vi hørte jo oprindeligt, at Rigspolitichefen mente, at der var sikkerhedsmæssige problemer ved at placere boliger i nærheden af Politigården, og derfor var der en indsigelse. Vi fik så i går heldigvis et svar til hr. Keld Albrechtsen, der går ud på, at der ikke var nogen formel indsigelse, og at man nu ønsker en dialog. Det, jeg synes var det mest positive i det svar, vi modtog i går, er, at man også siger, at der ikke eksisterer en sikkerhedsmæssig risiko ved at have boliger ved siden af Politigården. Det synes jeg er meget betryggende, for alt andet ville jo være højst ubehageligt for alle dem, der bor der, og så måtte vi jo tage action, hvis det var sådan, at politiet mente, at det var farligt at være i nærheden i Politigården. Det er det altså åbenbart ikke. Det er vi også meget tilfredse med.

Jeg skal bare slutte af med at sige, at jeg synes, forslaget var nødvendigt, for der var planer om at nedlægge 29 boliger, og det er der altså ikke behov for. Vi vil også lade forslaget ligge, indtil vi har nogenlunde sikkerhed for, hvor vi lander henne med lejeloven. Så indtil videre vil vi være tilfreds med det, at der er givet tilsagn, og afvente, hvad der sker i de videre forhandlinger.

Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslaget overgik derefter til anden behandling.

Afstemning

Den fg. formand (Helge Sander):

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Boligudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

5) Første behandling af lovforslag nr. L 59: Forslag til lov om ændring af lov om luftfart. (Promillegrænse og ændring vedr. Eurocontrolkonventionen).

Af trafikministeren (Bjørn Westh).
(Fremsat 6/11 97).

Lovforslaget sættes til forhandling.

Forhandling

Søren Hansen (S):

Da mit partis ordfører i denne sag, fru Tove Lindbo Larsen, ikke kan være til stede, skal jeg på hendes vegne sige følgende:

Danmark deltager aktivt i det internationale luftfartssamarbejde, bl.a. gennem Eurocontrolkonventionen. I juni 1997 blev 26 europæiske lande enige om at ændre aftalen på to områder. Den første del af aftalen er at forbedre afvikling af lufttrafikken i Europa, sådan at man effektiviserer den kapacitet, der er i luftrummet, og derved reducerer den kødannelse, der er ved start og ved landing. Det er indlysende, at der ved unødigt og længere tids flyvning bruges unødigt meget brændstof. Kort tid i luften sparer tid, sparer penge og forurener mindre. Fly

til tiden har jo også noget med miljøet at gøre. Tid og penge har det også noget at gøre med.

For at Eurocontrol skal kunne regulere lufttrafikken, hvad der er yderst fornuftigt, er der tale om en overdragelse af beføjelser, der falder ind under grundlovens § 20 og kræver fem sjettedeles flertal for at kunne vedtages. Socialdemokratiet medvirker gerne til den trafikpolitiske forbedring af lufttrafiksystemet.

Den anden del af lovforslaget vedrører personalet. Man har hidtil haft en bestemmelse om, at alkoholprocenten i blodet hos sikkerhedspersonale ikke måtte være 0,40 promille eller derover. De nye regler strammer på to områder: de 0,40 promille nedsættes til 0,20, og den vil i fremtiden omfatte hele personalet, altså også personale med såkaldt underordnet sikkerhedsmæssig betydning. Denne stramning har været forhandlet i samarbejdsorganet JAA, og der er enighed blandt personalet om denne ændring, som vi også gerne ser gennemført. Derfor anbefaler JAA dette gennemført.

Socialdemokratiet støtter forslaget og anbefaler en hurtig udvalgsbehandling.

Svend Heiselberg (V):

Venstre kan støtte lovforslaget, og det er vores håb, at lovforslaget kan samle fem sjettedeles flertal.

Det er vores opfattelse, at en regulering af lufttrafikken på længere sigt vil være en nødvendighed. Vi tror, at det er et rigtigt og et godt lovforslag, så Venstre kan give sin støtte dertil.

