

[Jens Foged.]

A-skatteydere skal have skattefrihed af netto-renteindtægt op til 3.000 kr. pr. år. Jeg tror, at der heri ligger en betydelig tilskyndelse til privat opsparing, når man ved, at renten af opsparingen vil være skattefri.

Begrebet netto-renteindtægt er i forvejen kendt og anvendt i de gældende regler om nedslag i skatteansættelsen for pensionister, og vi forestiller os tilsvarende regler anvendt på dette videre felt.

Vi mener, at dette også vil kunne bidrage til løsningen af problemerne for de mange, som gennem opsparing har afdraget på et parcelhus og nu er kommet i den situation at skulle betale skat af lejeværdien. Vi foreslår, at skattemæssigt overskud ved bolig i eget hus indgår i netto-renteberegningen og altså kan blive skattefri op til 3.000 kr.

Vi ønsker i samme forbindelse klaret problemerne omkring nedsættelse i den skattepligtige indkomst for nyetablerede, som præsterer store afdrag på etableringsgæld. Der findes i dag en bevillingsmæssig adgang til nedsættelse, men den administreres ret forskelligt, og det skaber usikkerhed. Vi ønsker denne adgang gjort til en ret.

De forskellige led i forslaget må ses på baggrund af de muligheder for at udligne svingende indkomster, som mange selvstændige har gennem de skattemæssige afskrivninger. Vi har også en række ønsker på dette område, hvor reformer er særligt preserende på grund af den tekniske udvikling, der gør forbedrede afskrivningsregler nødvendige. Venstre pegede på dette problem i sit valgprogram, og vi har med interesse erfaret, at regeringen i tiltrædelseserklæringen har bebudet et initiativ. Såfremt dette mod forventning ikke snarest fører til lovforslag i folketinget, vil vi selv fremsætte lovforslag i overensstemmelse med vore ønsker.

Vi mener, at en styrkelse af den private opsparingsmulighed på de områder, jeg har nævnt, er en påtrængende opgave, og jeg anbefaler forslaget til en velvillig behandling.

Den første sag på dagsordenen var:

*Tredje behandling af forslag til lov om ændring af lov om fællesantennenanlæg m. v.*

(Anden behandling af lovforslaget (nr. 30) findes i tidenden sp. 775).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

*Lovforslaget*

vedtoges enstemmigt med 125 stemmer.

**Anden næstformand (Hanne Budtz):** Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

*Tredje behandling af forslag til lov om optagelse af statslån i udlandet.*

(Anden behandling af lovforslaget (nr. 12) findes i tidenden sp. 776).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

*Lovforslaget*

vedtoges enstemmigt med 128 stemmer.

**Anden næstformand (Hanne Budtz):** Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

*Første behandling af forslag til lov om anlæg af lufthavn ved Hammel.*

(Lovforslaget (nr. 44) findes i tillæg A. sp. 829, fremsættelsen i tidenden sp. 774).

Lovforslaget sættes til forhandling.

**Anden næstformand (Hanne Budtz):** Jeg skal fastsætte dobbelt taletid for partiernes ordførere, dvs. indtil 20 minutter i første omgang og indtil 10 minutter i anden omgang.

**Horn:** Når folketinget skal beskæftige sig med dette lovforslag og senere med den forespørgsel, der er stillet, skyldes det bl. a., at vi her i folketinget — i alt fald vi, der var med i trafikudvalget, men for så vidt hele folketinget — beklageligvis overså visse konsekvenser af det, vi blev enige om i 1969-70, at vi ville følge det nordiske princip i luftfart, som går ud på, at private, kommunale og regionale lufthavne økonomisk må høre ind under disse myndigheder. Det tog vi ikke tilstrækkelig højde for, og derfor er vi kommet i denne situation. Med den flyvegalskab, der er her i landet, burde vi have forudset, at vi ville komme i denne situation; og derfor burde vi dengang have foranlediget lov nr. 410 af 12. juli 1946 ophævet, den lov, som gav ministeren for offentlige arbejder bemyndigelse til at anlægge lufthavne ved Esbjerg og Århus ...

**Anden næstformand (Hanne Budtz):** Må jeg bede om lidt mere ro i salen.

**Horn:** Vi var jo i 1969-70 reelt enige om, at denne lov ikke længere var hensigtsmæssig, tiden var løbet fra den, om jeg så må sige.

Om Hammelsagen er der i vor som formentlig i andre grupper delte meninger. Vi ved også, at der er delte meninger i Århus amtsråd og ikke mindst i Århus amtsbefolkning. Ud over landet, hvor man vel ikke lader sig følelsesmæssigt engagere i sagen, er der nok nærmest den opfattelse, at der ikke er større behov for denne lufthavn på nuværende tidspunkt, især da riget fattes penge til mange andre ting.

Jeg vil tro, at der på det foreliggende grundlag og efter de erfaringer, vi har gjort, må kunne blive enighed om at ophæve loven fra 1960 og så få fastslået, hvad vi skulle have gjort i 1969-70, at der må være en central styring af lufthavnsanlæg her i landet, og der er ingen tvivl om, at vi, når

talen er om central styring, har en varm forkæmper i den nuværende minister.

Jeg ved ikke, om der ved denne lejlighed eller under næste punkt på dagsordenen er ønske om en debat om indenrigsluftfart. Jeg har ikke noget imod en sådan, men den har ikke nogen rigtig mening på nuværende tidspunkt, fordi der ikke i lovforslaget eller på anden måde foreligger noget materiale, som belyser dette problem tilstrækkeligt til, at vi har noget udbytte af at gå ind i en længere debat herom. Det vil være hensigtsmæssigt, at trafikudvalget beskæftiger sig med denne sag og specielt, at vi får klarlagt, om vi ønsker en central styring. Når det er afklaret, kan vi tage stilling til selve Hammelsagen.

Vi må erkende — det vil jeg gerne benytte lejligheden til at understrege — at vi, når vi skal tage stilling til ting som f. eks. Hammelprojektet — og det gælder i øvrigt store dele af trafiksektoren — her i landet mangler et trafikøkonomisk organ. Jeg ved ikke, hvor mange gange jeg har rejst det spørgsmål her fra denne talerstol, men der er aldrig nogen, der rigtig har interesseret sig for det, til trods for at det er dyrt ikke at have det. Vi har fået begyndt en lille smule på det, men vi er et tilbagestående land på det felt i forhold til de andre nordiske lande. Hermed ikke ment, at vi skal lave alt det, som de andre gør, men vi må erkende, at navnlig i relation til en vurdering af fornuften eller ikke-fornuften i en Hammellufthavn havde det været ønskeligt, om vi havde haft et sådant organ til at udrede den økonomiske side af sagen.

Jeg skal ikke gå mere ind på det, idet jeg går ud fra, at det ender med, at problemet kan blive drøftet i trafikudvalget, og jeg kan tilsige en grundig vurdering af disse problemer, hvis vi får forslaget i trafikudvalget, hvad jeg altså må tilråde.

Jeg vil dog gøre en enkelt tilføjelse, og det skal være den, at vi må erkende, at flertallet i Århus amtsråd, som har besluttet at anlægge en sådan lufthavn, med føje har kunnet gå ud fra, at de kunne gøre det, navnlig fordi jeg forstår, at pengene til at lave den for allerede ligger i kassen. Og efter det, der er sket i Esbjerg, kan det virke lidt brutalt, at de ikke kan få lov til at lave deres lufthavn, når de har skaffet pengene

[Horn.]

hos borgerne, eller hvor de nu har fået dem fra. Jeg går ud fra, at det i alt fald ikke er lånte penge.

Jeg vil gerne gøre den tilføjelse yderligere, at dette kan motivere, at vi i trafikudvalget og her i tinget drøfter den tænkte situation, at en amtskommune eller en enkelt kommune kunne manipulere med lån på en sådan måde, at de skaffer sig en god bid af lofttilskuddet, og det har jo aldrig været meningen. Det tilsiger også i endnu højere grad, at vi får en central styring, så der ikke er bestemte områder, som kan mele deres kage, fordi vi har begået en fejl og ikke har taget tilstrækkelig højde for de muligheder, der har foreligget.

Jeg skal ikke sige mere på nuværende tidspunkt, men håber, at vi får hele sagen til behandling i trafikudvalget.

**Bendix:** Det projekt, der her er forelagt for folketinget, er dårligt gennemtænkt og dårligt forberedt, det er en idé, som hos nogle mennesker er blevet en fikts idé. At det er kommet på folketingets bord, er jo særdeles udmærket, selv om man egentlig ikke skulle have ventet det. Først da ministeren fik pistolen for brystet, var det muligt at overbevise ham om det rimelige i, at dette projekt som alle andre større trafikprojekter med interesse ud over en kommune eller et amt indgår i den almindelige prioritering, ikke kun af trafikinvesteringer, men af samfundsinvesteringer overhovedet. Man kan måske nok også spørge sig selv: hvad er egentlig ministerens mening med dette lovforslag? Er det et afværgeforslag, eller er det et forslag, ministeren står og falder med?

Det er forbløffende, så lemfældigt man er nået frem til beslutningen om at fremme Hammel. Så vidt det kan ses af det materiale, som er offentligt tilgængeligt, har man ikke på noget tidspunkt stillet alternativer over for hinanden, hvilket må siges at være en nødvendig forudsætning for, at der kan være tale om en rationel beslutningsproces. Man har uvist af hvilken grund kastet sin kærlighed på Tinning Mark oppe ved de smukke Frijsenborgskove, og så har man foretaget nogle undersøgelser i tilknytning til netop dette projekt, men ikke foretaget øvrige undersøgelser. Dette står i skrigende

modsætning til den meget systematiske fremgangsmåde, som er blevet anvendt andre steder, hvor beslutninger om lufthavnes placeringer skulle tages. Der er jo det ved lufthavne, at der er særdeles mange elementer, som bør indgå i beslutningen om deres placering og deres opbygning. Det er dyre projekter, og det er stærkt forurenende installationer.

Som et eksempel på en meget omfattende beslutningsproces kan jeg henvise til forberedelserne af placeringen af den tredje lufthavn ved London. Denne beslutning blev forberedt ved meget indgående studier, hvor man til grund lagde en såkaldt cost-benefit-analyse, hvori indgik samtlige de faktorer, som med rimelighed kunne siges at have betydning for en lufthavns placering. Den endelige beslutning blev, at man skulle prøve på at opbygge en kombineret lufthavn og dybvandshavn ved Foulness, som ligger 45 miles øst for London ude ved kysten og oven i købet på en kunstig ø anlagt til formålet.

Nu er det jo ikke et projekt af de dimensioner, vi her diskuterer, men derfor kan den procedure, som fører frem til den endelige beslutning, jo godt være ordentlig, og det første spørgsmål, der må rejse sig i forbindelse med dette, er: hvilken målsætning er der egentlig med dette? Hvad er ideen med dette? Og her må jeg sige, at jeg skønner, at der er to væsentlige mål, som bør nævnes i denne forbindelse.

Det primære er behovet for udbygningen af et befolkningsmæssigt, erhvervsmæssigt og kulturelt centrum i Jylland, som kan være med til at afbalancere den skævhed, som dette land lider af ved Københavns enestående dominans, og endvidere skabe et sådant centrum, at man kan afbalancere Hamborgs ønsker om at forsøge at tiltrive sig en dominerende indflydelse i Jylland. Ønsket om en større lufthavn ved Århus må ses som et led i disse bestræbelser, ligesom man efter mit skøn må se det forslag, der ligger om oprettelse eller genoprettelse af et frilager i Århus, i det lys.

Den mere snævre målsætning, som naturligvis hænger sammen med det foregående, er at få opfyldt det løfte — kan man vist godt kalde det — som ligger i 1946-loven om etablering af en større lufthavn ved Århus.

[Bendix.]

Når målsætningen er stillet op, må det være naturligt, at man opstiller en række alternativer, som kan føre frem til målet, sådan at man kan skønne over, hvordan man med de mindste omkostninger når til det erklærede mål. Der har ikke i denne debat været opstillet alternativer, og dette ansvar må ministeren dele med provinslufthavnsudvalget.

Det er altså ikke mit ønske, at vi er i den situation, at vi faktisk ikke har nogen alternativer, men vi er i den situation. Jeg mener imidlertid, at vi må prøve på at diskutere dette på en sådan måde, at der ligesom bliver alternative muligheder at vælge imellem, og der er realistisk efter min opfattelse to muligheder, nemlig enten Hammel lufthavn eller Tirstrup lufthavns udbygning. Jeg vil ikke dermed afvise, at der kunne være andre alternative muligheder, men ministeren og provinslufthavnsudvalget har ikke givet os nogen hjælp til at finde sådanne øvrige alternative muligheder.

I denne sammenhæng skal det slås fast, at Tirstrup er et realistisk alternativ. Man har, efter hvad der indtil nu er oplyst fra forsvarsministeriets side, ikke noget at indvende imod en udbygning af Tirstrup. Her vil jeg gerne henvise til den omtale af Århus amts økonomiudvalgs møde med forsvarsministeren den 18. december 1970, som stod at læse i Jyllands-Posten den 19. december 1970. I det pågældende møde deltog flere embedsmænd fra forsvarsministeriet, og en af dem udtalte efter mødet, idet jeg citerer fra Jyllands-Posten:

„Vi erklærede“ — det er altså forsvarsministeriet — „at det ikke skal skorte på velvilje fra forsvarsministeriet, hvis man beslutter sig til at udvide Tirstrup, men vi pointerede, at vi ikke kan deltage i udgifterne. Vi vil være tilfreds, blot Tirstrup må få samme status som Ålborg.“

I samme nummer af bladet erklærede havneadministrationschef Erling Edsbo fra Ålborg følgende, idet jeg også her citerer fra Jyllands-Posten:

„Der er mellem forsvarsministeriet og ministeriet for offentlige arbejder indgået en aftale om fælles benyttelse af lufthavnsområdet. Der er en civil administration i en del af lufthavnen og en

militær i en anden, men banesystemet er man fælles om. Vi generer ikke på nogen måde hinanden og har i det hele taget et fortrinligt samarbejde.“

Til yderligere forklaring skal det blot anføres, at Ålborgs status er ensbetydende med, at lufthavnen kan blive international lufthavn.

I tilknytning til dette skal jeg anføre, at der i provinslufthavnsudvalgets betænkning på side 10 står:

„En udvidelse“ — af Tirstrup — „svarende til forudsætninger for en middelstor lufthavn, herunder anlæg af en tværbane, er både af tekniske, pladsmæssige og andre grunde vanskelig inden for den militære flyvestations rammer.“

Dette holder ikke for en nærmere prøvelse. Der er i øvrigt allerede på nuværende tidspunkt en græstværbane på Tirstrup, som uden alt for store omkostninger kan udbygges. Jeg har endvidere forespurgt hos den militære chef på Tirstrup, om han var enig i provinslufthavnsudvalgets bedømmelse af Tirstrup lufthavn, og det var han aldeles ikke.

Af de to alternativer, vi altså efter mit skøn står over for, må man selvfølgelig se på, hvilket der har det bedste befolkningsunderlag. Dette gør ministeren og provinslufthavnsudvalget jo et stort nummer ud af også, og dertil er at sige, at befolkningsunderlaget er en funktion både af afstands-faktoren, af frekvensen på lufthavnen og af trafikstabiliteten. Om disse tre forhold vil jeg så gerne gøre et par bemærkninger.

De afstande, der er tale om i området, er som bekendt ikke store. Forskellen mellem Hammel og Tirstrup for alle det midtjyske områdes indbyggere er noget, der regnes i minutter og ikke i timer, og i øvrigt er dette spørgsmål også ganske afhængigt af, hvilke vej- og andre forbindelser der kan blive tale om. Alle, vel også trafikministeren går jeg ud fra, er formentlig af den opfattelse, at vejen fra Århus ud over Djursland til Grenå under alle omstændigheder skal udbygges og formentlig relativ hurtigt. Dette vil Tirstrup komme til at nyde godt af. Vejen vestpå ud fra Århus er jo i øvrigt også ganske småt dimensioneret, og den vil heller ikke uden en væsentlig udbygning kunne tage trafikken fra en eventuel Hammel lufthavn.



[Bendix.]

Hvad angår frekvensen på en lufthavn, så spiller den ganske givet en betydelig rolle, når man skal gøre op, hvem der kan formodes at ville høre med til lufthavnens område. Er frekvensen høj, må man antage, at flere end i modsat fald vil føle sig betjent af den pågældende lufthavn. Og endelig spiller også trafikstabiliteten ind i denne sammenhæng. Tirstrup har dér en meget fin statistik rent meteorologisk set, hvilket man næppe kan sige om Tinning Mark, som erfaringsmæssigt er plaget af megen tåge og derfor vil få særdeles mange aflysninger, og på Tinning Mark er der langt til alternative trafikforbindelser mellem Jylland og Sjælland. Det modsatte kan siges om Tirstrup.

Ministeren hævdede ganske vist i sin besvarelse til mig af et stillet spørgsmål den 27. oktober i år, Folketingstidende sp. 316, at de meteorologiske forhold var indgået i overvejelserne om placeringsgodkendelsen. Hvor finder jeg dokumentation for det, og hvad er i givet fald resultatet af disse undersøgelser?

