

[Bilgrav-Nielsen.]

nalt anliggende, at vi for alvor fik øje på det problem: ja men hvad så med placeringen, har vi så styr på den?

Anledningen til mine spørgsmål til ministeren og til forespørgslen i dag har alene været, at vi måtte have dette problem debatteret til bunds, så vi ikke fortsat er uden styring, og jeg var glad for den tidligere trafikminister Horns indlæg her i dag, som var udtryk for nøjagtig det samme: vi må have hånd i hanke med den overordnede planlægning også af lufthavnene. Og jeg vil da gerne sige — og det kan jo så være en kommentar til spørgsmålet, jeg rejste over for ministeren om, hvad han agter at gøre herefter, dersom folketinget forkaster lovforslaget — at det måske nok er den bedste helgardering, vi kan foretage os over for ministeren, at vi ophæver loven af 1946. Jeg synes, det var et godt forslag, og det vil jeg gerne have, vi diskuterer i udvalget.

I øvrigt tror jeg, at vi nu har fået denne sag bragt på et plan, som er folketinget værdigt, som giver os en mulighed for indflydelse. Jeg var lidt overrasket over, at det var nødvendigt, navnlig når ministeren ikke uden videre har et flertal bag sig, at han så bastant skulle presses i den situation. Men vel, nu har vi sagen, hvor den skal være, og det tror jeg er bedst både for folketinget og for ministeren.

**Arne Larsen:** Det forekommer mig, at ministeren var lidt for optimistisk i sin bedømmelse af min stillingtagen til Hammelprojektet. Jeg sagde udtrykkelig, at jeg i løbet af de sidste tre år var blevet særdeles betænkelig ved dette projekt, så betænkelig, at jeg ikke var i stand til at anbefale en overflytning af den civile luftfart fra Tirstrup til en ny flyveplads ved Hammel. Så ministeren må altså tyde det således, at jeg nærmest er imod et sådant forslag.

Ministeren var inde på en række argumenter, bl. a. at vi jo fik et ganske godt trafikunderlag, ca. 600.000, for en lufthavn ved Hammel, at det ville betyde en forøgelse af trafikken på ca. 25 pct., og at det også var ensbetydende med, at der kunne opnås flere forbindelser daglig. Det skal selvfølgelig ikke bestrides. Men så kunne man måske undersøge et alternativt forslag til Hammel ud fra den betragtning, at man måske

kunne få et endnu større befolkningsunderlag. Jeg kunne da levende forestille mig, at hvis man flyttede lufthavnen ned i trekantområdet Århus-Silkeborg-Skanderborg-Horsens, var der et endnu større trafikunderlag, så ville man nå Vejleområdet også og have Randersområdet inden for sit underlagsområde, og det ville måske forbedre lufthavnens økonomi endnu mere. Men ministeren har altså ikke rigtig fattet, at det, jeg går ud fra, ikke alene er denne lufthavns økonomiske muligheder, dens rentabilitet, dens trafikmængde osv., men at der er mange andre problemer, der spiller ind, når man skal planlægge og placere en lufthavn mest hensigtsmæssigt. Der er mange ting, man kan gå ud fra, og man kan selvfølgelig stirre sig blind på det økonomiske, men jeg har bedt om, at man også ser på det miljømæssige, de rekreative områder, støj osv., alt det, som spiller en langt, langt større rolle for folk i dag end for 10 år siden. Menneskene tager mere det i betragtning, når de skal bevæge sig til en flyveplads, end om den nu ligger inden for 15 eller 20 km radius fra deres bopæl. Ministeren må forstå, at det er det, der er hovedargumentet.

Men vi havde ikke været i den ulykkelige situation, som vi er i i dag, med 9 lufthavne i Jylland og udsigt til en 10., hvis man havde ført loven af 1946 ud i livet. Her fik jo ministeren bemyndigelse til for statskassens regning at lade anlægge en offentlig lufthavn ved Århus, i parentes bemærket en lufthavn af klasse B, og at overtage de Ålborg og Esbjerg kommuner tilhørende lufthavne samt den af et aktieselskab drevne lufthavn i Rønne. Ålborgs skulle udbygges i klasse A, medens de øvrige lufthavne skulle være af klasse B.

Denne lov blev ikke ført ud i livet, og der har været skiftende regeringer med skiftende politisk sammensætning, og de har alle et medansvar for, at den lufthavnsudvikling, vi har haft i Danmark, har været så elendig, som den har været. Nu skal man til at råde bod på hele den misere, og så regner man altså med, at så kan folketinget straks kapere et forslag som det, der her foreligger, et forslag, som jeg i øvrigt synes ikke er særlig godt udformet og ikke grundigt eller dybtgående nok.

Vi får bl. a. ikke at vide, hvad det egentlig er for en lufthavn, vi skal have i Ham-