

[Ministeren for forureningsbekæmpelse.]

ling i den rapport, som er udarbejdet. Resultatet af denne sagkyndige undersøgelse er, at det ud fra et støjmæssigt synspunkt naturligvis ville være en fordel, om man kunne undgå, at lufttrafikken blev ledet ind over Storårhus, men at det støjniveau, som luftfartøjerne vil frembringe her, på ingen måde tåler sammenligning med de støjniveauer, der optræder i nærheden af lufthavnen. Støjniveauerne i Storårhus vil langtfra være alvorlige, og de vil efter min opfattelse ikke være så alvorlige, at det i Århusområdet bør få indflydelse på boligbyggeriet.

Jeg kan tilføje, at jeg vil lægge afgørende vægt på, at der ved den nærmere planlægning og projektering, herunder ved fastlæggelsen af flyveveje og placering af radiofyre, tages størst muligt hensyn til disse støjproblemer, og at det er min hensigt at følge sagen meget nøje.

Bendix: Jeg fløj i morges fra Tirstrup til København, og jeg vil ikke undlade at bemærke, at min sidekammerat i flyvemaskinen var amtsborgmester Svane Hansen, hvilket jeg i øvrigt ikke skal gøre yderligere bemærkninger om. Men dér hæftede jeg mig, for jeg ved ikke hvilken gang, ved det meget karakteristiske træk ved landskabet netop på dette sted. Det er et meget tyndt befolket område, og hvis man i øvrigt lægger en cirkel omkring Tirstrup lufthavn med en radius på ca. 25 km — det er kontrolområdet for en lufthavn — rammer hverken dette kontrolområde eller de venteområder, som ligger omkring en lufthavn, for så vidt angår Tirstrup, overhovedet stærkt beboede områder. Hvis man derimod lægger en cirkel omkring Hammel lufthavn med en radius på ca. 25 km — og det er stadig væk kontrolområdet, inden for hvilket indflyvningsområderne ligger, og uden for hvilket venteområderne ligger — er det sådan, at indflyvningsområder og venteområder i høj grad vil komme til at belaste Århus by med støj.

Det forekommer mig ejendommeligt, at man i denne diskussion først og fremmest har koncentreret sig om de støjgener, der vil opstå ved en Hammel lufthavn, i den umiddelbare nærhed af Hammel lufthavn, og i meget ringe udstrækning har interesseret sig for de støjgener, som vil opstå

netop i kontrolområdets yderkanter ved indflyvningsområdet og ved venteområderne ved denne lufthavn.

Det forekommer mig, at ministeren for forureningsbekæmpelse må være opmærksom på de forureningsgener, han som minister for offentlige arbejder medvirker til at frembringe, i lige så høj grad som han må være opmærksom på de forureningsgener, som andre ministre og private foranlediger.

Ministeren for forureningsbekæmpelse (Kampmann): Jeg kan kun bekræfte, at vi i ministeriet for forureningsbekæmpelse lægger overmåde stor vægt på de støjmæssige gener også i forbindelse med lufthavne, lige så vel som vi lægger vægt på andre forureningsmæssige spørgsmål.

Det, jeg hæftede mig ved i denne konkrete sag, er, at placeringen er sket under høring af en støjekspert og formentlig den fremmeste støjekspert, vi har på området, på en sådan måde, at den pågældende placering er sket og de pågældende baneretninger placeret således, at de giver et minimum af støj i forhold til alle andre undersøgte alternativer.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Af *Stinus* til ministeren for offentlige arbejder og forureningsbekæmpelse:

„I anledning af forlydender i dagspressen om, at man i DSB omgås med planer om på færger og i togene på visse jernbanestrækninger at indføre ledsage- eller baggrundsmusik, skal jeg spørge, hvilke muligheder ministeren har for at forhindre gennemførelsen af sådanne planer, og om, hvorvidt ministeren agter at gøre brug af disse muligheder.“

Skriftlig begrundelse.

Spørgsmålet om baggrundsmusik i togene vedrører både ministeren for offentlige arbejder, eftersom det berører DSB-togenes passagerer, og ministeren for forureningsbekæmpelse, eftersom der her i høj grad vil være tale om et forureningsproblem, nemlig den side af forureningen, der betegnes støjforurening.

Støjforureningsproblemet har hidtil været lidet påagtet. Det er at håbe, at dette forhold vil ændre sig, når vi nu har fået en