Hvad angår økonomien og de økonomiske beregninger, der ligger til grund for Hammelprojektet, kan de næppe karakteriseres som synderlig fyldige, i det mindste ikke for så vidt angår de oplysninger, der er at hente i provinslufthavnsudvalgets betænkning. Lad mig i øvrigt her gøre opmærksom på, at kun ca. halvdelen af de faktiske anlægsudgifter indgår i de rentabilitetsberegninger, der er lavet. Det er så alt sammen, hvad det er, men hvad der virkelig er grund til at hæfte sig ved og anke over, er, at der ikke er foretaget tilsvarende beregninger for, hvad det vil koste at udvide Tirstrup. Påstanden om, at det vil blive lige så dyrt at udvide Tirstrup som at bygge Hammel, holder utvivlsomt ikke for en nærmere undersøgelse.

Det er ganske nødvendigt, at man sammenligner med en eventuel investering i Tirstrup, for at man kan udtale sig om Hammels fortræffelighed og investeringens fortræffelighed. Det er nok muligt, at Hammel vil give overskud i løbet af få år, det tør jeg ikke bestride, men det er i sig selv ikke noget argument for at foretage investeringen. Det kan jo være, at en tilsvarende investering eller måske ligefrem en mindre investering vil give det samme over-

skud i Tirstrup og måske endda endnu hurtigere. Endvidere er der vel også i denne sag, selv om det er kommunerne tilsyneladende, som skal finansiere det, nogle samfundsøkonomiske betragtninger, som burde have været gjort gældende.

Alt det foregående anser jeg nok for væsentligt, men jeg har naturligvis gemt det bedste til sidst. Ind i analysen af, hvor man skal placere en lufthavn, skal naturligvis ikke kun gå tekniske og økonomiske argumenter, i det mindste ikke hvis man ikke prøver på at prissætte sådanne vanskelige størrelser som ødelæggelse eller bevarelse af miljøer. Og selv om jeg altså nu skifter emne, understreger jeg, at jeg ikke skifter minister.

Må jeg henlede ministerens opmærksomhed på, hvis det skulle være undsluppet ham i travlheden, at hygiejnekommissionen har afgivet en betænkning i 1970. Denne betænkning er ganske vist afgivet til indenrigsministeriet, men det var også, inden vi havde fået en minister for forureningsbekæmpelse. I denne betænkning er der stillet et forslag til et forslag til lov om forebyggelse og bekæmpelse af forurenende virksomhed. I dette forslags § 2 står der:

„Den, der vil udøve virksomhed som nævnt i § 1“ — og her taler § 1 bl. a. altså om svingninger, herunder støj — „skal vælge et sådant sted samt træffe sådanne foranstaltninger, at faren for forvoldelse af ulemper for andre og for forurening begrænses mest muligt.“

Sådan virksomhed — og i et bilag til loven nævnes specielt lufthavne — må ikke anlægges uden en forudgående indhentelse af tilladelse fra de påtænkte hygiejnekommissioner. Nu er dette jo altså ikke lov, og der foreligger heller ikke et lovforslag, men man kunne måske forestille sig, at ministeren for forureningsbekæmpelse havde tanker om at fremme dette, og man må være opmærksom på, at der i dette forslag er tale om en væsentlig skærpelse i forhold til de nuværende standardsundhedsvedtægter.

Men lad os så herfra gå til påstanden om, at der er foretaget meget grundige støjundersøgelser i forbindelse med en eventuel Hammel lufthavn.

Ministeren siger i sin fremsættelsestale, at modstanden mod Hammel og specielt

## [Bendix.]

den modstand, som baserer sig på overvejelser i forbindelse med miljøforholdene, fremsættes på grundlag af utilstrækkeligt kendskab til beslutningsgrundlaget. Det er en forholdsvis urimelig bemærkning over for dem, som har blandet sig i denne diskussion.

Lad mig spørge ministeren, om der vedrørende støjproblemerne foreligger andet materiale end det af professor Ingerslev udarbejdede. Det gør der vist ikke. Og lad os så prøve at se på, hvad professor Ingerslev siger i sin rapport.

Han siger på side 2, at opgaven har været begrænset til at omfatte en undersøgelse af støjbelastningen omkring en lufthavn ved Hammel. Videre siger han:

„Det falder uden for redegørelsens ramme at belyse støjbelastningen ved en anden placering af en lufthavn ved Århus, både for så vidt angår en mindre eller en større flytning i forhold til den foreliggende skitse til en lufthavn ved Hammel...“

Det, professor Ingerslev gør, er at op-risde støjzonerne ved de forskellige mulige banekonfigurationer ved Hammel, og det forholder sig sådan, at hvad der ligger inden for denne forholdsvis store zone, som er optegnet på det fjerde af professor Ingerslevs støjkort — og det er altså det, der knytter sig til den anbefalede banekonfiguration ved Hammel — er et område, inden for hvilket der overhovedet ikke må være funktioner, som er støjfølsomme, altså først og fremmest boliger og rekreative arealer. Uden for denne zone er der også støj, men ikke af et sådant omfang, at man ikke kan bo der. Det er dog ikke ensbetydende med, at det er behageligt at bo der.

I denne forbindelse er der grund til at fremdrage en anden af professor Ingerslevs udtalelser, stadig væk fra hans rapport, hvor han på side 4 siger:

„Det bør i denne forbindelse erindres, at det ikke er de krav til miljøets kvalitet, som samfundet finder det rigtigt og muligt at stille i dag, man bør have for øje, men de krav, som vil blive stillet i fremtiden, det vil f. eks. sige år 2000. Der kan næppe være tvivl om, at „befolkningens stigende levestandard vil medføre krav om en forbedret miljøstandard,

herunder mindre støj i boligområder og rigere adgang til beskyttede naturområder.“

Jeg understreger, at den sidste del af citatet har professor Ingerslev fra provinslufthavnsudvalgets betænkning.

Som jeg tidligere har gjort opmærksom på i mit spørgsmål den 27. oktober, har man ved disse undersøgelser ensidigt koncentreret sin opmærksomhed om lufthavnens nærmeste omgivelser og undladt at bemærke, at uden for Ingerslevs støjzoner vil der også være en ganske betydelig støj, hvorfor jeg for sidste gang tillader mig at citere fra professor Ingerslevs rapport, hvor han på side 21 siger:

„I relation til anvendelse af områderne uden for støjgenkonturen skal det påpeges, at hovedparten af luftfartøjerne under ind- og udflyvning til lufthavnen vil passere hen over Storårrhus, idet der vil blive placeret et radiofyrt vest for Søsterhøj. Det skal ligeledes nævnes, at det er muligt, at venteområdet for lufthavnen vil blive placeret over eller lidt vest for Storårrhus. Selv om det støjniveau, som luftfartøjerne vil frembringe i Storårrhus, på ingen måde tåler sammenligning med de støjniveauer, der optræder i nærheden af lufthavnen, vil det ud fra et støjmessigt synspunkt naturligvis være en fordel, om man kunne undgå, at lufttrafikken blev ledet ind over Storårrhus. Det må dog erkendes, at det langt fra er givet, at resultatet af en eventuel undersøgelse af spørgsmålet vil være, at det er muligt at placere lufthavnen på et andet sted i området vest for Århus, idet luftrummet i forvejen er belastet af anden trafik.“

Det vil efter disse par bemærkninger næppe komme som noget chok for ministeren, når jeg afslutningsvis konstaterer, at jeg mildest talt er noget skeptisk over for det af ministeren fremsatte lovforslag.

Det er i et dagblad blevet sagt, at der måske var noget betænkeligt ved, at ministeren var minister for to ministerier, som let kunne komme i konflikt med hinanden. Det er jeg ud fra en teoretisk betragtning ikke enig i, men jeg kan være noget betænkelig ved, at ministeren, som vist egentlig gerne ville have haft, at det nye ministerium skulle have heddet et miljøministe-

[Bendix.]

rium, i denne sag har vist så lidt forståelse for de miljømæssige forholds betydning. Det, vi skal bruge statens styringsmidler til, er at søge at forene en række formål, herunder både den økonomiske vækst, den fulde beskæftigelse og hensynet til et menneskevenligt miljø, ellers bliver industri-samfundet utåleligt at leve i.

Amtsborgmester Robert Svane Hansen har sagt, at denne sag er blevet skudt ned eller er ved at blive skudt ned af uforstand. Dertil vil jeg sige, at det er en barmhjertighedsgerning, der her bliver gjort, for det har hele tiden været en anskudt fugl.

**Guldberg:** Jeg betragter i nogen grad det foreliggende lovforslag som et svar på den forespørgsel, som også er sat på dagsordenen i dag, og jeg vil gerne udtrykke håb om, at vi under drøftelsen her under første behandling vil kunne nå at få så meget afklaring, at det også kan betragtes som et svar på forespørgslen. Jeg har i denne forbindelse to spørgsmål, som jeg vil begynde med at rette til ministeren.

Det ene er, at jeg går ud fra — det er formentlig en selvfølge — at vi er enige om, at ved fremsættelse af dette lovforslag er spørgsmålet om, hvorvidt der i en overskuelig fremtid skal anlægges en lufthavn ved Hammel, ikke et administrativt anliggende, men er, om jeg så må sige, lagt over til folketinget som et lovgivningsanliggende, hvilket selvfølgelig må betyde, at der ikke bliver disponeret administrativt i den sag, men at vi må have en afgørelse her.

Det er det ene spørgsmål, som jeg mener er væsentligt med hensyn til proceduren i denne sag. Det andet er, om ministeren kan være enig med mig i, at ved at vælge denne fremgangsmåde, der altså giver lejlighed til en behandling både her i salen og i trafikudvalget, må vi alle, både de positive og de negative, have for øje, at vi skylder alle implicerede, både tilhængere og modstandere og både Århus amt og den lokale befolkning, ikke at sylte sagen. Vel, den skal have sin tid, det er jeg enig i, for selv om mange næsten har taget stilling på forhånd, skal den behandles rigtigt. Men det vil ikke være rigtigt at lade denne sag ligge og skvulpe, fordi det for mig at se vil være en

meget ubehagelig disposition for begge parter. Det er de to spørgsmål, jeg gerne vil stille, fordi jeg synes, de har en vis betydning for den efterfølgende procedure.

Om selve sagen, det fremsatte lovforslag, vil jeg gerne sige, at jeg såmænd ikke er i tvivl om, at ministeren for offentlige arbejder både i sine bemærkninger til lovforslaget og i nogle af de udtalelser, ministeren er kommet med om denne sag ved andre lejligheder, føler sig overbevist om, at det grundlag, på hvilket han har taget sin stilling, er rigtigt. Jeg selv er på den anden side overbevist om, at det er forkert; det må man jo også have lov at være. Jeg vil gerne have lov at begrunde det lidt, selv om det er ting, vi får lejlighed til at diskutere nærmere.

Betænkningen fra det såkaldte provinslufthavnsudvalg arbejder på en sammenligning mellem placeringen ved Hammel og en fortsat udbygning af Tirstrup og kommer til det også for mig dengang meget overraskende resultat, at det omtrent skulle være det samme. Det ville koste noget i retning af 54 mill. kr. at lægge en ny lufthavn ved Hammel, og det skulle koste knap 50 mill. kr. at føre Tirstrup frem til samme kapacitet og niveau, som man kunne få ved Hammel for de 54 mill. kr. Det er efter min mening vanskeligt at forstå. Nu har det jo vist sig, hvilket også fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, at der i den sammenligning i sin tid ikke var medtaget arealudgifter; det er en alvorlig mangel ved den oprindelige sammenligning, men den har ministeren bragt på plads. Jeg forstår det sådan, at de 70 mill. kr. i bemærkningerne også omfatter arealer. Jeg har i sin tid fået at vide, at arealerne beløb sig til noget i retning af 13 mill. kr., så en væsentlig del af forskellen mellem de to tal går formentlig på arealet.

Jeg vil dog gerne føje til denne min skepsis med hensyn til beregningerne, at jeg føler mig overbevist om, at det ved en nærmere gennemarbejdning vil vise sig, at selv med dette hensyn til arealudgifter osv. bliver det snarere 90 eller 100 mill. kr., man kommer til at tale om. Vi har jo alle gjort nogle bitre erfaringer — måske ikke altid selv, men så set andre gøre det — og jeg vil i den forbindelse minde ministeren om, at der stort set med samme kilde og samme grundlag har været planlagt og senere er ud-

[Guldberg.]

ført en lufthavn ved Esbjerg, hvor man også kom ud for nogle overraskelser med hensyn til, hvad den samlede anlægsudgift blev, da det kom til stykket.

Det er den ene grund til, at jeg mener, det er rigtigt at sætte spørgsmålstegn ved det grundlag, ministeren har baseret sit synspunkt på.

Den anden er trafikforudsætningen. Det siges derom, at det er en særlig fordelagtig placering, fordi en lufthavn på dette sted kan få en særlig stor trafik. Men det fremgår ganske klart af betænkningen fra udvalget, at det, man regner med, er en samling af lufttrafikken. Det vil sige, at man regner med tilført trafik fra områder, der betjenes af Tirstrup, Karup og Billund lufthavne. Om man så regner med, at disse lufthavne ligefrem skal gå tilbage, eller om man bare regner med at tage den tilvækst, som disse lufthavne ellers ville få, skal jeg lade være usagt, og det er sådan set også underordnet.

Det er et regnestykke, som jeg i sin tid selv reagerede imod. Det er meget godt på papiret, og man kan udmærket sige — det tror jeg også vi var meget enige om, da vi drøftede det i folketingets trafikudvalg — at skulle man lave en rationel planlægning for dansk indenrigsflyvning, havde vi allerede for mange lufthavne. Hvis man ser på det rejsende publikums interesse i at få en ordentlig trafikbetjening, kan det godt være, at det fra det enkelte lokale sted ser ud, som om det bedste, man kan få, er en lufthavn lige ved siden af sin egen by. Men det er jo blændværk. Jeg kan huske, at jeg på et vist tidspunkt i min tid som minister for offentlige arbejder havde 6 eller 7 ansøgninger liggende fra forskellige provinsbyer, der gerne ville have en lufthavn med rutetrafik. Det, der sker, hvis man går med til det, er simpelt hen, at man tynder trafikken på de enkelte lufthavne ud og i virkeligheden ødelægger grundlaget for at oparbejde en effektiv trafik med mange frekvenser, og det er langt væsentligere. Jeg tror, der er ret bred politisk enighed om, at sådan burde det egentlig være. Men det kan jo ikke ændre den kendsgerning, at der nu er placeret en række lufthavne, hvor der er givet koncession til ruteflyvning. Derfor må efter min opfattelse reaktionen på denne

betragtning, som egentlig er den, der skulle bære det store projekt i Hammel, være, at projektet er urealistisk, fordi det forudsætter, at man på en eller anden måde ikke skal benytte de andre lufthavne eller i hvert tilfælde bremse dem gevaldigt.

I den forbindelse vil jeg gerne minde ministeren for offentlige arbejder om det meget komplicerede og, synes jeg, vanskelige grundlag, ministeren har for bedømmelsen af spørgsmålet om at give koncessioner til indenrigsflyvning. Hele ordningen hviler på, at der igennem fælles nordiske aftaler og aftaler lokalt i Danmark er en fortrinsret for Det Danske Luftfartselskab og derigennem for SAS, en fortrinsret, som kun kan betyde, at ministeren for offentlige arbejder ikke kan give koncession til andre uden i hvert tilfælde først at lade DDL og SAS tage stilling til, om de vil flyve. Hvis de siger ja, kan han ikke give den til andre. Men hvis de siger nej, kommer ministeren for offentlige arbejder efter min og formentlig andres, også tidligere ministres, erfaring under en gevaldig pression, for så er der altså mulighed for, at man kan give den til andre; det vil være vældig populært, og der kan der spilles på de lokale interesser. Derfor er det en meget vanskelig sag at styre.

Derfor kan man efter min mening også sige sig selv, at det er helt utænkeligt, når man har fået etableret indenrigsflyvning med rutetrafik f. eks. på de tre pladser Tirstrup, Karup og Billund, at forestille sig, at en minister for offentlige arbejder skulle slippe godt fra at centralisere trafikken fra disse. Dermed falder efter min mening noget af den væsentlige trafikale begrundelse for, at der skulle være en særlig gunstig placering ved Hammel, i realiteten væk.

Endelig vil jeg gerne sige, at jeg i og for sig tror, at der stadig væk er enighed om, at det ville være praktisk, om man så vidt muligt lod selve varetagelsen af de administrative anlægsudgifter, udbygning osv. ligge lokalt. Men jeg opfattede i hvert tilfælde det daværende trafikudvalgs sympatitilkendegivelse — andet var det ikke — over for den tanke sådan, at den sandelig også forudsatte, at man så havde et vist styr på antallet af lufthavne, og at den så afgjort ikke vedrørte det spørgsmål, der argumenteres særlig stærkt med fra Århus amts side i denne sag, nemlig at det gode ved Hammel

[Guldberg.]

er, at dér kan man etablere en central lufthavn for Jylland. Det er min bestemte opfattelse, at spørgsmålet om, hvor og hvornår der skal etableres en central lufthavn for Jylland, ikke skal afgøres af Århus amtsråd. Det er et landsplanlægnings spørgsmål, og så hører det hjemme her eller i folketingets trafikudvalg og i den form, man nu arbejder med tingene. Derfor kan jeg erklære mig tilfreds med den form, der nu er kommet over det, for jeg synes, det skal behandles på den måde.