Kaj Ikast (KF):

Da jeg vågnede i morges og hørte 6.30-radioavisen, talte de om luftfartssikkerheden. Så tænkte jeg, at det måtte være lige det her forslag, de talte om, men så var det en eller anden tilfældighed ude fra Københavns Lufthavn. Der kan man så se proportionerne, for det her er jo noget, der vil noget. Det er noget, der skaber større sikkerhed i luften, og så skal vi jo affinde os med, at alkoholpromillen sættes ned for de flyvende besætninger, men det tror jeg nok vi vil være tilfredse med alle sammen.

Men jeg håber, at det gælder for mere end de 27 lande, der er med i overenskomsten, for det er nok ikke dér, skoen trykker mest; det kan nemlig godt være, at det er for lande uden for, så jeg håber, at det også kommer til at gælde for dem.

Vi kan støtte forslaget.

Tommy Dinesen (SF):

Med hensyn til alkoholpromillen har vi ikke nogle problemer, men med hensyn til selve forslaget vil jeg godt sige, at vi mener, det er vigtigt, at der er samarbejde på disse områder. Det er nemlig ikke bare det, der var noget i avisen i morges, for der var også noget forleden dag, hvor en ekspert på området fortalte, at hvis der ikke sker en større sikkerhed i luftfartsrummet over Europa, kan man regne med, at der om nogle år nok vil ske nogle uheld. Det er der jo ikke nogen der kan være interesseret i, uanset om det har noget med suverænitetsafgivelse, eller hvad ved jeg, at gøre.

Det, der må være det afgørende i det her tilfælde, er, at sikkerheden er der. Alle, der har prøvet at flyve i Europa, ved jo, at flytætheden i luften er meget, meget høj, så derfor skal alle sikkerhedsregler selvfølgelig tilgodeses.

Vi støtter forslaget.

Kim Behnke (FP):

Forslaget om, at alkoholkoncentrationen i blodet skal ned på 0,20 promille har vi ikke noget at indvende imod. Vi betragter det, at man siger 0,20 promille, som værende det samme, som at det pågældende luftpersonale overhovedet ikke nyder spiritus, og sådan skal det selvfølgelig også være. Der er ingen saglige argumenter for, at personale i luftfartøjer nyder spiritus. Men at sætte en grænse på 0 promille kan i praksis vise sig at være umulig at administrere, for hvis den arme mand eller dame har spist et stykke chokolade, kan det jo udløse, at man er over 0 promille, så de 0,20 er nok det korrekte sted at sætte den grænse.

Så er der spørgsmålet omkring Eurocontrol, og selv om Fremskridtspartiet traditionelt er modstander af afgivelse af dansk suverænitet, så må vi jo sige, at der er visse steder, hvor det er nødvendigt at afgive suverænitet. Jeg er egentlig også modstander af, at jeg skal afgive suverænitet som bilist til alle de andre bilister derude, men hvis ikke vi havde en færdselslov, så kunne det jo være, at både jeg og de andre havde besvær med at være på vejene – og dér er vi dog trods alt i kontakt med landjorden.

Når det gælder flyene, så er vi altså, uanset om vi kan lide det eller ej, nødt til at lægge vores liv og flyenes sikkerhed i hænderne på dem, der sidder og afvikler flytrafikken, og det skal de have de fornødne redskaber til, sådan at trafikafviklingen i Europa og alle andre steder kan være så sikker som overhovedet muligt.

Men derudover har det jo også et miljø-aspekt, for ud over at vi andre sidder og kigger på uret og ærger os over, at vi bliver 20 minutter eller en halv time forsinket med en flyver, ja, så er den tid, hvor flyveren ligger og cirkulerer i luften og brænder brændstof af til ingen verdens nytte, jo en miljøbelastning, som vi ligeså godt kan undgå. Hvis Eurocontrol er i stand til at få en mere glidende afvikling af flytrafikken i Europa uden alt for mange fly, der ligger og brænder unødigt brændstof af, ja, så har vi også gjort miljøet en god tjeneste.

