

der, at det er forkert at tage en beslutning, inden der ligger en ansøgning; det skal jeg ikke kunne dømme om. Men når vi er vidende om, at der er nogle, der arbejder med sådan noget, som jeg tror de fleste på længere sigt ved er utopi, jamen så synes jeg, at det er rigtigt, at man tager det op, som jeg har sagt. Vi vil støtte det beslutningsforslag. Vi er ikke imod, at der var kommet en lufthavn mere i Østjylland, hvorfor skulle vi være det? Men vi er så realistiske, at vi kan se, der ikke bliver brug for sådan en lufthavn, og derfor kan vi lige så godt sende det signal ud.

Vi vil støtte Enhedslistens forslag, og jeg hørte på de forskellige ordførere, der var heroppe, at de hver især havde en begrundelse for ikke at støtte beslutningsforslaget, men det gik igen hos de fleste ordførere, at de faktisk var enige i, at på sigt bliver der ikke brug for sådan en lufthavn. Så hvorfor de ikke vil støtte beslutningsforslaget, ja, det ved jeg ikke, men vi vil gøre det.

Keld Albrechtsen (EL):

Jeg vil sige tak til hr. Fransgaard for støtten til forslaget, og som han ganske korrekt gjorde opmærksom på det, har parti efter parti jo klart tilkendegivet, at de ikke ønsker en sådan storlufthavn. Derfor synes jeg, at debatten her i dag har været nyttig. Den har været nyttig, fordi den jo i virkeligheden har givet det meget klare signal, som Enhedslisten ønskede at opnå, og som nu også står på lystavlen hos ministeren. Uanset om hun så her fra talerstolen i dag vil være ved det eller ej, så er det jo realiteten.

Jeg har lagt mærke til disse vældige krumspring, som nogle ordførere har bestræbt sig på for at få deres argumenter på plads for ikke sådan teknisk set og formelt at ville støtte det forslag, som Enhedslisten har fremsat, mens de i realiteten, som hr. Fransgaard også påpeger det, er enige i forslagens indhold. Og det er jo det sidste, der er afgørende, og derfor er jeg glad for, at debatten er forløbet, som den er, på trods af de knubbede ord.

Når vi i Enhedslisten er imod en ny storlufthavn ved Århus, skyldes det ikke mindst miljøet. Det skyldes også hensyn til de mennesker og den natur, som vil blive ramt. Siden åbningen af tunnelen under Storebælt har trafikmønstret ændret sig markant. Omkring en tredjedel af indenrigsflyvningen er flyttet over til togene. Udviklingen går altså fra vinger til skinner. I den situation er det meget vanskeligt at få

øje på noget som helst behov for en ny storlufthavn. Faktisk går udviklingen i retning af færre flyvepladser.

Efter Enhedslistens opfattelse bør man gøre alt, hvad man kan, for yderligere at begrænse flyvningen, som er en af de mest miljøbelastende transportformer overhovedet, og med de yderligere forbedringer af togforbindelserne, som vil komme i årene fremover, vil der være endnu flere, som vil foretrække at tage toget mellem f.eks. Århus og København.

På trafikområdet er regeringen jo langt bagefter med sin CO₂-plan. Meget mangler at blive gjort, og derfor passer det forslag, vi har fremsat her, ind i regeringens egen målsætning om begrænsning af CO₂-udslippet.

Hertil kommer så, at befolkningen i de områder, som risikerer at skulle lægge jord til nye lufthavnsplaner, er direkte og klart imod disse planer. Det kom meget klart frem på et stort møde i Hammel den 27. januar, hvor 650 deltagere var mødt frem. Netværket mod en ny lufthavn i Østjylland har i den forbindelse sendt Folketingets Trafikudvalget et åbent brev, der ganske klart slår fast, at man ønsker, at Folketinget skal gribe ind og afgøre denne sag, da det jo er en landspolitisk sag.

I et brev til Folketinget påpeges det også, at den placering af en ny lufthavn ved Fajstrup i Hammel kommune, som ofte har været fremme i debatten, vil have katastrofale naturmæssige konsekvenser og bl.a. ramme fredede områder og et enestående fugleliv ved Fajstrup-Lading sø. Hertil kommer, at det naturligvis vil være en stor belastning for mange mennesker at komme til at bo tæt på en støjende lufthavn.

Det kan ikke være rigtigt, at offentlige myndigheder fortsat skal bruge kræfter og penge på dette projekt, og det kan især ikke være rigtigt, at mange mennesker skal leve med truslen om at få en lufthavn trukket ned over hovedet. Derfor tror jeg, debatten i dag har været nyttig, fordi den jo har givet en meget klar pejling af, hvordan det politiske landskab ligger i denne sag.

En ny storlufthavn ved Hammel vil koste 2-2½ mia. kr., og oveni skal så lægges 1-1½ mia. kr. til etablering af motorvejsforbindelser m.v. til en sådan ny lufthavn. Her må man jo spørge, om det er rimeligt, at samfundet alt i alt skal pumpe måske 3-4 mia. kr. i et projekt, der er aldeles overflødig og miljøskadeligt, og jeg lagde mærke til, at flere ordførere – bl.a. den socialdemokratiske – slog fast, at der ikke fra