Til sidst kun nogle bemærkninger om sagens almindelige karakter. Den har vakt kolossal opmærksomhed, og der har været vældig stor offentlig interesse omkring den. Det er selvfølgelig ikke bare selve dette spørgsmål, om der nu skal ligge en lufthavn ved Hammel eller ej. Jeg tror, man med rette kan bedømme det på den måde, at der både her og ude omkring i befolkningen er bekymring for den stadige stærke vækst i de offentlige udgifter, derunder anlægsudgifter og byggeudgifter. Derfor har den tidligere regering — og det tror jeg også den nuværende vil være — været nødt til at have temmelig godt fat i dette. I denne fornemmelse ude omkring kommer et forslag som dette om en lufthavn ved Hammel til at virke som en rød klud, som en udfordring. Jeg tror, det er det, man har følt ude omkring.

I den foregående regerings tid fik vi gjort en del af arbejdet, mener jeg, i retning af at skaffe nogen bevægelsesfrihed for de kommunale myndigheder med henblik på at få omprioriteret. Der ligger mange og vigtige og hastende opgaver, der skal løses, og der er ikke midler til dem alle sammen; det er der ikke for nogen regering. Der var bred enighed om her i folketinget, at en af de ting, man kunne gøre, var det, man gjorde ved hjælp af vejreformen, hvorved man søgte at frigøre nogle af de midler, som i virkeligheden har været afsat til vejudbygning, og hvor man nok må sige, at de gamle ordninger har begunstiget den form for offent-

lige anlægsudgifter fremfor andre ting, som efterhånden er blevet meget presserende.

Nu skulle det nødvendig være sådan — men det er nok det, der i høj grad er grunden til reaktionen — at når man så foretager et sådant forsøg på at frigøre midler til andre og vigtigere opgaver, bliver det første store og spektakulære, der kommer ud af det, en lufthavn ved Hammel. Det virker udfordrende, det er ikke nemt at kapere.

Jeg vil gerne nævne som et efter min opfattelse væsentligt objekt for denne omprioritering hele spørgsmålet om kloakering og ikke mindst spildevandsrensning. Det er et område, som kommunerne ikke har sat nær så meget ind på som på vejområdet af de grunde, som jeg har nævnt her. Der er noget at tage fat på. Nu er det ikke for at drille ministeren med, at han både er forurenings- og trafikminister. Jeg har det ligesom hr. Bendix: jeg kan ikke se, at det kan være så upraktisk, men det kommer selvfølgelig an på, hvordan man gør det. Derfor må jeg sige, at denne sammenhæng gør, at denne sag nu har vakt så megen modstand, og jeg kommer altså til det resultat — det vil jeg gerne sige på forhånd, inden vi drøfter det i udvalget, hvor jeg håber vi kan gøre det hurtigt — at jeg må møde med den forhåndsindstilling over for det, som det er fremgået af mine bemærkninger her, at sagen er rejst på et forkert grundlag. Den er ikke aktuel, og det vil ikke være rigtigt at gå videre med den. Jeg tror i det hele taget, at man kan sætte spørgsmålstegn ved, om det overhovedet nogen sinde vil være rigtigt, men det kan vi få lejlighed til at drøfte. Ingen kan jo forudsige en helt ubestemt fremtid.

Jeg vil gerne takke for, at der gennem fremsættelse af lovforslaget er givet folketinget adgang og lejlighed til at arbejde med sagen, ikke alene på den mere overfladiske måde, en forespørgselsdebat ville være, men sådan at vi kan få den i trafikudvalget til behandling og, håber jeg, en hurtig behandling.

**Bilgrav-Nielsen:** Det er ikke så sjældent, man uden for folketinget på møder og ved andre lejligheder støder på en vis forundring eller til tider skepsis over for visse sider af det parlamentariske liv. Den politiske taktik har sine ofte uransagelige motiver, og det kan ikke undre, at mennesker uden for dette hus nu og da gribes af en vis tvivl med hensyn til den anvendte taktiks nødvendighed, for slet ikke at sige rimelighed.

Angående den aktuelle sag er der sikkert mange uden for dette hus og nok også adskillige indenfor, der har undret sig ikke så lidt over trafikministerens måde at handle på. Vel er sagens genstand et lufthavnsprojekt, som på mange måder synes tvivlsomt, men det er ministerens handlemåde, som giver anledning til undren, og som har givet anledning til debatten her i dag, en debat, som ministeren helst ville undgå, men som var ønsket af et, jeg tror ganske stort flertal her i folketinget.

Når man erindrer sig valgkampen, hvor adskillige socialdemokratiske politikere og ledere fremstillede situationen med en socialdemokratisk mindretalsregering som næsten det mest ideelle, man kunne tænke sig, idet folketinget og dets udvalg så ville blive sat i centrum i den politiske beslutningsproces, så kan det ikke nægtes, at trafikministerens forsøg på at holde folketinget uden for indflydelse på et projekt til 100 mill. kr. tager sig højst mærkværdigt ud. Selvfølgelig er det prisværdigt, at en minister søger at gennemføre, hvad han har lovet sine vælgere i valgkampen, også selv om det ville være bedst for vælgerne og for landet som helhed, at det ikke skete. Men det er nu alligevel ikke tilfredsstillende, at ministeren egenmægtigt i sit mindretal søger at indfri sine løfter uden om folketinget.

Det radikale venstre føler sig på ingen måde ansvarlig for den nuværende regering eller dens ministre, men vi føler os så ansvarlige for samfundsudviklingen, at vi vil gøre os gældende, hvor og når der er mulighed for det. Specielt følte vi, at denne sag havde en sådan rækkevidde planlægningsmæssigt og økonomisk, at det var vor pligt at søge en grundig behandling af sagen, søge den sat ind i sin rigtige sammenhæng med andre store trafikinvesteringer og investeringer på andre områder i samfundet. Det var det, der

var hovedmotiveringen bag de to spørgsmål, jeg stillede ministeren her i folketingets spørgetid, men som forblev ubesvarede, hvilket igen gav anledning til vort ønske om en forespørgselsdebat og til, forstår jeg, det nu fremsatte lovforslag.

Ministeren har i sin begrundelse for ikke at forelægge sagen for folketinget henvist til tre forhold. For det første den stadig eksisterende lov af 12. juli 1946, som indeholder en bemyndigelse til ministeren for offentlige arbejder til at anlægge en ny statslufthavn ved Århus. For det andet provinslufthavnsudvalgets betænkning fra 1968, som anbefaler anlæg af en lufthavn ved Hammel under forudsætning af, at civilflyvningen standses på Tirstrup. Og for det tredje at allerede den tidligere regering i henhold til luftfartslovens § 55 gav placeringsgodkendelse.

Jeg tager det sidste først: det er rigtigt, at den tidligere regering, efter at der i folketingets trafikudvalg havde været enighed om at gå over til kommunal finansiering af provinslufthavne, gav Århus amtskommune placeringsgodkendelse, hvilket alene skal opfattes som en erkendelse af, at en lufthavn på det påtænkte sted var forenelig med almene hensyn. Dette er ikke, som den nuværende trafikminister også meddeler i sit notat af 11. november i år, ensbetydende med, at der også uden videre kan gennemføres ekspropriation. Skal der kunne eksproprieres, skal der som bekendt foreligge en dokumentation for, at dette af hensyn til almenvellet er nødvendigt.

Hermed er vi ved det punkt, der skiller. Den nuværende trafikminister og dermed regeringen er af den opfattelse, at der af hensyn til almenvellet må gennemføres ekspropriation. Den tidligere regering var af modsat opfattelse. I og med at sagen nu er overgivet til folketinget, må dette forlange, at ministeren fremlægger en klar og skudsikker dokumentation for, at hensynet til almenvellet kræver ekspropriation. Her kan ministeren ikke klare sig med det notat, som han den 11. november i år sendte folketingets trafikudvalg, og som han mente måtte være tilstrækkelig oplysning om sagen. Heller ikke oplysningerne i det nu fremsatte lovforslag er tilstrækkelige.

De enkelte punkter i ministerens notat vil jeg komme ind på senere. Men forinden

## [Bilgrav-Nielsen.]

vil jeg gerne give udtryk for, at det efter det radikale venstres opfattelse havde været lykkeligere for alle parter — Århus amtsråd, beboerne i området, hvor lufthavnen tænkes placeret, såvel som for folketing og minister — om der i sagsbehandlingsens hidtidige forløb havde været en sådan parallelitet, at der ikke kunne herske tvivl, altså at beslutningen om i henhold til loven at godkende placeringen og undersøgelsen af, om der forelå et grundlag for at gennemføre en ekspropriation, havde sigtet på en sammenfaldende undersøgelse. Det understreger jeg, og jeg håber, at vi i fremtiden kan lære lidt af dette lille problem.

Dermed er jeg så ved ministerens argumenter for at bygge lufthavn ved Hammel mod standsning af civil flyvning på Tirstrup, argumenter, der jo i vidt omfang er sammenfaldende med, hvad der fremføres af flertallet i provinslufthavnsudvalget i betænkningen. Der er ikke her i tinget tidligere ført nogen egentlig debat om provinslufthavnsudvalgets betænkning og den indstilling, der var heri, og jeg vil derfor gerne gøre et par bemærkninger om dette udvalgs arbejde i almindelighed og i særdeleshed om den side af udvalgsarbejdet, som angik Hammel lufthavn, og det var jo ikke nogen uvæsentlig side.

Lad det være sagt ligeud: provinslufthavnsudvalgets kommissorium såvel som udvalgets sammensætning var alt for snævert. At foretage en analyse af behovet for fremtidige lufthavne til dansk indenrigsflyvning kan ikke foregå isoleret fra den udvikling med hensyn til udenrigsflyvning, som fandt sted, allerede inden udvalget var færdigt med sit arbejde. Der var tale om stærkt stigende charterflyvning f. eks. Det fremgår da også af udvalgets betænkning, at der i flere af konklusionerne er problemer med hensyn til at konkludere om trafikunderlaget på de enkelte provinslufthavne, al den stund man må regne med, at også udenrigsflyvningens vækst på disse lufthavne vil kunne få indflydelse på trafikallet. Det burde givetvis også af udvalget have været undersøgt, hvorledes en eventuel jysk længdeforbindelse kunne have haft indflydelse på lufthavnenes trafikalt.

Særlig mangelfulde synes udvalgets vur-

deringer at være, når det drejer sig om de økonomiske relationer, særlig de samfundsøkonomiske, og relationerne til alternative placeringsmuligheder. Det har kun begrænset interesse, at man får at vide, at man kan anlægge en lufthavn ved Hammel for ca. 51 mill. kr., når man intet får at vide om det samfundsøkonomiske resultat af en sådan investering. Ville en sådan merinvestering på 51 mill. kr. — og de 51 mill. kr. er jo nu som bekendt blevet til ca. 100 mill. kr. — betyde, at vi overhovedet samfundsøkonomisk havde nogen gevinst? Ville det betyde, at den investering, sammenholdt med beløbets alternative investering i f. eks. jernbaner, egnsudvikling eller andre felter i samfundet, ville give det største afkast? Det er sådanne betragtninger, man mangler i kommissionens arbejde, og som dog er så væsentlige for flyvningen. Men disse spørgsmål er ubesvarede af udvalget. Man har derimod lagt megen vægt på at fremhæve, at man ved Hammel kunne skabe Danmarks største provinslufthavn, hvad passagertal angår, hvilket jo er ganske uinteressant uden de andre oplysninger.

Ministeren siger i sit notat og i sit lovforslag, at det er et væsentligt argument, at dette trafikunderlag forøges med ca. 25 pct. Vi får intet at vide af ministeren om, hvordan dette vil ske. I provinslufthavnsudvalgets betænkning siges det ret åbenlyst, at det må ske bl.a. ved, at man tager noget af trafikunderlaget fra eksisterende lufthavne, men det er ikke bedømt i sin økonomiske sammenhæng, hvad dette vil betyde. Der er ingen tvivl om, at det set ud fra et kommercielt synspunkt er ønskeligt at fremskaffe en lufthavn med mange frekvenser, altså med et stort passagerunderlag. Det har interesse for dem, der skal beflyve, deraf vel også SAS' store interesse i Hammel.

Men ikke kun dette snævre trafikøkonomiske hensyn tæller. Her i folketinget må vi i hvert fald være klar over, hvad konsekvenserne for andre lufthavne bliver. Der er ingen tvivl om, at bortset fra at Tirstrup bliver nedlagt, er det navnlig Karup, der vil komme til at føle en eventuel placering af en lufthavn ved Hammel. Jeg tør godt tilføje over for ministeren, at jeg ikke tror, det østjyske område i økonomisk henseende er så svagt, at det bliver let at argumentere

## [Bilgrav-Nielsen.]

for, at man skal favorisere dette område fremfor f. eks. Karups nordvestlige område.

Heller ikke ministerens argument om, at et stort antal mennesker kan få betydelige rejsetidsbesparelser og lavere transportomkostninger ved at flyve fra Hammel i stedet for fra Tirstrup, synes holdbart. Ganske vist er der ca. 15 km længere fra Århus til Tirstrup end fra Århus til Hammel, men for det første er der allerede her i Folketinget godkendt projektering af en motorvej på det meste af strækningen fra Århus til Tirstrup, og når den er etableret, vil det givetvis betyde, at rejsetidsforskellen på det nærmeste er elimineret, og for det andet har Tirstrup i dag billigere billetpriser, nemlig 30 kr. lavere pris på en dobbelttur til København, end nogen anden jysk lufthavn, og der er ingen grund til at tro, at der kan flyves lige så billigt fra Hammel ca. 50 km længere inde i landet.

I øvrigt er der meget, der tyder på, at billetpriser og rejseretning fra bopæl til lufthavn betyder meget ved de rejsendes valg af lufthavn. Også frekvenser betyder meget. Det fremgår i hvert fald af en undersøgelse, som SAS har ladet foretage, at 75 pct. af de flyverejsende fra Silkeborg går over Tirstrup, selv om afstanden til Karup kun er halvt så lang. Et og andet tyder i det mindste på, at man ikke uden videre kan slutte, at kortere afstand giver bedre og billigere rejsemuligheder. Dertil kommer så det støjmæssige, ønsket om at have lufthavnen så langt væk fra de tættest bebyggede områder som muligt.

Det sidste argument, ministeren fører frem i sit notat, går ud på, at en koncentration af trafikken på Hammel lufthavn vil give bedre betjening med hensyn til store, hurtige flys mange frekvenser og med større udsigt til hurtigere åbning af internationale forbindelser fra Jylland, end man opnår ved spredning på det nuværende lufthavnsystem. Ministeren siger her utvetydigt, at der er for stor spredning af lufttrafikken i Jylland, og jeg er ikke tilbøjelig til at give ham ret. Men at det eneste middel til at rette op på dette forhold skulle være en investering på 100 mill. kr. i en ny lufthavn, som skal dække et område, der alle-

rede er dækket, forekommer ikke uden videre indlysende, og der er da heller ikke indtil nu ført argumenter frem, som brugbart kan illustrere nødvendigheden af dette. Jeg har selv fremstillet en slags grafisk oversigt over, hvordan det forholder sig med dækningen af det jysk-fynske område med provinslufthavne. Den røde cirkel viser, hvordan Hammel vil komme til at ligge i dette billede. Den vil jeg gerne overdrage til ministeren som et supplement til den verbale fremstilling af sagen.

Jeg er også enig med ministeren i, at det ville være ønskeligt, at vi kom frem til en situation, hvor vi i Jylland fik skabt baggrund for flere internationale forbindelser. Men jeg tror bare ikke, at midlet i denne sammenhæng er projektet ved Hammel. Det er en sag, som jeg håber ministeren også er villig til at informere udvalget lidt mere om. Jeg vil gerne gøre opmærksom på sådan helt i forbifarten, at der jo allerede i øjeblikket er startet en betydelig udlandsflyvning fra Jylland. Der er charterflyvning i betydeligt omfang fra Billund, der er det også fra Ålborg, og jeg er enig i, at det kunne være ønskeligt, om vi også fik rute-trafik. Men hvis ministeren vil undersøge muligheden af at oprette en jysk længdeforbindelse — f. eks. kunne denne rolle tildeles Sterling Airways inden for Danair; jeg har set, at ministeren har nogle tanker om, at Sterling Airways måske skulle finde sin plads inden for Danair — så tror jeg, sammenholdt med at vi i vor vejplanlægning satser på en international lufthavn i Jylland, at det stort set var ligegyldigt, hvor vi placerede den, for så ville det være muligt med kort rejsetid at komme til den.

Jeg har villet fremsætte disse selvfølgelig meget kritiske bemærkninger om ministerens argumenter, fordi jeg føler, at det er vanskeligt på nuværende tidspunkt at tage stilling. Jeg må sige, at det er faldet mig noget for brystet, at ministeren i sin fremsættelse — sådan opfatter jeg det — ret bebrejdende siger til de mennesker, der har kritiseret lufthavnsanlægget ved Hammel ud fra støjmæssige motiver, at dette sker på et for løst grundlag. Ja, det er muligt, ministeren har den opfattelse, men hvis han skal kunne forklare og kunne begrunde, at det er urimelige betragtninger, man er kom-



## [Bilgrav-Nielsen.]

met med, så må han dokumentere dette. Det er altså ikke sket indtil nu, men det går jeg ud fra ministeren vil gøre.