Endelig vil jeg sige, at en ting, som der ikke står noget om i lovforslaget, men hvor jeg mener, ministeren bør gøre en større indsats på europæisk plan, er i spørgsmålet om at få de militære luftkorridorer åbnet. Der er jo masser af plads i luften ned over Europa, men man har af sikkerhedspolitiske grunde valgt at friholde en del af luftrummet til militære formål. Det var der engang et argument for, nemlig at varslings-tiden, da vi havde Berlinmuren osv., var meget kort, men i vores dage, hvor varslings-tiden er meget lang, og med moderne kommunikation må det kunne lade sig gøre at bruge de militære luftkorridorer til afvikling af civil trafik, sådan at der bare er aftaler om, at hvis der udbryder krig eller en krisesituation, kan Eurocontrol gå ind og fjerne civile fly fra disse luftkorridorer. Det er ikke hensigtsmæssigt, at civile fly ikke kan afvikles, blot fordi militæret har visse steder, hvor de forlanger at have eneret på at flyve, så jeg håber, at ministeren vil tage fat i de lande – jeg kan forstå, at det primært er Frankrig og England, der modsætter sig, at de militære luftkorridorer bliver frigivet til civil luftfart – og intensivere arbejdet for at få den mulighed. For alle statistikker tilsiger, at der vil blive en stigende lufttrafik i de kommende år, og hvis ikke vi skal have store sikkerhedsproblemer eller trafikuheld, så skal vi have noget mere plads i luften, og det kan militæret give os.

Med disse få, men velvalgte bemærkninger skal Fremskridtspartiet gerne medvirke til at få dette lovforslag vedtaget.

Jette Gottlieb (EL):

Enhedslisten støtter en opstramning af promillegrænserne inden for lufttrafikken. Der har vi ikke nogen problemer.

Enhedslisten støtter ligeledes, at luftfartssikkerheden skal være stor, og hertil hører tæt internationalt samarbejde, så grundlæggende er Eurocontrol jo fint nok, og konventionen er

også i orden. Også i dette her tilfælde kan Enhedslisten acceptere, at man overlader beføjelser til en overnational myndighed, i modsætning til nok så kendte eksempler på, at Enhedslisten ikke kan støtte det. Det er, fordi det i det her eksempel gælder i et nøjere bestemt omfang, og derfor har vi ikke noget problem med det. Så der er tilsyneladende ikke nogle særlige argumenter for, at vi ikke skulle støtte lovforslaget.

Men så enkelt er det jo ikke, for hvis vi nu løfter os en lille smule op fra de konkrete paragraffer, hvad er så det egentlige formål med forslaget? Det er jo ikke at øge luftfartssikkerheden, men det er at øge sikkerhedsapparatet så meget, at man kan sende endnu flere fly på vingerne i det allerede overfyldte europæiske luftrum. Den postulerede øgede flysikkerhed ædes umiddelbart op, fordi systemet giver myndighederne og luftfartsselskaberne mulighed for at sætte flere fly på vingerne uden at sætte sikkerheden over styr, og det er jo en helt anden sag. Og da Enhedslisten ikke vil være med til at åbne luftrummet for endnu flere miljøsvinende fly, ja, så er konklusionen, at vi ikke kan støtte forslaget.

Og så vil jeg i øvrigt gerne bede ministeren om at bekræfte eller afkræfte, at en række af de aspekter, som forslaget omhandler, i realiteten allerede er gennemført, og at forslagets eneste reelle konsekvens er, at der indføres en sanktionsmulighed over for luftkaptajner og luft-havnsmyndigheder, som ikke overholder de fælles forskrifter, som Eurocontrolkonventionen indeholder.

Arne Melchior (CD):

Dette lovforslag er ikke bare i orden, det er absolut nødvendigt. Med de nye oplysninger, vi netop har fået – hr. Ikast var inde på det – om udviklingen i luftfarten og den dermed stærkt forøgede risiko for ulykker, er det strengt nødvendigt, at vi gør de ting, der er beskrevet i lovforslaget. CD støtter altså forslaget hundrede procent. Jeg kan bakke op bag et flertal af ordførere.

