

Lufttrafik samt *Offentlige Landingspladser*, hvorved forstaaes Flyvepladser, der agtes anvendt permanent om Dagen under gunstige Sigbarhedsforhold til forretningsmæssig Flyvning, Skoleflyvning, Turistflyvning og tilfældig Flyvning af forskellig Art. I Bestemmelserne er der derhos givet nærmere Regler med Hensyn til Minimumstørrelsen af disse forskellige Kategorier af Flyvepladser, hvorledes de skal indrettes, hvilke Bygninger der udkræves, hvorledes Indflyvningen skal sikres m. v.

I ovennævnte Betænkning er — overensstemmende med det for Udvalget fastsatte Commissorium — kun behandlet Spørgsmaalet om, hvilket Krav der ud fra rent sikkerhedsmæssige Hensyn maa stilles til offentlige Flyvepladser, medens der ikke er taget Stilling til, i hvilket Omfang der her i Landet maa antages at blive Behov for Flyvepladser af de omhandlede Kategorier. Da dette Spørgsmaal med den Udvikling, Flyvningen under Krigen har taget, kunde forudses at ville trænge sig paa, naar den civile Lufttrafik efter Krigens Ophør atter kunde genoptages, nedsatte Ministeriet under 16. Oktober 1943 et nyt Udvalg, som med Henblik paa det Opsving, den internationale saavel som den indenlandske Civilflyvning efter Krigens Afslutning kunde forventes at tage, fik overdraget at søge tilvejebragt en landsomfattende Plan, udvisende det ønskelige Antal og den hensigtsmæssige Beliggenhed af offentlige Flyvepladser af de ovenanførte 3 Kategorier, samt yderligere fremkomme med Forslag med Hensyn til Statens Deltagelse i Udgifterne ved Anlæg og Drift af disse Flyvepladser.

I den Betænkning, som Flyvepladsudvalget under 10. December f. A. har afgivet, og hvoraf Eksemplarer er tilstillet Rigsdagens Medlemmer, og hvis Synspunkter Ministeriet har kunnet tiltræde, er der først gjort Rede for de Oplysninger fra Udlandet, som Udvalget har indhentet vedrørende den voldsomme Udvikling, Flyvningen har gennemgaaet under Krigen, Oplysninger som efter Krigens Afslutning i rigt Maal er blevet bekræftet over for Udvalget og Ministeriet.

Paa Baggrund af disse Oplysninger har Udvalget behandlet Spørgsmaalet om, hvilken Indflydelse denne Udvikling kan antages efter Krigens Afslutning at faa for Trafikflyvningen her hjemme.

Udvalget har været klar over, at Lufthavnen ved Kastrup, der ogsaa før Krigen havde en meget betydelig international Lufttrafik, som Lufthavn for Landets Hovedstad og i Kraft af sin geografiske Beliggen-

hed og sine enestaaende gunstige Indflyvningsforhold vil have de største Betingelser for at blive et betydningsfuldt Knudepunkt i den kommende internationale og interkontinentale Lufttrafik.

Med Hensyn til Behovet for Flyvepladser uden for København har Udvalget ment, at visse internationale Luftruter naturligt maatte komme til at gaa over Aalborg, saaledes en Rute Stockholm—Gøteborg—Aalborg, hvilken Rute da ogsaa allerede er etableret, en Rute Norge—Aalborg i Lighed med den, der allerede før Krigen var oprettet imellem Aalborg og Kristianssand, en Rute fra Aalborg til det sydlige og sydvestlige Udland og en Rute fra Aalborg vestpaa til England, ligesom Aalborg formentlig ogsaa vil kunne faa Betydning for Flyvningen til Færøerne og Grønland og som Reserveflyveplads for den paataenkte skandinaviske Rute paa Amerika. Bortset fra Aalborg har Udvalget ikke ment, at der paa andre Byer uden for København for Tiden vil kunne ventes oprettet primære internationale Luftruter, og Udvalget har derfor ment, at der kun ved Aalborg vil være Behov for en Lufthavn af Klasse A.

Hvad angaar Spørgsmaalet om, paa hvilke Byer der vil kunne ventes oprettet faste indenlandske Luftruter, er Udvalget efter herom at have konfereret med Det Danske Luftfartsselskab, der vil komme til at drive disse Ruter, af den Opfattelse, at saadanne Ruter — foruden naturligvis paa København og Aalborg — vil blive oprettet paa Aarhus, Esbjerg, Odense og Rønne, især under Hensyn til den Tidsbesparelse, der som Følge af Flyvemaskinernes Hastighed i Forbindelse med de geografiske Forhold vil kunne indvindes ved Benyttelse af Flyveruter. Udvalget mener derfor, at der vil være Behov for Lufthavne af Klasse B ved de nævnte 4 Byer. Det skal i denne Forbindelse bemærkes, at der før Krigen — foruden til Aalborg — var Ruteflyvning paa Esbjerg, at der i de strenge Vintre, hvor Storebælt var tillagt, var Ruteflyvning paa Marslev Øst for Odense, samt at der siden Anlægget af Flyvepladsen ved Rønne har været Ruteflyvning paa denne By.

Med Hensyn endelig til Behovet for Offentlige Landingspladser, d. v. s. Pladser, der er bestemt til Turistflyvning, Skoleflyvning, Taksiflyvning m. v., har Udvalget, ud fra de Betragtninger, der er anført i Betænkningen, ment, at der som Hovedregel kun ved Byer med et Indbyggerantal af mindst 10 000 vil være Behov for saadanne Flyvepladser, men der er dog gjort