Jeg vil gerne slutte med at bede ministeren om at klare et enkelt spørgsmål af for os. Det tangerer i nogen grad det spørgsmål, jeg rejste i folketingets spørgetid sidste onsdag, men som stadig er lidt usikkert, også efter fremsættelsen af lovforslaget. Det hedder i punkt 17 i det notat, som ministeren den 11. november tilstillede trafikudvalget — og jeg beder ministeren om at udlægge teksten for os:

„Regeringen har imidlertid, inden endelig stilling tages til Hammelplanen, besluttet at forelægge et lovforslag i folketinget om bemyndigelse til at gennemføre sagen.“

Jeg spørger ministeren: kan denne tekst forstås anderledes, end at regeringen nu definitivt har besluttet, at det er folketingets flertal, der afgør, hvad der videre skal ske i Hammelsagen, eller tumler regeringen og ministeren stadig med tanken om, dersom folketingets flertal — man kan jo aldrig vide — skulle forkaste lovforslaget, at benytte bemyndigelsen i loven fra 1946 til at anlægge en lufthavn ved Hammel? Jeg beder ministeren om, at svaret bliver klart og utvetydigt, idet jeg samtidig skal gøre opmærksom på, at karakteren af svaret vil være afgørende for, hvorledes vi anser det for mest hensigtsmæssigt at afslutte denne debat.

**Arne Larsen:** I 1968 offentliggjordes den såkaldte provinslufthavnsbetænkning. Den blev godt og positivt modtaget, og i januar 1969 havde vi en trafikpolitisk debat her i folketinget, hvor jeg — det erkender jeg — tog positiv stilling til spørgsmålet om at overflytte den civile lufttrafik fra Tirstrup til en ny lufthavn ved Hammel. Men jeg må tilstå, at jeg i de forløbne 3 år er blevet så betænkelig, at jeg i dag ikke kan anbefale et sådant skridt.

Siden 1968 har vi fået nye lufthavne i Esbjerg og i Thisted, og nu eksisterer der i Jylland lufthavne i Ålborg, Thisted, Karup, Tirstrup, Billund, Stavning, Skrydstrup, Sønderborg og Esbjerg, i alt 9 lufthavne inden for dette geografisk meget begrænsede område. Efter min opfattelse havde 3 luft-

havne været rigeligt, én i Nord-, én i Midt- og én i Syddjylland. Men vi har haft en udvikling, som vi ikke har haft styr på. Placeringen af lufthavnene er sket mere eller mindre tilfældigt. Den tyske besættelsesmagt anlagde militære flyvepladser efter for-godtbefindende. Billund blev anlagt også mere eller mindre tilfældigt, et industriforetagende begyndte med en privat flyveplads, som senere blev overtaget af kommunerne, og dens placering kan vist i høj grad diskuteres.

Nu er der investeret ganske kolossale summer i lufthavne, i udbygning af eksisterende lufthavne, og det er klart, at det bliver ualmindelig vanskeligt at ændre dette mønster, men nogle justeringer bliver nok nødvendige, og måske især indskrænkninger. Her tænker jeg især på, at flere eksisterende lufthavne med hensyn til deres befolkningsunderlag overlapper hinanden.

I 1969 var den nuværende trafikminister medlem af et forhandlingsudvalg, hvori deltog folketingsmedlemmer valgt i det midtjyske område, som var meget varme fortalere for en ny lufthavn ved Hammel. Så vidt jeg kan konstatere, fortsætter den nuværende trafikminister, som dengang var medlem af dette forhandlingsudvalg, stædigt sit arbejde for at få anlagt denne lufthavn ved Hammel og fastholder sine standpunkter fra dengang. Jeg blev dog lidt optimistisk, da jeg læste et nyt tidsskrift, som er udkommet her i København. Det er Københavns lufthavnsvæsen, som udgiver det, og her bliver ministeren interviewet. Her udtaler trafikministeren:

„Jeg tror, at såvel redaktionen af Lufthavn som alle medarbejdere i Københavns lufthavnsvæsen vil forstå, at det ikke er muligt for mig en uge efter min udnævnelse til minister for offentlige arbejder at fremsætte detaljerede udtalelser angående mine tanker og planer på et så kompliceret område som luftfart og lufthavne.“

Men ministeren lover

„en positiv holdning, i det omfang min medvirken er påkrævet til løsning af lufthavnens problemer, idet jeg dog i min egenskab af minister for forureningsbekæmpelse må tage det forbehold, at jeg ind imellem kan blive nødt til at sætte hensynet til et godt miljø over økono-

[Arns Larsen.]

miske hensyn til lufthavn og luftfarts-selskaber.“

Det var da en såre forstandig udtalelse, men der er jo gået lidt tid siden da, og hvad der gælder i København, gælder altså tilsyneladende ikke i Jylland. I samme blad siger ministeren nemlig i forbindelse med det lovforslag, vi i dag behandler, at ministeren går ind for en fuld udbygning af en ny lufthavn ved Hammel. Bladet spørger:

„Er det Deres mening, at man ved bygningen af Hammellufthavnen vil kunne opnå en aflastning af Københavns lufthavn i Kastrup?“

Ministeren svarer:

„Det er netop det spørgsmål, som interesserer mig så meget. Der går allerede i dag en stor chartertrafik fra Billund, og nu har jeg på det seneste set, at der også skal udgå en sådan trafik fra Ålborg og Tirstrup. Det er helt givet, at Københavns lufthavn i Kastrup kan aflastes for en del af den fremtidige tilvækst i denne trafik ved bygningen af lufthavnen i Hammel. En sådan lufthavn vil simpelt hen have det største befolkningsunderlag uden for København, og det må være afgørende. Det må være det helt afgørende i videre forstand — det har da også hele tiden været min overliggende målsætning — at styrke det østjyske og midtjyske område. Prøv at se, hvordan kraftlinjerne kommer til at gå her i landet ved en tilknytning til fællesmarkedet og ved bygningen af en fast forbindelse over Store-Bælt. Så kommer Jylland nord for Fredericia-Vejle til at ligge som en blindtarm. Det er mig derfor magtpåliggende at bruge de muligheder, jeg har, til at styrke dette område.“

Med hensyn til denne blindtarm, hvis og såfremt og ifald vi kommer ind i fællesmarkedet, synes jeg, det er lidt for tidligt at tage glæderne på forskud, men hvis vi ser på denne blindtarm nord for Vejle-Fredericia, ja, så har den altså lufthavn i Billund, Karup, Stavning, Thisted, Ålborg og Tirstrup, altså 6 af i alt 9 jyske lufthavne, så man kan vel ikke påstå i lufthavnsmæssig henseende, at området Jylland nord for Vejle bliver en blindtarm.

Luftrafikmæssigt er der intet som helst i vejen for, at befolkningen i dette område kan få en tilfredsstillende luftrafikbetjening — til København i alle tilfælde, hvis det altså er indenrigsrafikken, ministeren tænker på. Det ligger selvfølgelig lidt tungere, hvis vi skal have trafik fra disse områder til Tyskland, Frankrig, Italien, de store fællesmarkedslande, men det er vel næppe det, ministeren tænker på.

Desværre tror jeg ikke, at trafikministeren rigtig følger med i udviklingen, hvad angår lufthavnsproblematikken, men det er klart, at det er problemer, som er meget store og meget udviklede, og det kan jo tage tid at få belyst og undersøgt alle spørgsmålene. Jeg kunne have undt ministeren, at han havde været medlem af storlufthavnsudvalget, og at han havde haft lejlighed til at deltage i udvalgets studierejse til Londonområdet i august måned. Ministeren for forureningsbekæmpelse ville da have erfaret, at man i England tager meget håndfast på spørgsmålet om bygningen af nye lufthavne, at man ikke tillader, at rekreative områder bliver ødelagt, at man tager videst mulige hensyn til miljø, til støj og anden forurening, når man skal placere lufthavne. Det er rigtigt, som den konservative ordfører, hr. Bendix, var inde på, at ved lufthavnsplanlægningen i England er man langt, langt mere grundig, end man er i Danmark.

London skal have en ny lufthavn, og man har forespurgt i hundredvis af kommuner, sogne og organisationer og bedt dem komme med udtalelser. Man har undersøgt 70 forskellige lokaliteter, prøvet på at stille alternative planer op, og da det så endelig kom til stykket, valgte man en placering af Londons nye lufthavn ikke 20 km fra de stærkeste og største befolkningscentre, men 80 km derfra. Man placerede den nemlig ude i Themsens munding, ved Foulness, hvor man har nogenlunde de samme forhold, som vi har på Saltholm, udelukkende af miljømæssige grunde, udelukkende for ikke at ødelægge rekreative områder. Her var det altså ikke så meget spørgsmålet: hvor kan det betale sig at placere den, hvor har vi størst driftsindtægter osv.? Man tog ikke sådanne snævre økonomiske hensyn, men man så på spørgsmålet: hvad gavner be-

[Arne Larsen.]

folkningen mest? Det er også det, jeg synes der i høj grad må spille ind, når vi skal placere en eventuel ny lufthavn i Jylland.

Andre ordførere har været inde på hele denne problemstilling, og jeg finder altså, at generne, som opnås ved en placering af en lufthavn ved Hammel, er så store, at de vejer så tungt, at man må vælge en anden placering, eller man må vælge at udbygge den eksisterende lufthavn i Tirstrup.

Til støtte for kravet om at få en ny lufthavn ved Hammel fremføres forskellige fordele, især af økonomisk karakter, og det er efter min opfattelse det, man stirrer sig blind på ustandselig. Man siger altså: ved at placere den nye lufthavn i Hammel får man et større befolkningsunderlag, 600.000. Men man tager ikke i betragtning, at man så flytter befolkningsunderlaget fra andre eksisterende lufthavne og over til Hammel lufthavn. Man snakker om, at der er kortere vejstrækninger fra Århus til Hammel end fra Århus til Tirstrup, og det er der utvivlsomt, men det er også rigtigt, som andre ordførere har været inde på, at vi jo har vedtaget en lov om udbygning af motorvejsystemet i Midtjylland med en afgrening ud mod Grenå, netop af hensyn til, at vi har den trafik til Tirstrup lufthavn, og det vil jo nedskære rejsetiden med 15 minutter eller mere fra Århusområdet til Tirstrup. Det, man vinder i tidsmæssig henseende ved at flytte, er så minimalt, at det faktisk ikke er værd at tage med i betragtning.

Dertil kommer, at prisen for trafikken fra Jylland til København eller fra Århusområdet til København vil blive højere, fordi man får længere vej at flyve, man får en længere rejsetid i luften.

Man har især været inde på, at placeringen i Hammelområdet er ideel, fordi det er så nær ved det største befolkningscentrum i Midtjylland, nemlig Århus. Man går faktisk ud fra den tese, at jo tættere på befolkningscentret, jo bedre. Det er det, som jeg finder er særdeles farligt. Man påstår, at man tager hensyn til byudviklingsproblemerne i Århusområdet, men det vil jeg nu sætte et meget, meget stort spørgsmålstejn ved. Udviklingen for Århusområdets vedkommende kan næppe længere ske ud mod kysten, nord og syd for byen. Det er begrænset, hvor

meget man kan udvikle sig i sydvestlig retning, så udviklingen fremover vil vel nok ske i nordvestlig retning, og så kommer vi jo i betænkelig nærhed af den nye lufthavn i Hammel.

I provinslufthavnsudvalgets betænkning angående dette spørgsmål og spørgsmålet om støjen siges det:

„Der foreligger som bekendt fremdeles ingen normer eller andet entydigt materiale, hvorved omgivelsernes beskyttelse mod støj kan planlægges på mere kvantitativt grundlag.“

Senere siger man:

„Rigtigheden af en placering for en kommende Århus lufthavn som anført så tæt som muligt på den største befolkningskoncentration i Jylland har hidtil været ubestridt.“

Det er nok muligt, at det hidtil har været ubestridt, men i de forløbne 3 år er dette argument i højeste grad blevet bestridt. Og hvis man ser på problemet internationalt, erfarer man altså, at lufthavnsplanlæggere ikke tager hensyn til dette mere, men at det er andre hensyn, som er overvejende.

Dertil kommer naturligvis, og det har ministeren jo været inde på ved flere lejligheder også i det omtalte tidsskrift, at der sandsynligvis kommer nye faste forbindelser over Store-Bælt inden for en overskuelig fremtid, og det vil simpelt hen sige, at rejsetiden fra København til Århus og tilbage nedsettes ganske væsentligt. Det vil faktisk sige, at man kan bevæge sig i et hurtigtog fra Århus til København på 3 timer. I øjeblikket tager det 2 timer og 20 minutter fra Århus til København ad luftvejen, så man kan altså se, at om føje år er der ikke mange minutter tjent ved at bevæge sig ad luftvejen, og det er trods alt immervæk dyrene end at sætte sig op i et tog.

Dertil kommer også, at der er planer, som skal undersøges grundigt, om en fast forbindelse over Kattegat — jeg tænker på Svanegrundsforsbindelsen til Samsø og så måske en kortere færgeforbindelse fra Samsø til Sjælland — hvilket også vil betyde en væsentlig nedsættelse af rejsetiden fra det midtjyske område til København.

Jeg synes efterhånden, at der ikke er meget, der taler for at flytte den civile trafik fra Tirstrup til en ny flyveplads ved

[Arne Larssen.]

Hammel. Det er ganske minimalt, hvad der indtjenes herved, fordelene er efterhånden skrumpet ganske væsentligt ind.

Men jeg er enig både med ministeren og med andre ordførere i, at det nok er rimeligt og på tide, at vi får en virkelig tilbundsående planlægning af hele vort lufthavnssystem. For vi må indrømme, at man er ved at gå grassat på det område. Der er snart ikke en større købstad med respekt for sig selv, som ikke absolut må og skal have en lufthavn, og det kan nu engang ikke nytte noget. Vi må have en styringsmekanisme, og vi må have en planlægning på dette område, og det er i første række på disse områder, der skal sættes ind.

Det haster ikke med Hammel, derom er jeg ganske overbevist.

**Westergaard Andersen:** Hammel lufthavn drejer sig ikke alene om østjyske erhvervsinteresser, men også om hensyntagen til den almindelige befolkning i de tæt bebyggede områder i Århus amt. Amtets beboere har haft indtrykket af, at det var umuligt at blive hørt af de myndigheder, som folketinget nu har taget denne sag ud af hænderne på. En mur af tavshed har mødt den ganske kraftige befolkningsreaktion, som Hammelplanen fremkaldte. Amtsmyndighederne med amtsborgmesteren i spidsen har talt til, ikke talt med amtets beboere i denne sag.

Den betydning, som Hammel lufthavn kunne få for erhvervsudviklingen i Århus amt, har planens fortalere overdrevet stærkt. Det, som det østjyske erhvervsliv har givet udtryk for, er ønsket om en lufthavn med internationale ruteforbindelser, og det ville en Hammel lufthavn ganske tydeligt ikke skaffe os uden om Københavns lufthavn. Der kan ikke i de næste mange år blive trafikunderlag for det, hvad amtsrådets prognoser klart viser. Jeg kan tilføje, at det samme gælder enhver anden lufthavn uden for København. Når den internationale lufthavn er skudt ud, så er det væsentlige indhold taget ud af de støtteerklæringer, en del erhvervsvirksomheder i det østjyske område har sendt amtsrådet.

Forbindelsen med København kan udmærket klares med de eksisterende lufthavne ved en mindre udbygning af Tirstrup og sikkerhed for, at Djurlandsmotor-

vejen kommer som lovet i 1978. For mere end 150.000 af amtets indbyggere ville forskellen i afstand blive 23 km til Hammelhavnen ad nogenlunde god vej og 35 km til Tirstrup ad en motorvejsstrækning, det vil sige tidsmæssigt det samme.

Med de danske afstande spares der i øvrigt ikke meget ved flyvning fra Østjylland til København sammenlignet med f. eks., at de tog, vi har i dag, kan køre strækningen Århus-København på 2½ time gennem den Store-Bæltstunnel, vi alligevel har behov for at få bygget.

Østjyllands økonomiske udvikling står og falder på ingen måde med en Hammel lufthavn, den vil fremmes langt mere ved, at der skaffes nye trafiklinjer til massetransport i hastigt tempo. Dertil kommer værdien af at bevare rekreative områder i hjertet af Århus amt midt i dets befolkningsmæssige centrum. Frijsenborgskovene, hvis rekreative værdi ville blive ødelagt af flystøj fra en Hammel lufthavn, kan blive til større gavn for fremtidens østjyder, end at en lufthavn, som alligevel skal lægges i armslængde fra byerne, forbliver yderligere nogle fingerbredder væk.