Jeg har en særlig ros til hr. Kim Behnkes ordførertale – det er ikke så tit, jeg har anledning til det, men ret skal være ret. Både det, hr. Kim Behnke sagde om individualiteten og retten til at gebærde sig trafikken, som man selv vil, og om begrænsningen af denne ret, ja, det kan jeg underskrive, og også det, hr. Kim Behnke sagde om promillen, og faktisk også det, som han sag-

de om de militært reserverede luftkorridorer. Med den relative fredsommelighed, der heldigvis hersker i Europa for tiden, er det næppe nødvendigt at have disse reservationer i den udstrækning. Der kan komme andre tider, og så må vi tale om det til den tid. Men jeg bakker op om hr. Kim Behnkes tanke om, at ministeren interesserer sig lidt for, om der måske kan vindes yderligere sikkerhed til luftfarten ad denne vej.

CD støtter forslaget i høj grad, og jeg vil slutte med at give ministeren og måske også ordførerne den idé, at man ved samtale med Folketingets Præsidium og Folketingssekretariatet sikrer sig, at tredjebehandlingen vil finde sted på en dertil særlig egnet dag. Som ministeren gør opmærksom på i sin fremsættelsestale, så er det jo her nødvendigt af hensyn til grundlovens § 20, at der er fem sjettedels flertal, og clearing vil altså ikke være mulig, og min tanke er derfor, at tredjebehandlingen passende kunne afholdes samme dag, som vi skal stemme om finansloven, hvor der erfaringsmæssigt er fuldt hus, således at der ikke sker nogen tekniske uheld med hensyn til det nødvendige flertal.

Trafikministeren (Bjørn Westh):

Tak for en meget positiv modtagelse af forslaget.

Det her forslag er en kombination. Det er udtryk for, hvor langt man kunne komme i denne omgang.

Jeg skal være opmærksom på det, hr. Kim Behnke sagde om det militære luftrum, men her er der altså også nogle suverænitetsdiskussioner i andre lande, og man er så nået til det her sted nu; men man må tale videre om det, som hr. Kim Behnke påpeger.

Med hensyn til, om meget af det, dette her lovforslag handler om, foregår i virkelighedens verden allerede, vil jeg sige, at denne lov giver mulighed for mere direkte kommunikation mellem dem, der styrer trafikken, og dem, der skal flyve trafikken, og det er et af formålene – og det er jo i øvrigt heri, suverænitetsafgivelsen ligger, ikke i spørgsmålet om sanktioner.

Til hr. Melchior: Jeg vil meget gerne sammen med Trafikudvalget og Folketingets Præsidium prøve at finde det bedst mulige tidspunkt for tredjebehandlingen af dette forslag.

Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslaget overgik derefter til anden behandling.

Afstemning

Den fg. formand (Helge Sander):

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

6) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 37:

Forslag til folketingsbeslutning om høring af pendlere om DSB's og de amtslige trafikselskabers køreplaner.

Af Tommy Dinesen (SF) m.fl.
(Fremsat 28/10 97).

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Trafikministeren (Bjørn Westh):

Kunden skal være i centrum, det gælder både for pendlere og for fjernrejsende, og i planlægningen af Storebæltskøreplanen har DSB i videst muligt omfang prøvet at tage hensyn til de forskellige kundegrupperes krav til køreplanen.

Det er så ærgerligt, at afviklingen af trafikken efter den nye køreplan ikke har været helt optimal, men det har ofte været begrundet i forhold som nødvendige sporarbejder og lignende. DSB er klar over dette og beklager det og arbejder ihærdigt sammen med Banestyrelsen for at få rettet op på tingene.

Med en så stor omlægning af køreplanen, som der skete ved indførelsen af Storebæltskøreplanen, kan det ikke undgås, at nogle passagerer vil opleve forringelser. Det er dog DSB's opfattelse, at køreplanen giver forbedringer for de fleste passagerer, og at DSB ud fra de givne vilkår også i den nye køreplan tilbyder pendlere en tilfredsstillende togbetjening, hvis ellers afviklingen af trafikken er i orden; men det har som sagt desværre ikke været tilfældet hver dag.

Med henblik på at identificere mangler og uhensigtsmæssigheder i den nye køreplan har DSB fulgt gennemførelsen af køreplanen nøje. De første ugers erfaringer med køreplanen har