

[Holmberg.]

mener, det er rigtigt, at vi gør det — men det er nok alligevel begrænset, hvad vi får ud deraf.

Ministerens gjorde opmærksom på, at det bliver dyrt at løse de storkøbenhavnske problemer, og det gør det naturligvis, men jeg mener, det er rimeligt, at trafikudvalget afventer ministerens forhandlinger med de kommunale myndigheder.

Til sidst nogle bemærkninger om de store problemer. Ministeren henviste til provinslufthavnsudvalgets betænkning. Den har vi læst, og vi ved derfor, at et meget stort flertal går ind for bygning af en lufthavn ved Hammel. Hammel, det er jo det, vi kalder „ved Århus“. Ministeren nævnte ikke Hammelprojektet, men det er blevet nævnt ved behandlingen her i dag. Der ses jo nok forskelligt på det projekt; det skulle være mærkeligt andet; også det skal vi gøre til genstand for en nærmere drøftelse. Jeg er da helt overbevist om, at den private flyvning nok skal vinde meget stærkt frem, men den private flyvning og de flyvepladser, den nødvendiggør, er ikke noget større problem, det klares mange gange af ejerne selv sammen med kommunerne. Men indenrigsruteflyvning, det er noget helt andet. Her må naturligvis, som ministeren også nævner det, lægges vægt på trafikens kunder, og her er jeg helt overbevist om at vi ikke skal have for mange flyvepladser. Det, ministeren har opstillet som mål, altså simpelt hen en form for busstrafik med mange afgange, billettering i luften m. v., mener jeg er rigtigt, og det kan jeg helt tilslutte mig. Ministeren nævner, at der ikke skal være for store afstande, ikke væsentligt mere end ca. 60 km. Det er sikkert ganske realistisk, men så er vi stort set allerede dækket ind med de bestående flyvepladser, og de fungerer jo egentlig vældig godt. Vi har Ålborg, vi har Karup, vi kan tage Stavning med, vi har Tirstrup, vi har Billund, vi har Skrydstrup. Der kan opstå, og der er allerede vejproblemer til nogle af disse flyvepladser, jeg kan bare nævne Tirstrup og Århus;

her kunne vejene godt være noget bedre. Men mon det så ikke var mere realistisk at gøre vejene i stand og derefter tage et lille pusterum med hensyn til anlæg af nye dyre flyvepladser?

Jeg er naturligvis klar over, at vi slet ikke hermed er færdige med drøftelsen, og at vi skal drøfte spørgsmålene videre i trafikudvalget, men under denne behandling har jeg i alle tilfælde forsøgt, så vidt det var muligt, at tage stilling til de større projekter, også i henseende til prioriteringen; det gælder både motorveje og lufthavne både i Øresundsregionen og i provinsen, som jeg nævnte til sidst, endvidere også Store-Bæltsbro, finansiering, DSB m. v. Det ville være dejligt, og det var absolut ønskeligt, om vi kunne løse disse større problemer i nogenlunde enighed her i folketinget.

Vi er villige til samarbejde, og vi håber også på godt samarbejde i trafikudvalget.

Bilgrav-Nielsen: Efter den redegørelse, trafikministeren gav forleden, kan vist ingen være i tvivl om, at der forestår endog overordentlig store og vanskelige opgaver på det trafikpolitiske område, problemer, som vi ikke alene af samfundsmæssige, økonomiske og erhvervsmæssige hensyn, men også af sikkerhedsmæssige hensyn må gøre os klart at vi ikke kan vige udenom.

Ministerens redegørelse gav en god oversigt, og jeg tror, at den sammen med en skriftlig opstilling, et lovregister, om man vil, over de mange forskellige love, som knytter sig til dette omfattende problemkompleks, vil være et godt udgangspunkt for det arbejde, der forestår i det trafikpolitiske udvalg.

Et af de områder, som optager en betydelig del af den 20 sider lange redegørelse, er vejområdet. Det må betyde, at ministeren lægger særlig vægt på at få løst de problemer, som knytter sig hertil, og jeg er enig heri. Det forekommer indlysende, når ministeren nævner, at det ville være fordelagtigt, om man i fremtiden kunne skabe mulighed for at gennemføre større samlede vejanlæg.