Jeg forstår slet ikke denne afvejning af miljøværdier og menneskelig trivsel over for ganske beskedne økonomiske fordele, som både en socialdemokratisk amtsborgmester og nu en socialdemokratisk trafikminister, min gode modkandidat i Silkeborgkredsen, har lagt al deres sjæl i. Lufthavnforslaget er ikke en brugbar løsning på det oplagte problem, at Danmark hælder ulukkeligt østover. Skal vi have held med anstrengelserne for at flytte det erhvervsøkonomiske tyngdepunkt fra København vestpå, så sker det ikke ved, at jyder bekæmper hinanden med lufthavne, så må vi have trafikløsninger, som giver bred vækst i det jysk-fynske område. Jeg er ikke bange for, at Århus amt skal blive for beskedent placeret af den grund; jeg tror, at det reelt vil komme til at stå stærkere.

De løsninger, der er brug for, er, at Djurlandsmotorvejen med sikkerhed kan indvies i 1978, at vi får bygget en fast forbindelse over Store-Bælt, og at de muligheder, som formentlig viser sig for en trafikøkonomisk fordelagtig Samsølinjeføring, udnyttes. Når vi nu får sat stop for planerne om en Hammel lufthavn — og jeg håber, det bli-

[Westergaard Andersen.]

ver gjort så definitivt, at beboerne i området ved, hvad de har at rette sig efter — så er vi mange, der glæder os til at samarbejde med ministeren om at virkeliggøre disse projekter til gavn for den østjyske erhvervsudvikling såvel som den danske erhvervsudvikling som helhed.

**Bernhard Baunsgaard:** Det er jo noget af en ironisk situation, vi står i i dag. Vi havde tidligere en trafikminister, der var modstander af Hammellufthavnen, og så vidt jeg kunne se, var det ved de initiativer, han tog, lige ved at lykkes for ham at få gennemtvunget Hammel lufthavns bygning. Nu har vi en trafikminister, der er tilhænger af Hammellufthavnen, og så vidt jeg kan skønne, er denne trafikminister meget ihærdigt i gang med at forhindre ved sine initiativer, at Hammel lufthavn bygges. Man kan i sandhed sige i Århus: Gud fri mig for mine venner, mine fjender skal jeg nok selv tage mig af. Det kan man, hvad enten man er tilhænger af Hammel lufthavn, eller man er modstander af Hammel lufthavn.

Det er desværre sandsynligt, at Hammel lufthavn nu har fået afgjort sin skæbne, og at den ikke kommer, og jeg skal ikke spille det høje tings tid med at komme med mange bemærkninger. Jeg må have lov til at gå ud fra, at både støj og andre forureningsproblemer vil den minister, hvis opgave det er at vogte disse områder, tage sig af også i dette spørgsmål, så det skal jeg slet intet sige om, men der er én side af problemerne, som jeg føler at vi i dette spørgsmål ikke må glemme. Århusområdet er i dag vort andet store udviklingsområde ved siden af København. Vi har tidligere i provinsen haft andre udviklingsområder, som var i stærk fart fremover; Fyn førte sig således en overgang stærkt frem, men det synes nu at være gået i stå. Århus mistede for nylig en vigtig trafikforbindelse, natbåden. Lad så være, at selskabet, der drev ruten, ikke i tide foretog de nødvendige investeringer, det forandrer intet i kendsgerningen, at det

blev en smule ringere med trafikforbindelser til Århus- og Østjyllandsområdet. Vi har, som flere har været inde på heroppefra, ikke tilfredsstillende vejforbindelser til Århus havn specielt, og det er et spørgsmål for mig, hvor længe vi kan tillade os at trække denne sag ud.

Nu er der så lufthavnen. Man har spildt megen tid med her at sige, at man ødelægger trafik- eller befolkningsunderlaget for andre lufthavne i Jylland, og man har spildt megen tid med at tale om, at der er 10 eller 15 km længere til Hammel end til Tirstrup fra et eller andet sted. Det helt afgørende i denne sag, som man dog også lige har strejket, er naturligvis frekvensen på en lufthavn. Jeg tror, det er væsentligt, at frekvensen af flyvninger mellem en sådan lufthavn og København bliver den størst mulige, hvis den skal gavne erhvervslivet mest muligt, og det er ikke til at diskutere, at en Hammel lufthavn — eller, som man ønskede engang at kalde den på egnen, Hinne-ruplufthavnen — vil betjene flere mennesker end Tirstrup. Et større befolkningsunderlag giver nu engang hyppigere flyvninger.

Nu må vi håbe på, at vi i Århusområdet, og det er jeg da også overbevist om, fortsat kan bevare den gode udviklingslinje, men der er grund til at understrege, at der også er grænser for, hvor dårlige betingelser for erhvervslivet vi kan tillade os at skabe, hvis vi fortsat mener det alvorligt med bare ét sted i provinsen at have noget, der kan konkurrere med Københavnsområdet.

**Ministeren for offentlige arbejder (Kampmann):** Det er jo første behandling af lovforslaget, vi står midt i, og derfor skal jeg takke ordførerne samt hr. Westergaard Andersen og hr. Bernhard Baunsgaard for de bemærkninger, der er faldet omkring anlæggelsen af en lufthavn ved Hammel, uanset at modtagelsen vel nok ud fra en samlet vurdering har været en smule tempereret — men det kan formentlig ikke komme bag på nogen, som har fulgt de sid-

[Ministeren for offentlige arbejder.]

ste ugers og måneders debat. Jeg har vel lov til at trække ud som en af de røde tråde i den forhandling, vi hidtil har haft, at vi forhåbentlig kan se lidt udramatisk og lidt mere fordomsfrit på spørgsmålet i det udvalgsarbejde, som jeg forstår der var tilsgang om fra de enkelte ordførere at vi skal have foretaget efter denne førstebehandling.

Det er måske rigtigt af mig at starte med at redegøre lidt for, hvilke begrundelser eller — som det hedder i forespørgslen, som vi måske skal se på bagefter — hvilke faktorer der ligger bag regeringens beslutning om at fremkomme med forslaget om at anlægge en lufthavn ved Hammel.

For det første er Hammellufthavnen anbefalet i provinslufthavnsudvalgets analyse i 1968 som en tiltrængt løsning på længere sigt af problemerne omkring betjeningen af Øst- og Midtjylland med indenrigs rutetrafik, idet dette resultat ikke på hensigtsmæssig vis skønnedes opnået ved en udvidelse af Tirstrup, hvis anvendelse til indenrigsk civilrute-flyvning stedse har været betragtet som en midlertidig løsning. Der ligger altså her et planlægningsgrundlag. Jeg har forstået på enkelte af ordførerne, at man ikke har fundet planlægningsgrundlaget tilstrækkeligt; men ligefrem at hævde, at der ikke har foreligget noget planlægningsgrundlag, det er vistnok at gå temmelig langt.

For det andet har vi foretaget trafikunderlagsvurderinger, som er baseret på et skønnet opland for Hammellufthavnen, og som viser, at der vil være et trafikunderlag på over en halv million mennesker, hvilket igen vil sige, at trafikken på Hammel vil stige ca. 25 pct. i forhold til trafikken på Tirstrup, og det var vel netop det forhold, hr. Bernhard Baunsgaard var inde på. Det er indiskutabelt, og ingen har vel anfægtet det her ved behandlingen, det er indiskutabelt, at en Hammellufthavn vil have det største befolkningsgrundlag uden for København. Og det er vel også indiskutabelt, som hr. Bernhard Baunsgaard var inde på det, at der må være en proportional sammenhæng imellem befolkningsunderlaget og den frekvens, som det kan betale sig at flyve med fra den pågældende lufthavn.

For det tredje skabes der bedre rejsemuligheder for flypassagererne til og fra det

midtjyske område og dermed for et meget stort befolkningsgrundlag, som i dag er bostedende i udkanterne af Billund og Karup lufthavns oplandsområder. Der har ligesom været en tendens til i denne diskussion alene at diskutere rejseafstandene fra Århus til Tirstrup kontra Hammel. Jeg må måske have lov til at gøre opmærksom på, at det ikke alene er en Århuslufthavn, vi diskuterer, men at den skulle dække de store byer som Århus, Randers, Viborg, Silkeborg og Skanderborg, og at der trods alt bor adskillige hundredtusinder også i det område, der ligger uden for Århus, så det er næppe rigtigt alene at gøre det til et Århusspørgsmål, uanset at Århusproblematikken naturligvis har en betydelig vægt.

For det fjerde vil en gennemførelse af projektet have overordentlig stor betydning for den fortsatte erhvervsudvikling i det midtjyske område og de erhvervsvirksomheder, som er beliggende dér, og som repræsenterer mange gange titusinde ansatte. Det har vi fået bekræftet ved de udtalelser, som ligger hos Århus amtsråd, og som jeg i et vist omfang har set kopier af.

For det femte har vi ud over de operationelle, luftrumsmæssige og meteorologiske undersøgelser underkastet projektets støjmæssige virkninger en indgående undersøgelse, som har vist, at støjuleperne ved Hinnerup vil kunne indskrænkes til at blive relativt minimale, idet der gennem offentlig planlægning vil blive tilvejebragt en sikkerhed mod særlig støjfølsomt boligbyggeri.

For det sjette vil en koncentration af flyvetrafikken på Hammel medføre bedre betjening med store, hurtige luftfartøjer samt større udsigt til en hurtig åbning af internationale ruteforbindelser fra Jylland, hvilket naturligvis hænger sammen med, at befolkningsgrundlaget dér er størst.

For det syvende er investeringen i lufthavnen særdeles rentabel — og jeg har bemærket mig, at ingen af ordførerne har bestridt den påstand — således at lufthavnen i løbet af nogle få år skønnes at kunne give et overskud, som kommer skatteyderne i Århus amt til gode.

For det ottende har vi været i tvivl om, hvorvidt Tirstrup kunne udbygges til samme størrelse og standard som den planlagte Hammel lufthavn; i givet fald vil det

**[Ministoren for offentlige arbejder.]**

medføre omkostninger, der ligger nogenlunde i nærheden af omkostningerne ved et anlæg på samme niveau i Hammel.

For det niende vil det offentlige vejnet i tiden indtil 1985 kun kræve en forholdsvis begrænset udbygning i forbindelse med anlæg af Hammellufthavnen, nemlig en ca. 3 km lang tilslutningsvej fra Randers-Skanderborg landevej til den interne lufthavnsvej.

For det tiende tør jeg nok sige, at den foregående regering har vakt en overordentlig god tro om Hammelprojektets gennemførlighed hos Århus amtskommune. Den foregående regering havde i 1969 forhandlinger med en række af de store købstadskommuner i området om anlæg af lufthavnen i fælleskommunalt regie, i stedet for at det skulle foregå i statslig regie som forudsat efter 1946-loven, og det viste sig under disse forhandlinger, at man ikke fra trafikministeriets side havde indvendinger imod projektet. Dette kan naturligvis dokumenteres.

Dernæst giver man en placeringsgodkendelse til Århus amtskommune, som efter kommunal- og amtsreformen overtager projektet. Man giver dem en placeringsgodkendelse i indeværende sommer, hvilket man vistnok har lov til at tage som udtryk for, at denne indstilling fra den daværende regering fortsat opretholdes.

Derefter skal jeg gå over til at komme med nogle bemærkninger til de enkelte ordførere.

Først vil jeg sige til hr. Horn, at loven af 1946 formentlig ikke er det afgørende hjemmelsgrundlag i dag. I det øjeblik man ændrer finansieringsgrundlaget, således som det er sket, anser jeg hjemmelsgrundlaget for væsentlig stærkere og væsentlig mere relevant i luftfartsloven. Spørgsmålet er i og for sig kun en formalitetsproblematik, om det er 1946-loven, der er bindende, eller om det er den senere luftfartslov, som er bindende. Jeg er ganske enig med hr. Horn i, at man måske nok i folketinget og i trafikudvalget har svækket sig selv i ønsket om en central styring ved at tilslutte sig notatet fra 1969 om en amtskommunal finansiering af den pågældende lufthavn. Jeg tror næppe, ret mange er i tvivl om, at det stærkeste styringsinstrument i den hense-

ende havde været en egentlig statslig finansiering som forudsat i 1946-loven, og jeg er ganske enig med hr. Horn i, at man på den måde ligesom er kommet i et tomrum mellem 1946-loven og luftfartsloven, fordi man har opgivet muligheden for den statslige finansiering.

Hr. Bendix fandt, at beslutningsgrundlaget var overordentlig lemfældigt, og opstillede derefter en række mål for beslutningsgrundlaget, som jeg i stort omfang kan tilslutte mig. Jeg vil henvise til luftfartslovens §§ 55 og 56, som jeg går ud fra at hr. Bendix naturligvis er bekendt med. Jeg kan med det samme røbe, at det er §§ 55 og 56, som af den tidligere trafikminister har været brugt som grundlag for at meddele placeringsgodkendelsen ved Hammel. Der står i § 55:

„Til at indrette og drive en flyveplads, hvis benyttelse til flyvning står åben for offentligheden, udkræves, foruden godkendelse efter § 60, særlig tilladelse af ministeren for offentlige arbejder. Tilladelse udkræves ligeledes til ændring af en sådan flyveplads.“

I § 56 står:

„Tilladelse må kun meddeles, såfremt det findes foreneligt med almene hensyn.“

Man har altså lov til at gå ud fra, at når man giver en tilladelse — og denne tilladelse er jo givet til Århus amtsråd som en begunstigende forvaltningsakt — så er det sket med hjemmel i §§ 55 og 56. Lad os se på, hvad bemærkningerne siger om §§ 55 og 56. De siger bl. a.:

„Ved bedømmelsen af, om en tilladelse bør gives, skal der ikke alene lægges vægt på, om ansøgeren må forventes at kunne opfylde de vilkår, der bliver fastsat, men det må bl. a. overvejes, om indretningen og driften af pladsen er forenelig med almene hensyn. Ved afgørelsen heraf må det bl. a. tages i betragtning, om vedkommende landområde allerede har det tilstrækkelige antal flyvepladser, om flyvepladsen tænkes placeret på et sted, hvor den vil være til gene for omgivelserne, og om arealet med større fordel kan anvendes på anden måde, f. eks. i landbrugsøjemed.“

Ja men er det ikke præcis de spørgsmål, hr. Bendix har stillet til mig i dag og anfægtet det beslutningsgrundlag, som ligger for

[Ministeren for offentlige arbejder.]

Hammel lufthavn? Efter min mening kan man ikke nå til andet svar, end at den, hr. Bendix anklager for, at beslutningsgrundlaget er utilstrækkeligt, i realiteten er den tidligere regering — det går jeg ud fra at hr. Bendix naturligvis er helt klar over — fordi alle de spørgsmål, som skulle være afklaret, nødvendigvis må være afklaret, når man giver en placeringsgodkendelse efter §§ 55 og 56 i luftfartsloven. Så kan man naturligvis i den tidligere regering og de tre partier, som udgjorde den tidligere regering, tage den diskussion op, som hr. Bendix forsøgte at tage op her fra talerstolen; problemerne må anses for afklaret ved den tilladelse, som én gang er givet.

Derefter rejste hr. Guldberg nogle helt konkrete spørgsmål, som jeg med største glæde skal forsøge at besvare. Det første spørgsmål forstod jeg således, om regeringen nu, hvor man havde fremsat lovforslaget, administrativt ville foretage sig noget, som kom i strid med hensigten med dette lovforslag, altså eksempelvis om man under behandlingen i folketinget eller folketingets trafikudvalg ville give en ekspropriationstilladelse, som man rettelig har adgang til. Herom kan jeg klart sige, at det vil regeringen ikke gøre.

For det andet stillede hr. Guldberg et spørgsmål om behandlingstiden i udvalget. Jeg er ganske enig med hr. Guldberg og hr. Arne Larsen om, at næsten alle parter — vi kan godt stryge ordet „næsten“ — alle parter har behov for at få en klaring af denne sag. En lang række af parterne ønsker vel denne klaring, jeg havde nær sagt uanset om afgørelsen går dem imod, fordi en afgørelse vil gribe så betydeligt ind i en lang række menneskers tilværelse, uanset om de bor i Hinnerupområdet, om de bor i Tirstrupområdet, eller hvor de bor. Jeg tror, at vi alle har en forpligtelse til at få afklaret denne sag meget hurtigt, og trafikministeriet skal i hvert fald bidrage hertil, således at hvis man under den videre behandling ønsker trafikministeriets assistance, skal den blive givet så hurtigt som overhovedet gør sig.

Derefter anfægtede hr. Guldberg beslutningsgrundlaget, så vidt jeg forstod på to områder. For det første omkostningsproblematikken. Nu er der tidligere i trafikudval-

get blevet meddelt disse to tal, som hr. Guldberg trak frem, nemlig at det i 1969 ville koste 57 mill. kr. med en Hammellufthavn, og at en udbygning af Tirstrup lufthavn til Hammelniveau ville koste ca. 52 mill. kr. Jeg kan erklære mig helt enig med hr. Guldberg i, at der måske for det første skal lægges visse udgifter på til arealanskaffelser omkring Hammel, og derved bliver det højere, og det er også ganske klart, at tallene fra 1969, så vidt jeg husker, og at en ajourføring naturligvis ikke vil give det samme resultat i dag. Der er imidlertid ingen grund til at tro, at relationen mellem tallene, som jo er ganske afgørende, vil blive væsentligt forrykket, fordi vi ajourførte dem til 1971-niveauet.

