

Supplerende svar (7/12 99)**Justitsministeren (Frank Jensen):**

Justitsministeriet har til brug for besvarelsen af spørgsmålet indhentet en udtalelse fra Rigspolitichefen, der har oplyst følgende:

»Et fotografi, der er optaget som led i automatisk hastighedskontrol og indgår som bevis i en sag vedrørende overtrædelse af færdselslovens hastighedsbestemmelser, betragtes som et dokument i en straffesag. Det optagne foto vil som andre dokumenter forblive i sagen i overensstemmelse med de almindelige arkivregler.«

Spm. nr. S 737

Til trafikministeren (8/12 99) af:

Aase D. Madsen (DF):

»Hvad agter ministeren at foretage sig i forbindelse med udtalelse fra formanden for de danske piloter, Ole Alstrup, om, at »der sker ikke noget, før der falder et fly ned i en baghave i Tårnby« (Børsen, den 24. november 1999, Lufthavnssalg på kollisionskurs)?«

Begrundelse

Udtalelsen fra piloternes formand refererer til, at der aldrig er blevet foretaget en uvildig undersøgelse med medvirken af uvildige eksperter om birdstrikes og fugleproblemerne omkring lufthavnen i Kastrup, hvor internationale eksperter har deltaget. Flere ministre mener, at der ikke er behov for en undersøgelse. Dette finder spørgeren uforståeligt, da det må være piloterne, der har problemet inde på livet i dagligdagen, som må være de nærmeste til at vurdere dette behov. Specielt alvorligt er det, når de danske piloters formand slutter med ordene: »Det er en forfærdelig måde at drive flyvesikkerhedspolitik på, men der skal brutalt set lig på bordet, ellers er der ingen, der gør noget«.

Svar (17/12 99)**Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):**

I anledning af spørgsmålet er Statens Luftfartsvæsen blevet bedt om en udtalelse og har oplyst følgende:

»Vi er bekendt med den i spørgsmålet omtalte artikel fra dagbladet Børsen den 24. november 1999, men vi kan naturligvis ikke vide, om formanden for Dansk Pilotforening er korrekt citeret i artiklen.

Spørgsmålet om tilstedeværelsen af fugle omkring Københavns Lufthavn, Kastrup er behandlet i »Statusnotat omkring de trafikikkerhedsmæssige og miljømæssige aspekter af fugle omkring Københavns Lufthavn Kastrup«. Dette notat blev udarbejdet i januar 1999 af en arbejdsgruppe med deltagelse fra Danmarks Miljøundersøgelser, Københavns Lufthavne A/S, Maersk Air, SAS, Skov- og Naturstyrelsen og Statens Luftfartsvæsen.

Udover ovennævnte var bl.a. Danske Pilotorganisationers Samråd (der er paraplyorganisation for bl.a. Dansk Pilotforening) indbudt, men valgte ikke at deltage.«

»Det fremgår bl.a. af statusnotatet, at antallet af rapporterede kollisioner med store og mellemstore fugle (der er de mest risikable) i forhold til antallet af starter og landinger på lufthavnen, udviser en klart faldende tendens i perioden 1976-1998. Udviklingen i den forløbne del af 1999 ændrer intet ved dette.

Det er vor opfattelse, at kollisioner mellem fugle og fly aldrig helt kan undgås, men at meget kan gøres for at mindske problemets omfang. det er ligeledes vor opfattelse, at der fra Københavns Lufthavne A/S gøres store anstrengelser for at minimere problemerne, og det er lykkedes gennem en målrettet indsats.

Vi fører løbende tilsyn med lufthavnsselskabets indsats på dette område, og har ikke hidtil haft noget behov for at skride ind overfor selskabets håndtering af problemerne.

I begrundelsen til spørgsmål S 737 omtaler spørgeren en udtalelse fra piloternes formand om at der aldrig er blevet foretaget en uvildig undersøgelse med medvirken af uvildige eksperter om birdstrikes og fugleproblemerne omkring lufthavnen i Kastrup, hvor internationale eksperter har deltaget.

Dette er korrekt, og vi finder heller ikke, at der er behov for en sådan undersøgelse.

Flyselskaber eller pilotorganisationer har heller ikke overfor os udtrykt ønske om en sådan undersøgelse.«

Jeg kan supplerende oplyse, at jeg ved min oversendelse med brev af 4. februar 1999 til Folketingets Trafikudvalg samt Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg fremsendte det af Sta-