

[Kaj Hansen.]

gifter. Indtil der kan tilvejebringes en langsigtet social boligpolitik med et rimeligt og stabilt prisniveau, må der gennemføres ekstraordinære foranstaltninger. Statsministerens tilsagn om, at boligen ikke skal være dyrere i 1974 end i 1973, må bekræftes af folketinget, og der må gennemføres love, som sikrer, at denne målsætning opfyldes.

Det er netop dette, forslaget tilsigter. De i forslaget indeholdte restriktioner skal have midlertidig karakter, dog med undtagelse af forbudet mod opdeling af ejendomme i ejerlejligheder, der bør være permanent.

Lejerne i den private boligmasse og i det almennyttige byggeri er stærkt opskræmte af frygt for nye lejeforhøjelser. Denne frygt kan folketinget være med til at fjerne ved gennemførelse af vort forslag. Samtidig har folketinget sikret sig den nødvendige tid til at gennemføre en langsigtet boligpolitik.

På denne baggrund anbefaler jeg forslaget til hurtigt vedtagelse.

Den første sag på dagsordenen var:

*Spørgsmål til ministre.*

Af *Brixtofte* (V) til miljøministeren:

„På hvilken måde vil ministeren medvirke til en afklaring af den fremtidige benyttelse af lufthavnen og de fremtidige byggesforhold i de kommuner, som berøres af støjen fra Københavns lufthavn, Roskilde (Tune)?“

(Spm. nr. 43)

Skriftlig begrundelse.

Efter mange års planlægningsforvirring omkring Københavns lufthavn, Roskilde ved Tune, er der nu behov for at nå frem til en løsning, som de lokale planlægningsmyndigheder og den lokale befolkning kan leve med.

I november måned 1973 godkendte daværende trafikminister Jens Kampmann og daværende miljøminister Helge Nielsen en rapport fra miljøstyrelsen, der fastlægger de støjmæssige konsekvensområder. Borgmestrene fra de omkringliggende berørte kommuner accepterede senere i måneden denne afgørelse. Der er imidlertid stadig problemer i forbindelse med de støjmæssige konsekvens-

områder, og det ville være ønskeligt, om ministeren kunne garantere, at lufthavnen ikke belyves i større omfang eller på anden måde, end det er forudsat i beregningerne af den foreslåede og vedtagne støjgenezone.

Endvidere har oplysninger om, at det overvejes at overføre en del af indenrigsflyvningen fra Kastrup til Københavns lufthavn ved Tune, skabt en betydelig usikkerhed om lufthavnens fremtid. I forbindelse med energikrisen er det blevet fremhævet, at man kan spare en betydelig mængde flybrændstof ved at lade fly fra Billund, Esbjerg Karup, Odense, Skrydstrup, Sønderborg og Thisted lande i Tune i stedet for i Kastrup.

Til sidst vil jeg understrege, at der nu bør skabes ro om planlægningen i området omkring Københavns lufthavn ved Tune. Det er mit håb, at ministeren med sit svar kan medvirke hertil.

*Miljøministeren (Holger Hansen):*

I november 1973 offentliggjorde miljøstyrelsen en rapport om Roskilde lufthavn, hvor der er foretaget beregninger af støjbelastningen ved fuld udnyttelse af lufthavnen, dvs. 200.000 operationer om året. Som forudsætning for beregningerne er der opstillet en række betingelser for flyvningens sammensætning, herunder at der ikke må finde skoleflyvning sted om natten, og at kun støjsvage jettflytyper må benytte lufthavnen.

Rapporten indeholder et forslag til byplanmæssigt konsekvensområde for lufthavnen, og i november godkendte den daværende trafikminister og den daværende miljøminister såvel rapportens forslag til tilladeligt støjniveau som forslaget til et byplanmæssigt konsekvensområde.

De to ministre var endvidere enige om, at de forudsætninger, der ligger til grund for fastsættelsen af støjzonen, må sikres, og at dette vil ske ved, at der træffes en aftale herom mellem miljøstyrelsen og Københavns lufthavnsvæsen. Såfremt en ændret anvendelse af lufthavnen kunne komme på tale, må miljøstyrelsens tilladelse hertil indhentes på forhånd.

Der er nu to spørgsmål tilbage, nemlig spørgsmålet om den praktiske kontrol med aktiviteten på lufthavnen og spørgsmålet om områdets byplanmæssige fremtid. Med