Det andet grundlag, som hr. Guldberg betvivlede, var selve trafikforudsætningen og herunder det spørgsmål, som hr. Arne Larsen var inde på, hele spørgsmålet om lufthavnsplanlægningen. Lad os i dag alene indskrænke os til at se på lufthavnsplanlægningen i Jylland.

Jeg tror egentlig, vi kan være enige om, at hvis man forestillede sig den hypotetiske situation — jeg understreger den hypotetiske situation — at der ikke lå én eneste lufthavn i Jylland, og vi derefter skulle til at placere lufthavnene efter, hvor behovet var, så ville formentlig samtlige tilstedeværende, medmindre specifikke interesser gjorde sig meget stærkt gældende, placere den første lufthavn nogenlunde i Hammelområdet, således som det er sket. Så kan vi diskutere, om den næste måske var kommet, som hr. Arne Larsen var inde på det, idet han nævnte 3 lufthavne, ved Ålborg, og så en tredje i syd et eller andet sted, uden at jeg skal gå nærmere ind på, hvor det måtte være i syd.

Det er situationen, at her ville vi have placeret lufthavnen, hvis vi havde stået med et helt rent landkort. Hvad er det så, der er sket? Der er sket det, som jeg helt kan erkende, at planlægningen er løbet fra os, og vi har fået en lang række lufthavne, som måske ikke alle er lige planlægningsmæssigt begrundet; nu kommer til sidst den lufthavn, som er planlægningsmæssigt mest velbegrundet, og så er det den, der eventuelt ikke kan gennemføres. Man kan diskutere morale, eller man kan lade være med at diskutere morale i denne forbindelse, men



[Ministeren for offentlige arbejder.]

moralen er ikke særlig god, og særlig ikke særlig god for Århus amtsråd, der, som jeg har været inde på det, har haft en overordentlig cementeret god tro og forventning om at få den lufthavn, som rent planlægningsmæssigt er den bedste disposition.

Derefter gjorde hr. Guldberg en række bemærkninger om prioritering af de offentlige anlægsudgifter, som jeg i fuldt omfang kan tilslutte mig.

Hr. Bilgrav-Nielsen indledte med, at den politiske taktik — jeg går ud fra også i denne sag — går sine egne sære veje. Jeg skal helt undlade at komme ind på, hvilke sære politiske, taktiske veje hr. Bilgrav-Nielsen er gået for at rejse netop denne sag i den form, som det er sket her i dag. Men jeg skal komme ind på hele spørgsmålet om at holde folketinget udenfor. Vi kan vistnok være enige om, at der retteligt kunne være gennemført administrativt de nødvendige foranstaltninger til at sætte en Hammel lufthavn i værk, og at de hidtidige foranstaltninger, finansieringsproblematikken, godkendelsen af placeringen, er udført administrativt uden folketingets egentlige direkte indblanding.

Der rejser sig et spørgsmål her, som egentlig ikke har været drøftet ret meget i debatten om Esgbjerg lufthavn. Jeg vil da godt stille det spørgsmål til hr. Bilgrav-Nielsen, om hr. Bilgrav-Nielsen som medlem af trafikudvalget eller som sit partis trafikpolitiske ordfører overhovedet har været indblandet i beslutningsprocessen omkring Esgbjerg lufthavn, eller om der ikke er sket det med Esgbjerg lufthavn, at den er blevet administrativt besluttet hen ad vejen og derefter udført, således som det er sket her, og at man egentlig var i gang med den samme administrative proces også hos den tidligere trafikminister omkring Hammel.

Derefter rejser hr. Bilgrav-Nielsen spørgsmålet om almenvellet, idet hr. Bilgrav-Nielsen nævner, at loven kræver, at det skal være i almenvellets interesse, når der skal gives en ekspropriationstilladelse. Jeg tror nok, hr. Bilgrav-Nielsen vil være opmærksom på, at det har egentlig ikke været det spørgsmål, der stoppede sagen. Hvis man ser tilbage på Hammelsagen, så er det ganske rigtigt, at den tidligere trafikminister ikke fandt hensynet til almenvellet

tilstrækkelig stærkt til at give ekspropriationstilladelse, men derefter gik man fra Århus amtskommune til den tidligere statsminister, som ikke brugte denne begrundelse, men alene brugte en mere samfundsøkonomisk begrundelse for ikke at give tilladelsen. Jeg har vel lov til herudaf at udlede, at selve problematikken omkring almenvellet, som hr. Bilgrav-Nielsen rejser, måske ikke har været det afgørende, men at det har været de samfundsøkonomiske synspunkter, som har været de afgørende. Jeg synes, man kan være tjent med hos alle parter, at man simpelt hen tilkendegiver, at det er det spørgsmål, som er det afgørende, og at knasten i denne sag eller forhindringen i denne sag ikke så meget har været spørgsmålet om almenvellet eller ikke-almenvellet.

Hr. Bilgrav-Nielsen stillede et konkret spørgsmål, som jeg tror jeg har lov til at fortolke således, at det i sit indhold og i sin substans i realiteten var det samme spørgsmål, som hr. Guldberg stillede. Hvis jeg har misfortsæet det, så vil jeg bede hr. Bilgrav-Nielsen tilkendegive det; så skal jeg naturligvis besvare det, hvis det har en anden substans end hr. Guldbergs spørgsmål.

Hr. Arne Larsen var efter provinslufthavnsudvalgets betænkningss fremskomst positiv over for en Hammel lufthavn, men jeg forstår, at de forløbne år har ændret denne positivitet til, skal vi være venlige og sige en vis form for skepsis i hvert fald, som måske var blevet til direkte fjendtlighed, hvis vi havde forlænget processen yderligere med 3-4 år, men lad os stoppe her og sige en vis form for skepsis. På den anden side forstår jeg, at vi er ganske enige om helt afslappet og udramatisk — uden at låse os alt for fast til standpunkterne — i trafikudvalget at diskutere også efter samfundsmæssige modeller, om det er rimeligt med en lufthavn ved Hammel, eller det ikke er rimeligt.

Hr. Arne Larsen fremhævede til sidst, at vi i folketinget og i trafikudvalget burde foretage en tilbunds gående planlægning af hele lufthavnssystemet. Jeg vil igen bekræfte, at trafikministeriet vil være villig til med alle sine ressourcer at bistå, så vi får et sådant planlægningsarbejde i gang. Jeg skal på ingen måde være en hindring for, at vi får en planlægning og en vis central styring af hele dette spørgsmål, idet jeg igen vil understrege, at man måske uden helt at

[Ministeren for offentlige arbejder.]

gøre sig konsekvenserne klart mistede et vigtigt instrument, da man lod det blive amtskommunalt finansieret i 1969. Det tror jeg egentlig ikke hr. Arne Larsen og jeg er særlig uenige om.

Hr. Westergaard Andersen sagde, at han havde mødt en mur af tavshed i Århus amt fra fortalene for Hammel lufthavn, og derefter nævnte han amtsborgmesteren i denne forbindelse. Nu er det jo ganske let at trække amtsborgmesteren ind i debatten her; han har ikke nogen særlig let mulighed for at besvare de stillede spørgsmål her i salen. Hvis han havde haft den mulighed, ville han formentlig have sagt, at han har bebudet en redegørelse om sin stilling til samtlige blade, som formentlig og forhåbentlig kan besvare de indvendinger, der har været rejst i Århus amt. Jeg kan da for mit eget vedkommende — det er hr. Westergaard Andersen jo helt bekendt med — sige, at der har ikke været nogen mur af tavshed fra min side; jeg har forsøgt at besvare spørgsmålene og redegøre for, hvilke forhold der har været særlig afgørende for min stilling. Så hvis man har følt en vis frustration, kan det ikke have været i forhold til trafikministeren, idet jeg så sagligt og redeligt som muligt har forsøgt at trække frem, hvilke faktorer der har været afgørende for mit synspunkt, både på et tidligere tidspunkt og på nuværende tidspunkt.

Hr. Bernhard Baunsgaard mente, at den måde, sagen var rejst på, måske ikke var at gøre Århus amt en tjeneste. Det skal jeg ikke gå i dybden med her. Jeg tror i hvert fald, det er at gøre Århus amt og beboerne i Århus amt en tjeneste at nå til en snarlig klaring af det spørgsmål, så det ikke bliver hængende, og det vil jeg gerne slutte med som den positive betragtning, der er foranlediget af hr. Bernhard Baunsgaards betragtninger.

Jeg går ud fra, at mange af de spørgsmål, der har været rejst, kan drøftes videre i udvalget. Jeg håber at have besvaret en lang række af spørgsmålene i den taletid, der er stillet til rådighed i første omgang, men skulle man ønske yderligere svar, er jeg naturligvis parat til at fremkomme med sådanne i næste omgang.

**Horn:** Det formede sig jo sådan, at forhandlingen her kom til at dreje sig dels om Hammel, dels om almindelig luftfartspolitik, og derfor har jeg bedt om ordet for at gøre nogle enkelte bemærkninger.

Jeg vil også sige, at selvfølgelig skal denne sag ikke syltes i udvalget; jeg forstår, der er almindelig enighed om, at sagen bør gå til trafikudvalget. Vi takker ministeren for tilsagnet om, at udvalget skal blive betjent på bedste måde; så skulle vi nok få det klaret. Jeg er helt enig i, at Århus amt og befolkningen i området må være interesseret i at få en klaring enten for eller imod, i stedet for at have sagen flydende.

Det er nævnt i debatten om den almindelige luftfartspolitik og de lufthavne, vi har, af nogle af ordførerne og også af ministeren, at ulykken er, at besættelsestiden førte til, at vi fik en forvriddning af hele vort lufthavnsbyggeri, og det, vi nu må beskæftige os med i trafikudvalget, er derfor, om vi har sind og råd til at ændre på det mønster. Vi mangler, som jeg nævnte før, et organ til at foretage en virkelig tilbundsgående trafikøkonomisk undersøgelse af hele denne sag. Meget af det hviler jo på følelser og fornemmelser af, hvordan man kunne tænke det ville være. Vi må børe lidt i det spørgsmål, men vi kommer ikke uden om at få klarlagt: har dette land vilje og råd til at ændre på det system, vi har, og på hvilken måde skal det så ændres? Man kan tydeligt høre af nogle af ordførerne, at et af problemerne er jo, om man tør byde bl. a. befolkningen omkring Tirstrup og omkring Karup, at de må finde sig i, at deres lufthavn bliver lukket. Det måtte jo være forudsætningen for, at Hammel kan give den gode økonomi, som man forudsætter, og som skyldes, at den nu engang ligger på et meget hensigtsmæssigt sted i forhold til befolkningsmængden.

Må jeg også gøre en bemærkning om det, der er sagt om en jysk lufthavn som en slags international, en kontinental lufthavn med en længderute. Så længe der ikke er flere passagerer, end der kan være på en charabanc daglig eller ugentlig til udenlandstransport, så har det jo ikke megen mening at tale om en kontinental lufthavn i Jylland. At det ad åre kan forme sig sådan, at der bliver et sådant behov, er jo muligt, men

## [Horn.]

det foreligger i alt fald ikke for nærværende. Man har jo også set i forbindelse med den venlighed, som SAS har vist ved at lave en nordgående rute bl. a. til Gøteborg, at der var dage, hvor der kun var en enkelt passager, og der var vist endda dage, hvor der slet ikke var nogen. Jyderne skal altså holde op med at tale om, at de er underforsynet med hensyn til at kunne komme ud til den større verden.

Med hensyn til charterflyvningen har den jo mulighed for at benytte de bestående lufthavne og stort set dække det behov, der er i Jylland, efterhånden som en del af chartertrafikken flyttes her fra det sjællandske område over til Jylland.

Jeg kan heller ikke tilbageholde en bemærkning i anledning af, at der fra et par sider har været peget på, at erhvervslivet omkring Århus og Midtjylland i det hele taget er så stærkt bundet til, om man har en lufthavn. Det er ikke uden betydning, men man må ikke overse, at det, som giver Århusområdet dets styrke — ligesom det, som jeg tror hr. Bernhard Baunsgaard var inde på det, har sammenhæng med, at vi på Fyn er trængt lidt tilbage — det er jo, at Århus havn har fået så stor en vægt i den oversøiske godstransport, endog så stor en transport, at Århus er blevet basishavn eller foreløbig er anerkendt som basishavn. Det er deri, det store midtjyske område har sin styrke, og det har ikke noget at gøre med, om de har en større eller mindre lufthavn.

En sidste ting, som blev berørt, var det, hr. Bernhard Baunsgaard var inde på, at Århus var unddraget en god forbindelse, altså den skibsforbindelse, der var. Jeg forstod det ærede medlem derhen, at det nok er et spørgsmål, hvor klogt det er, at samfundet uden videre affinder sig med, at en trafikforbindelse, som er særdeles nyttig i samfundsmæssig henseende, forsvinder, fordi et privat selskab ikke længere kan klare det. Det er nok værd at overveje og drøfte, om det offentlige for at sikre en rimelig dækning også i relation til, at vi ikke har tilstrækkeligt med vejbyggeri, hist og her skulle gå ind for at give en virkelig god dækning. Personlig må jeg sige, at denne tanke er mig ikke fremmed, også når det gælder en række andre områder. Jeg er bare ikke så sikker på, at der er så forfærdelig

mange i denne sal, der vil være med til at gå ind i sådanne overvejelser af, om vi kunne give befolkningen og erhvervslivet en endnu bedre dækning for en rimelig omkostning.

**Bendix:** Hvis ministeren kalder denne modtagelse for tempereret, så vil jeg vove den påstand, at ministeren er meget ufølsom over for temperatursvingninger. Det er for så vidt en ret enestående situation, vi står i. Her har vi et lovforslag, som ministeren har været meget optaget af og har presset meget på for — eller i det mindste et projekt, som ministeren har været meget optaget af og presset meget på for at få igennem, og nu fremsættes det altså her som lovforslag, og det får ikke støtte fra én ordfører, mens det mødes af stærk kulde fra fire ordførere. Det er vist ikke for meget sagt, at der er ikke noget flertal i denne sal for det projekt, ministeren her har forelagt. Man kunne måske oven i købet være så uvenlig at spørge, hvor intensiv opbakningen fra ministerens egen gruppe er. Efter tidligere parlamentarisk praksis ville man egentlig nok mene, at en situation som denne måtte få en konsekvens. Nu er vi imidlertid blevet væsentligt mere tolerante, men det bliver naturligvis ministerens sag at overveje disse ting i enrum, eventuelt sammen med en enkelt anden. Men en enestående situation er det, og der er vel egentlig ikke meget at glæde sig over for ministeren.

Jeg kunne i øvrigt godt tænke mig at stille et enkelt spørgsmål om finansieringen, som har været rejst et par gange. Jeg kunne godt tænke mig at vide, om der er kommet nye oplysninger frem om finansieringen i de sidste to dage. Hvis vi ser i lovforslagets bemærkninger, så er det jo meget magert, hvad der dér kan oplyses.

Ministeren gav egentlig ikke meget svar på det, ministeren blev spurgt om. Jeg synes i og for sig nok, at sagen berettigede til nogle mere præcise svar fra ministerens side. Det er klart, at vi vil være med til at drøfte dette spørgsmål i udvalget fordomsfrit, fordomsfrie som vi altid er, men her synes jeg alligevel vi også kan bede om lidt information.

Jeg er naturligvis ganske enig med ministeren i, at dette ikke er et Århusspørgsmål; det er også et Århusspørgsmål, men jeg lagde bestemt heller ikke i min indlednings-

[Bendix.]

runde op til, at dette var et Århussspørgsmål.

Ministeren nævner, og det gjorde hr. Bernhard Baunsgaard også, erhvervslivets interesse i dette projekt. Det er da åbenbart, at erhvervslivet i det midtjyske område må være interesseret i så god en betjening fra en større provinslufthavn som overhovedet muligt, men der er jo ingen, der siger — der er i hvert fald ingen, der skal komme og påstå — at den eneste mulighed for en god lufthavnsbetjening for erhvervslivet i det midtjyske område er Hammel. Det bliver meget vanskeligt at dokumentere det.

Ministeren siger på ny — det har vi jo hørt en del gange efterhånden — at investeringen er rentabel. Set i forhold til hvad? Det er et vanskeligt begreb, dette: rentabilitet. For at vi med rimelighed kan operere med et rentabilitetsbegreb her, må vi vel ret beset sammenholde denne investering med en række andre mulige investeringer for at se, hvilken der er mest rentabel, og det er vel egentlig det, der er af interesse.

Ministeren gentog — og det er som sagt heller ikke første gang, dette er blevet sagt — at man har været og er i tvivl om, hvorvidt Tirstrup kan udbygges. Så synes jeg oprigtigt talt, at man skulle foretage en systematisk undersøgelse. Det kan ikke være noget tilfredsstillende grundlag bare at gå og hygge sig med tvivlen.

Jeg stillede ministeren det spørgsmål, hvor vi kan finde oplysning om de meteorologiske forhold, der jo, som alle ved, er noget betydningsfuldt for en lufthavn. Jeg fik ikke noget svar fra ministeren.

Jeg spurgte ministeren og fik ikke noget svar — men det var måske et svar — om der fandtes andre støjundersøgelser end dem, professor Ingerslev havde gennemført.

Jeg spurgte ministeren, om der fandtes beregninger over en eventuel udbygning af Tirstrup, som kunne forelægges, og jeg hørte ikke noget fra ministeren desangående.

Ministeren sagde, at jeg kritiserede beslutningsgrundlaget — det er da ganske rigtigt — og rettede i den forbindelse nogle spørgsmål til mig. Jeg finder det i og for sig mest naturligt, at hr. Guldborg gør nogle bemærkninger om det; det har han vel større forudsætninger for.

Hvad angår de af hr. Horn fremførte be-

tragtninger, hæftede jeg mig ved, at hr. Horn var af den opfattelse, at 1946-loven burde bringes ud af verden. Jeg hæftede mig også ved, at hr. Horn sagde, at riget fattedes penge, og at man derfor måtte lade dette indgå i en almindelig prioritering, hvad jeg naturligvis også er enig med hr. Horn i. Det blev videre sagt af hr. Horn, og også af hr. Guldborg, at vi nu må søge frem til en måde, hvorved vi kan centralstyre disse afgørende beslutninger.

Jeg vil også gøre en enkelt bemærkning i forbindelse med det af hr. Bilgrav-Nielsen fremførte. Jeg mener ikke, hr. Bilgrav-Nielsen fik svar på nogle af de mest relevante spørgsmål af dem, der blev stillet; det vil jeg nu overlade til hr. Bilgrav-Nielsen at se på. Men hr. Bilgrav-Nielsen var inde på et spørgsmål til ministeren, som jeg egentlig også godt vil interessere mig lidt for, og det er spørgsmålet om, hvilken betydning andre trafikinvesteringers gennemførelse vil kunne få for beslutningsgrundlaget her. Jeg har i denne forbindelse hæftet mig ved, at ministeren for kort tid siden vistnok har sat undersøgelser i gang med henblik på etablering af en fast forbindelse Jylland-Samsø og så naturligvis videre til Sjælland. Man har i provinslufthavnsudvalget lavet nogle beregninger, som vel nok må karakteriseres som relativt skitse-mæssige, over, hvad en eventuel Store-Bæltsbro vil betyde for det beslutningsgrundlag, vi her interesserer os for og beskæftiger os med, men det er lige så relevant, når nu ministeren tilsyneladende søger at fremme projektet Jylland-Samsø og videre til Sjælland, hvilken indflydelse det vil kunne få for det trafikunderlag, som Hammel eller Tirstrup eller en tredje mulighed skal operere ud fra.

**Guldborg:** Må jeg først takke for imødekommende svar med henblik på de to ting vedrørende fremgangsmåden. Nu kommer der altså en udvalgsbehandling. Jeg går ud fra, at den bliver både hurtig og effektiv, og det vil jeg da også gerne medvirke til. Derfor tjener det formentlig ikke noget formål her at bruge folketingets tid til at drøfte en hel masse detaljer, men der er et par ting, jeg gerne vil have sagt.

Jeg vil gerne nævne, at jeg allerede i min indledning sagde til trafikministeren, at der ikke var tvivl om, at han følte sig overbe-

[Guldberg.]

vist om, at det grundlag, han tog sin stilling på, var rigtigt, og jeg tilføjede, at der var heller ikke tvivl om, at jeg følte mig overbevist om, at det var forkert. Jeg føler stadig væk, at trafikministeren nok, vel ikke helt uforståeligt, måske i kraft af sin tidligere interesse for denne sag, som har ligget lokalt og ikke i folketingets trafikudvalg — og det er jo en ærlig sag — går rundt med nogle troldsplinter. Jeg vil gerne for ikke at gå ind i en polemik give et eksempel, som ministeren ikke selv har nævnt, men som jeg godt kunne tænke mig havde haft indflydelse, også med henblik på, hvad den tidligere regering mente om den sag. Det er et ganske pudsigt lille eksempel.

Da vi i den tidligere regering havde et møde med repræsentanter for Århus amtsråd med amtsborgmesteren i spidsen, så sluttede denne forhandling med på foranledning af amtsborgmesteren, at statsministeren gav tilsagn om, at nu skulle vi i hvert tilfælde nok tage hurtig stilling til denne sag. Amtsborgmesteren bad meget om, og det er vi alle sammen enige om, at nu måtte vi have en afgørelse. Jeg tror endda, han brugte det udtryk, „så hellere et nej end få den syltet“, hvorefter statsministeren gav tilsagn om, at den skulle ikke blive syltet. Næste dag fandt vi i pressen som den store overskrift — og det var ikke pressen, der skrev forkert, det var ikke pressen, der refererede forkert, det var en korrekt gengivelse af amtsborgmesterens referat af denne udtalelse: „Hammel lufthavn vil ikke blive syltet.“

Det er en udmærket illustration af noget af det, som jeg tror har skabt den nuværende trafikminister visse vanskeligheder i bedømmelsen af denne sag. For det kunne jo udlægges som, og det er der sikkert også nogen, der har gjort lokalt, at den tidligere trafikminister eller den daværende regering egentlig var meget sympatisk overfor, at nu skulle vi også se at få den sag i orden.

Trafikministeren citerede noget fra det trafikpolitiske udvalgs beretning af 1. oktober

1969, og jeg vil gerne beskæftige mig en lille smule med det for dermed lige, nu da det er nævnt her i tinget, også at få sat på plads, hvad der egentlig foregik. Der står i denne beretning dels noget om, at der har været foretræde af en deputation fra Hammel, og så står der, at der har været drøftelser med ministeren i flere samråd om dette spørgsmål; der står selvfølgelig ikke, hvad der er sket i disse samråd. Men så står der, at udvalget har drøftet spørgsmålet om amtskommunalisering — jeg behøver ikke at læse det hele op her — og så siger man, at det er man enig med ministeren i, man siger, at sammenhængende hermed er udvalget enig i, at antallet og placeringen af lufthavne nu bør fastlægges.

Sammenhængende hermed. Det gjaldt også for den forelæggelse, ministeren kom med, at disse to ting var koblet nøje sammen. Det blev sagt udtrykkelig fra min side, og det har jeg da lov at referere, at en forudsætning for dette var, at der så blev standsning, at vi i virkeligheden havde lufthavne nok. Så gjorde jeg en undtagelse for Thisted, og dernæst sagde jeg, at jeg følte mig forpligtet — jeg har nemlig, vil jeg gerne sige til ministeren, en betydelig respekt for, hvad folketinget har vedtaget — idet der var en lov fra 1946, som gav tilsagn om placering af en statslufthavn ved Århus og Esbjerg, og tilføjede derfor, at den følte jeg mig forpligtet af i det omfang, at jeg derfor ikke ville bruge ministeren for offentlige arbejders beføjelse til tekniske godkendelser til at forhindre, at der kunne etableres en lufthavn ved Esbjerg og Hammel, men at jeg i øvrigt ikke mente, at der var noget aktuelt behov for nogen af dem.

Der er altså ikke noget under stolen. Det er nemlig efter min opfattelse den helt korrekte fremgangsmåde i denne sag, og derfor kører den også på den måde. Videre vil jeg gerne til oplysning sige, at når Esbjerg har en anden karakter og sagen også fik et andet forløb — der er altså det, at det havnede bogstavelig talt aldrig på mit bord igen — så var der den store forskel mellem

## [Guldborg.]

Hammel og Esbjerg, at i Esbjerg lå der et areal udlagt til flyveplads, eksproprieret til flyveplads og suppleret op med arealer, som Esbjerg kommune, så vidt jeg husker endda gratis, har overdraget staten; det var et statsareal. Derfor er Esbjergsituationen den, at man med loven i hånd, med en ekspropriation anvendt og med arealer, man selv havde foræret staten, så vidt jeg ved — i hvert tilfælde var nogle af arealerne af den karakter — kommer til ministeriet for offentlige arbejder og siger, at man gerne vil have lov til at anlægge den et andet sted, fordi arealet ligger under byudvikling osv., uhensigtsmæssigt. Det er altså en helt anden situation, og det er først, da Hammelsagen kommer op og jeg bliver konfronteret med den og man altså må tage stilling til det helt konkrete, om man skal gå i gang med den på nuværende tidspunkt, at den når, om jeg så må sige, sin afgørelse.

Dér vil jeg gerne minde om, at jeg har følt, og det tror jeg også er korrekt, at når folketingets trafikudvalg har haft adskillige samråd, og når man har behandlet spørgsmålet, selv om det er et administrativt anliggende, og der er tilkendegivet visse ting over for udvalget, og udvalget har givet sin tilslutning til visse ting under visse forudsætninger, så kan det ikke være rigtigt at lade en sådan sag bare køre uden om folketinget; man kan i hvert fald drøfte den med udvalget, og dertil var den så nået, og dertil er vi kommet igen. Det vil jeg da gerne sige tak for; jeg synes, det er udmærket.

Jeg vil også gerne sige, at jeg mener, drøftelsen her og ministerens tilsagn om, at vi nu får den hurtige og saglige behandling, som det kan være rimeligt at give, selv om udvalget — men det er jo ikke alle dem, der sidder i udvalget i dag — jo har beskæftiget sig en hel del med sagen i forvejen, hvad man jo også kan høre på debatten, så er det naturligvis rigtigt at gå den vej. Under hensyn hertil kan jeg ikke se, at der er noget behov for at opretholde kravet om en debat om det næste punkt på dagsordenen, forespørgslen; det, der måtte mangle i gensidig oplysning og orientering, kan vi vel klare videre under den fortsatte behandling af sagen, og jeg vil i hvert fald gerne for mit vedkommende og for venstres vedkom-

mende give tilsagn om, at vi skal medvirke til, at det bliver hurtigst muligt.

**Bilgrav-Nielsen:** Jeg fik ikke et direkte svar fra ministeren, men jeg skal ikke afkræve ministeren det, da jeg regner med, at jeg har forstået ministeren ret, og ministeren har udtrykt sig, som jeg gerne ville have han skulle, idet han siger, at der ikke vil blive tale om, at regeringen ønsker at udnytte andre muligheder for at fremme Hammelsagen, dersom folketinget skulle komme til det resultat, at sagen ikke skal fremmes. Jeg går ud fra, at det var sådan, jeg måtte opfatte svaret.

I øvrigt vil jeg gerne sige i anledning af ministerens svar på de indlæg, der er givet, at det er jo en lille teknisk finesse, dette med at man kan komme en forespørgsel i forkøbet ved at fremsætte et lovforslag. Derved kan man undgå at afgive den redegørelse, som forespørgslen udtrykker ønske om, altså kan man stille sig i den position ved at fremsætte et lovforslag, at man besvarer indlæg. Det kan ofte være mere behageligt end selv at skulle komme med en redegørelse.

Men vel, jeg havde forventet, at ministeren ville have svaret på de spørgsmål, vi rejste. Det var karakteristisk, at ministeren i stedet for at svare gentog de spørgsmål, som vi andre havde kommentarer til i vore første indlæg. Ministeren fremførte, jeg tror, det var 10 punkter uden argumenter for, hvorfor man skulle bygge lufthavn ved Hammel. Nu går jeg ud fra, at det er noget af det, vi kan vende tilbage til i udvalget, og jeg skal derfor ikke stille disse spørgsmål igen; det ville sikkert også kun være spild af tid. Men ministeren gentager fra sin fremsættelse, at det er indiskutabelt, at ved en lufthavn i Hammel får man det største trafikunderlag, man kan få ved nogen jysk lufthavn. Det må nok indrømmes, at det er indiskutabelt, men spørgsmålet er bare: er det ønskeligt, og er det det eneste, der tæller? Hvor får man trafikunderlaget fra? Man får det fra én lufthavn, som nedlægges, og man får det derudover fra tre andre, mest fra Karup. Så må man da stille sig spørgsmålet: ja men er det ønskeligt for at tilvejebringe dette store trafikunderlag for Hammel, at man måske skaffer en situation for

## [Bilgrav-Nielsen.]

Karup, der giver færre frekvenser og dermed en dårligere lufthavnsbetjening for et område, som vi vist alle sammen har stor sympati for her i folketinget, nemlig det nordvestjyske område?

Det andet, ministeren er inde på, er, at dette er nødvendigt af hensyn til erhvervsudviklingen i Århusområdet. Det var jo en diskussion, som to af mine partifæller også deltog i, og jeg tror, jeg vil overlade denne diskussion til fortsat udvikling mellem de tre, der jo er fælles om at repræsentere Århusamt, men jeg er ikke enig i, at dette hensyn alene tilgodeses med dette anlæg. Der var altså ikke nogen egentlig argumentation. Den bedste støjmæssige placering, ja vel; hvad var det, man gjorde med hensyn til undersøgelse af støjproblemerne? Man sagde: her skal lufthavnen ligge, hvordan kan vi så placere banerne, uden at det generer for meget støjmæssigt? Det er ikke, hvad jeg forstår ved en rimelig støjmæssig undersøgelse af en lufthavnsplacering. Den må følge med, samtidig med at man overvejer, hvor placeringen skal være.

En anden ting, som ministeren gentager og stiller op som et argument, er udsigten til, at der her kan skabes større og hurtigere mulighed for, at vi får internationale forbindelser fra Jylland. Jeg sagde i mit indlæg, at jeg ikke var sikker på, at det argument holder, men også det kan vi jo komme tilbage til. Jeg mener, der også må tages hensyn til, hvor der i mellemtiden har udviklet sig en betydelig udenrigstrafik. Jeg må være enig med ministeren i, at vi nok ville have placeret vore lufthavne i provinsen anderledes, hvis vi havde haft et rent landkort — det er givet, at det ville vi, hvis vi var fornuftige — men jeg tror, vi er nødt til at tænke på, at vi ikke må se bort fra den placering, der har fundet sted, og vi må ikke se bort fra, at der er særdeles rentable lufthavne blandt de tilfældigt placerede jyske.

Jeg tror, det stort set er de punkter, som jeg efter mit indlæg føler hænger ubesvaret i luften. Jeg går ud fra, at ministeren vil fremføre den nødvendige argumentation over for udvalget.

En af de ting, jeg lagde megen vægt på i mit indlæg, var, at vi fik ikke bare en trafikøkonomisk bedømmelse, ikke bare en vurde-

ring af, hvor givtigt det vil være for et selskab at beflyve Hammel lufthavn, når man får et stort trafikunderlag dér, men også en vurdering af det sammenholdt med den situation, der opstår for de lufthavne, der aftappes for passagerer. Det er den sammenhæng, vi skal have i tingene, ellers er det umuligt for os at bedømme rimeligheden af anlægget.

Ministeren stillede sig spørgende over for, hvad der egentlig har været motiveringen for, at jeg er medvirkende til, at vi får denne debat her i dag. Det må nok være en og anden, at ministeren kan stille sig undrende over for det, efter at han i to omgange i folketingets spørgetid kategorisk har nægtet at besvare det konkrete spørgsmål fra mig, om han var indstillet på at lade denne sag, en sag af sådanne dimensioner, ca. 100 mill. kr.s investering, komme til reel behandling i folketingets trafikudvalg og lade folketingets trafikudvalg få indflydelse på den. Det ville ministeren ikke svare på, og det er da klart, hvad man gør i en sådan situation, når man altså ønsker at få folketinget inddraget i beslutningsprocessen: ja, så stiller man en forespørgsel, det er en af de muligheder, man har som oppositionsparti. Det er altså ministeren, der selv er årsag til, at vi har fået forespørgslen, en forespørgsel, som ministeren jo så er kommet lidt i forkøbet med med sit forslag, men det skal ikke bebrejdes ham, det er vi tilfreds med; netop den situation, vi nu har, med et kommende udvalgsarbejde, er vi tilfreds med.

Jeg skal ikke kommentere ministerens smådrillerier med hensyn til, hvad vores stilling var til Esbjerg lufthavn; den tidligere minister har jo udførligt redegjort for forskellen i de to problemstillinger. Og det er da klart i dag for alle og enhver, at Hammel lufthavns placering vil få langt større indflydelse og betyde langt større påvirkning af eksisterende lufthavne end placeringen i Esbjerg; men jeg er ikke så sikker på, at vi skulle have haft lufthavnen i Esbjerg, det vil jeg ærligt tilstå. Man kan jo lære; hvis man ikke er alt for tykhudet, så indrømmer man jo, at man lærer nu og da. Men jeg må sige, at det var jo navnlig efter, at vi i folketingsudvalget var blevet enig om, at dette med bygning og drift af provinslufthavne i fremtiden bør være et kommu-

[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-



[Arne Larsen.]

mel, om det er en lufthavn af klasse B eller af klasse A, om det skal være en lufthavn, der betjener international rutetrafik, chartertrafik, luftfragt osv., og hvor stort format den skal have. Ydermere står der, at såfremt man følger projektoverslaget, vil den komme til at koste ca. 70 mill. kr. i anlægsudgifter under forudsætning af, at det ikke i byggeperioden bliver besluttet at anlægge en tværbane til den projekterede hovedbane. Altså, vi kan risikere, at vi her ønsker at få anlagt en provinslufthavn til indenrigsluftfart, men så er der andre kræfter, der siger: nej, nu skal vi rigtignok have tværbaner og parallelbaner, og nu skal den udbygges. Og så har vi jo akkurat den samme misere, som vi har i Kastrup, og det kan da ikke være meningen. Det må være meningen, at folketinget får en lille smule hånd i hanke med, hvad der skal ske i dette område.

Vi fik ikke svar på, hvilken indflydelse nye faste forbindelser henholdsvis over Kattegat og over Store-Bælt ville få for lufttrafikken fra en ny lufthavn ved Hammel. Jeg tror, at det vil komme til at influere ganske betydeligt, og at det vil ødelægge økonomien for en ny lufthavn dér ganske eftertrykkeligt.

**Ministeren for offentlige arbejder (Kampmann):** Hr. Bendix gentog en række spørgsmål, som jeg erkender jeg vistnok ikke fik besvaret i første omgang, men det var mere af tidsmæssige årsager end af ulyst til at besvare dem.

For det første var der spørgsmålet om de meteorologiske forhold. Det er et synspunkt, hr. Bendix har trukket frem ved tidligere lejligheder, og dér kan jeg henvise til adskillige rapporter, som hele tiden har ligget tilgængelige også for hr. Bendix i luftfartsdirektoratet; hvis hr. Bendix ikke har set dem i luftfartsdirektoratet, skal jeg naturligvis gerne, hvis det ønskes, få dem oversendt til udvalget.

Derefter var der spørgsmålet om rentabiliteten. Dér kan jeg sige, at jeg er enig med hr. Bendix i, at man kan beregne rentabilitet på mange forskellige måder, man kan lave en mere privatøkonomisk kalkule, man kan forsøge at inkorporere visse samfundsmæssige faktorer af miljømæssig art, af tra-

fiksikkerhedsmæssig art osv., som ofte er væsentlig vanskeligere målelige, og det har måske nok været årsagen til, at netop de faktorer så sjældent inddrages i disse kalkuler. Men hvis man nu til grund lægger en privatøkonomisk kalkule, som hr. Bendix og hans parti jo normalt er tilhængere af at man gør, så har jeg da fået meddelt tallene fra dem, der er økonomisk ansvarlige for det pågældende projekt, nemlig Århus amtskommune — det går jeg ud fra at hr. Bendix retter sig efter — som viser, at man i 1985-86 under forudsætning af en meget snarlig projektstart vil have et akkumuleret overskud på 180 mill. kr., som kommer skatteyderne i det amt, hvor hr. Bendix bor og er valgt, til gode, uden at der bliver nogen udgift for skatteyderne, al den stund kommunen selv har midler, som man kan låne af og udføre et i privatøkonomisk forstand overordentlig rentabelt projekt for. Men jeg erkender helt ud, at hvis man vil anlægge det synspunkt, at det ikke alene er privatøkonomiske faktorer, der skal indgå, men også andre faktorer, så er det nøjagtige mål for rentabiliteten naturligvis mere tvivlsomt; det gælder dog vistnok ikke alene Hammel lufthavn, det gælder vistnok samtlige de trafikinvesteringer, som vi til daglig står over for.

Derefter mente hr. Bendix, at lovforslagets gang eller skæbne, skal vi måske snarere kalde det, her ved førstebehandlingen burde få nogle former for konsekvenser — for undertegnede, går jeg ud fra. Nu var jo netop den passage i hr. Bendix' indlæg i og for sig ikke præget af nogen videre form for klarhed over, hvilke konsekvenser det i betragtning af omfang skulle få, idet det er et regeringsforslag, som foreligger her, og der er tilsikret, går jeg ud fra, lovforslaget en udramatisk og udogmatisk behandling i trafikudvalget, uden — og jeg lagde mærke til, at hr. Guldberg netop efterlyste det — at man måske alt for hårdt låser sig fast i positioner, som det for alle parter kan være vanskeligt at komme ud af.

Dér vil jeg da godt sige, at der har været udtrykt en række ønsker om, at der skal foretages videregående samfundsmæssige kalkuler, end det hidtil har været tilfældet, og det har jeg sagt jeg beredvilligt vil gøre. Men jeg går også ud fra, at hr. Bendix vil bekræfte, at såfremt disse samfundsmæssige

[Ministeren for offentlige arbejder.]

kalkuler viser, at det i bredere og videre samfundsmæssig forstand virkelig er rentabelt at anlægge en lufthavn ved Hammel, så vil hr. Bendix naturligvis rette sig herefter. Det er vel nogle af de oplysninger, man vil have frem og ønsker i udvalget, og dem vil man få. Jeg går da ikke ud fra, at man har gravet sig så langt ned i skyttegravene, at man ikke er parat til at rette sig efter de oplysninger, som kommer, hvis de ikke kan anfægtes.

Derefter nævnte hr. Bendix som en konkret variabel, som burde indgå i vurderingen, Samsøprojektet, og dér sagde hr. Bendix, at trafikministeren vistnok havde udvidet kommissoriet for Store-Bæltsudvalget. Man kan roligt stryge ordet vistnok. Det har været meddelt i pressen for ca. en uges tid siden, at kommissoriet er udvidet, så det er der for så vidt ingen grund til at så tvivl om.

Jeg takker hr. Guldberg for bemærkningerne om hr. Guldbergs og venstres medvirken til, at vi får en klaring på dette spørgsmål. Jeg vil da også vedstå, at for mange parter er det ønskeligt med en klaring, uanset om det bliver et ja eller et nej, fordi så mange er impliceret i dette spørgsmål, at det er en urimelig skæbne at lægge på de pågældendes hoveder, at vi ikke, efter at dette projekt har været drøftet siden 1946 i folketinget og andre steder, har kunnet nå til klarhed. Jeg tror nok, jeg kan sige, at der er så mange gode kræfter, der har tilsikret denne sag en snarlig og hurtig behandling, at jeg føler mig overbevist om, at det opnår vi.

Derefter vil jeg godt gøre et par bemærkninger om Esbjergsagen, og når jeg gør det, er det, fordi anlæggelsen af Esbjerg lufthavn vistnok ikke har været drøftet ret meget her i salen i hvert fald. Hr. Guldberg mener, at der er en væsentlig forskel i Hammelsagen og i Esbjergsagen, og hertil henholdt hr. Bilgrav-Nielsen sig. Nu må jeg sige, at det er lidt vanskeligt at se, hvori forskellen består. Man kommer ud i begge sager, fordi man i trafikudvalget, så vidt jeg har forstået det, vedtager, at finansieringen kan kommunaliseres, enten bykommunaliseres eller primærkommunaliseres eller amts- eller sekundærkommunaliseres. Det vil sige, at i begge tilfælde mister man et stærkt styrings-

instrument, som en statslig finansiering i overensstemmelse med lufthavsloven fra 1946 ville have været. Jeg går ud fra, at det er vi i hvert fald enige om.

Det næste spørgsmål er godkendelsen af placeringen ved Esbjerg, henholdsvis ved Hammel. Dér går jeg ud fra, at Esbjergs godkendelse er meddelt efter §§ 55 og 56 i lufthavsloven — præcis på samme måde som det har været tilfældet for Hammel — hvor der står, at en sådan meddelelse kun kan gives, såfremt de og de betingelser er til stede, som jeg har citeret i mit første indlæg. Det vil altså sige, at en lang række af de overvejelser må have været parallelle og må have været gennemført både for så vidt angår Esbjerg og Hammel. Det afgørende kan vel herefter ikke være, om der i det ene tilfælde skal eksproprieres og i det andet tilfælde ikke eksproprieres; det kan vel ikke være det afgørende spørgsmål. Enten anlægger man et behovsmæssigt synspunkt eller et planlægningsmæssigt synspunkt, og så giver man tilladelserne hele vejen igennem, hvis man synes det er i orden, eller også siger man til sig selv: det er ikke i orden, og så stopper man så hurtigt som overhovedet muligt. Det afgørende kan i og for sig ikke være ekspropriationen. Det afgørende kan være planlægning, det afgørende kan være samfundsmæssige hensyn, alt det kan jeg forstå, men det afgørende kan ikke være, om der skal eksproprieres i det ene tilfælde og ikke eksproprieres i det andet tilfælde.

Derfor mener jeg i og for sig, at sagerne er ganske parallelle, og så er det rigtigt, at der var nogle drillende bemærkninger fra undertegnede til hr. Bilgrav-Nielsen omkring Esbjerg, fordi hr. Bilgrav-Nielsen, forstod jeg, tidligere i trafikudvalget ikke reagerede på den administrative procedure, som Esbjergsagen havde passeret, og i og for sig heller ikke reagerede på de forslag til administrativ procedure, som Hammelsagen passerede. For det første har hr. Bilgrav-Nielsen selv været med til at amtskommunalisere lufthavnen, og for det andet har hr. Bilgrav-Nielsen vistnok ikke gjort indvendinger, da hr. Guldberg tidligere godkendte placeringen af en Hammellufthavn efter de præmisser, en sådan godkendelse skal have. Så er det måske rimeligt for undertegnede at gå ud fra, at når hr. Bilgrav-Nielsen tidligere har godkendt en sådan proces og

[Ministeren for offentlige arbejder.]

erkendt, at retligt har jeg intet foretaget mig, som ikke var lovmedholdeligt, så kunne den samme proces, som var anvendt af den tidligere trafikminister på Esbjerg, anvendes af den nuværende trafikminister på Hammel.

Vel, jeg skal gerne for at kaste total belysning over sagen — idet jeg forstår, at hr. Bilgrav-Nielsen har lært af Esbjergsagen og vistnok også antydede, at han ikke var så glad for, at Esbjerg lufthavn på det pågældende tidspunkt blev etableret, uden at han dog på det tidspunkt gjorde sin indflydelse gældende — klart præcisere, at såfremt der er et flertal i folketinget imod Hammel lufthavn, vil man ikke bruge anden hjemmel, man måtte have, til at få gennemført Hammellufthavnen. Dermed tror jeg i og for sig, at sagen ligger så klart, som i hvert fald hr. Bilgrav-Nielsen ønsker at denne sag skal ligge.

Jeg vil også i behjælpende øjemed sige til hr. Bilgrav-Nielsen, at dette er ikke et spørgsmål om lufthavnsloven af 1946, for lufthavnsloven af 1946 pålagde at anlægge en statslufthavn ved Århus. Vi har i og for sig hævet os ud over dette niveau, idet man har anmodet Århus amtskommune om selv at finansiere noget, Århus amtskommune har sagt den gerne vil. Så hvis der er nogen lov, der skal ophæves, er det ikke statslufthavnsloven fra 1946, det er snarere det, hr. Horn var inde på, nemlig lufthavnslovens §§ 55 og 56, men det kan vi formentlig diskutere fordomsfrit i udvalget.

Jeg må også sige til hr. Bilgrav-Nielsen, som refererede til sine to tidligere spørgsmål i spørgetiden, at jeg i begge besvarelser vistnok bekræftede, at jeg var tilhænger af, at det var nødvendigt med en central styring for lufthavnens vedkommende, også for provinslufthavnenes vedkommende, så her har der på intet tidspunkt været nogen som helst uenighed mellem hr. Bilgrav-Nielsen og undertegnede. Jeg understregede bare, at vi måske i denne styringsprocedure har svækket os selv ved at lade dem blive amtligt eller kommunalt finansieret. Men o. k., der er midler, og der er instrumenter tilbage, som vi i fællesskab skal vide at udnytte. De er måske ikke lige så logiske, som et finansieringsmæssigt middel havde været, men der er midler tilbage.

Det skal også være et svar til hr. Arne Larsen, som både i sit første og sit andet indlæg blev ved med at sige, at vi måtte have hånd i hanke med udviklingen. Det forstår jeg, og jeg kan helt tilslutte mig den tankegang, der ligger bag ved ønsket om en bedre styring af provinslufthavnene. Jeg har blot sagt, og det vil jeg godt gentage fra mit første indlæg, at når det måske i Jylland er planlægningsmæssigt bedst funderet af samtlige alternativer at placere en lufthavn i Hammel, så kan man alt efter gemyt mere sig over moralen eller ikke moralen af, at det netop er den lufthavn, der måske ikke bliver udført.

(Kort bemærkning).

**Bendix:** Bare den korte bemærkning, at jeg altså forstår på ministeren, at der i luftfartsdirektoratet ligger nogle meteorologiske rapporter. Nu har jeg ikke min daglige gang dér, så det havde jeg ikke noget kendskab til, men jeg noterer mig, at ministeren vil sørge for, at de bliver bragt til udvalget.

Det er ikke rigtigt, som ministeren påstår, at jeg og mit parti i enhver situation vil være af den opfattelse, at det, der skal lægges til grund for bedømmelsen af en offentlig investering, er en privatøkonomisk kalkule, og det ved ministeren naturligvis også udmærket. Men jeg noterer også her med tilfredshed, at ministeren er indstillet på, at vi nu skal ind i en langt bredere analyse af dette projekt, end der har været foretaget indtil nu, og det vil give mulighed for at træffe en beslutning.

Lad mig sige til slut, at mine bemærkninger om konsekvenserne er jeg ikke et øjeblik i tvivl om at ministeren såre vel forstod. De var vist i og for sig klart nok udtrykt.

(Kort bemærkning).

**Bilgrav-Nielsen:** Jeg har kun anledning til at sige tak til ministeren, for jeg synes, han var betydelig mere klar i sin fremstilling og i sin forhandlingsvillighed i anden omfang end i første. Jeg tror nu virkelig, at vi får en mulighed for at komme igennem alle problemerne i udvalget.

Jeg vil gerne i anledning af, at ministeren igen kom tilbage til problemet i Esbjerg kontra Hammel, gøre opmærksom på, at jeg følte ikke, alt imens sommerferien forløb, at

## [Bilgrav-Nielsen.]

der var nogen grund til, at jeg skulle foranstalte folketingets trafikudvalg indkaldt om Hammelproblemerne, al den stund det syntes mig klart, at den daværende trafikminister var indstillet på, at der ikke skulle bygges lufthavn ved Hammel. Men jeg kan da godt sige til den nuværende trafikminister, at jeg mener, at denne sag ville være havnet i folketingets trafikudvalg, også hvis den tidligere minister — jeg tror, i øvrigt han selv ville have forelagt den — ville have truffet en anden afgørelse end den, han traf. Jeg kan da godt sige til den nuværende trafikminister, som jo blev minister på det motto, at nu skulle folketinget i centrum for arbejdet, at i den forrige regerings tid blev der, så vidt jeg erindrer, ikke gennemført én eneste trafiksag af betydning, uden at der var endog fuldstændig enighed i folketingets trafikudvalg. Så jeg er sikker på, at også denne sag ville være havnet dér.

Jeg kendte ikke så meget til den nye minister og hans administration, så jeg syntes, der var anledning til at bede ham om, når han nu skulle lede dette arbejde, at han så kom til trafikudvalget med sagen. Men vel, det skal vi ikke diskutere mere, nu må vi diskutere de problemer, der viser sig undervejs. Jeg er helt enig med ministeren om, at styringsmulighederne har vi, og jeg er også villig til at drøfte, om det er i luftfartsloven, vi skal have en bestemmelse ind om, at styringen er klart hos folketinget og ministeren.

**Ministeren for offentlige arbejder (Kampmann):** Da debatten nu synes under afslutning, skal jeg kun sige til hr. Bilgrav-Nielsen, at Århus amtskommune vistnok ikke havde den samme opfattelse i sommer, som hr. Bilgrav-Nielsen havde, nemlig at Hammel lufthavn ikke kunne gennemføres. Det er jo også belyst af hr. Guldberg, særlig da man i skrivelse af 22. juni 1971 fra statens lufthavnsvæsen fik godkendt placeringen ved Hammel.

**Guldberg:** Det skal kun blive en kort bemærkning, men jeg kommer alligevel til at sige til allersidst, at jeg beder trafikministeren være helt klar over, at der ikke var nogen væsentlig forskel i synet på Esbjerg

og Hammel, i hvert fald ikke fra min side; jeg anser og anså dem for lige uaktuelle og lige overflødige på det tidspunkt. Men der var en forskel i de faktiske forhold. Det kan vi analysere nærmere senere, men bare den ene bemærkning nu, at der var en lufthavn i Esbjerg og tilsagn til koncessionshaverne om at flyve, så der var altså en rent faktisk forskel; så kan man i øvrigt give sig til at diskutere den, men det synes jeg ikke der er nogen grund til at forlænge diskussionen med.

Jeg vil gerne sige, at efter den debat, der nu har været her under første behandling af dette lovforslag, og efter de tilsagn, ministeren har givet — jeg tror, vi på forhånd var enige, men nu er det altså også formelt bragt i orden — kan jeg ikke se nogen som helst grund til, at vi skulle fortsætte diskussionen under næste punkt på dagsordenen, så jeg vil gerne tage forespørgslen tilbage.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.*

**Første næstformand (Grete Hækkerup):** Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den som punkt 4 på dagsordenen opførte forespørgsel til ministeren for offentlige arbejder af Guldberg m. fl. er nu af forespørgerne taget tilbage. Den er hermed bortfaldet.

Den sidste sag på dagsordenen var:

*Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående forslag til folketingsbeslutning om en ændring af koncentrationspolitikken i Grønland [af Lembourn m. fl.].*

Valgt blev: *Jørgen Peder Hansen, Lysholt Hansen, Horn, Henning Jensen, Søren B. Jørgensen, Johan Nielsen, Moses Olsen, Poul Dam, Kurt Brauer, Lembourn, Bo Kristensen, Ellen Strange Petersen, Holger Hansen, Nyboe Andersen, Brøndlund Nielsen, Svend Haugaard og Ole Vig Jensen.*