

Jeg håber dog undervejs, at jeg får at vide, hvad det er i vores lovgivning, man konkret vil have ændret inden for naturbeskyttelses- og planområdet osv. Venstre er kommet med en række ideer om beskyttelseslinjer osv., som jeg allerede her i Folketinget har givet udtryk for min kritiske meninger om. Lad os dog få de ting på bordet.

Jeg har sagt ja til forenklinger, og jeg har sagt ja til at se på løsning af konkrete problemer. Jeg tror, uenigheden er størst med hensyn til, om udgangspunktet er så ringe, som man siger, eller om det i virkeligheden ikke er et meget godt udgangspunkt, vi har, og at vi på basis af dette gode udgangspunkt kan se på de enkelte elementer.

Jeg vil sige til hr. Langkilde, der konkret spurgte mig om informationsindsatsen, at jeg netop har nedsat et udvalg sammen med landbrugets organisationer og Aamtsrådsforeningen, der skal komme med forslag om, hvordan vi kan give den bedst mulige information til den enkelte landmand. Jeg synes, det vil være forkert af mig at foregribe det udvalgsarbejde. Lad nu de mennesker få den fornødne tid. Vi vil i hvert fald gøre, hvad vi kan, for at det kan blive et effektivt og positivt udvalgsarbejde.

(Kort bemærkning).

Niels Jørgen Langkilde (KF):

Jeg håber da, regeringen går til det udvalgsarbejde med nogle indstillinger, som kan blive prøvet i det spændende forum, og at man vil informere befolkningen i form af f.eks. kortmateriale, så befolkningen ved, hvad der findes af restriktioner. Men jeg havde to andre spørgsmål, og det ene gik på høringsdelen. Hvad vil man gøre her? Det andet var om registrering af alle de arealreservationer, der findes.

Jeg tror ikke, det forholder sig sådan, som ministeren mente, at vi kunne være uenige om, om det stod ringe til med udgangspunktet. Jeg synes, det står rimelig godt til, men vi vil gerne gøre det bedre, så hvorfor ikke benytte lejligheden til det?

Hermed sluttede forhandlingen.

Den næste sag på dagsordenen var:

18) Første behandling af lovforslag nr. L 164: Forslag til lov om overdragelse af Aalborg og Odense lufthavne.

Af trafikministeren (Bjørn Westh).
(Fremsat 6/2 97).

Lovforslaget sættes til forhandling.

Forhandling

Erling Christensen (S):

Med dette lovforslag søger trafikministeren Folketingets bemyndigelse til vederlagsfrit at overdrage Aalborg og Odense lufthavne til de lokale kommuner eller kommunale fællesskaber, men i øvrigt på vilkår, som trafikministeren fastsætter.

I lovforslaget tales der i den forbindelse om, at for det første skal de nye selskabers vedtægter godkendes, for det andet skal tjenestemænd, der arbejder ved Aalborg og Odense lufthavne, bevare deres ansættelsesforhold i staten, og for det tredje skal selskaberne tilbyde tjenestemændene overgang til ansættelse i selskaberne.

Da Aalborg lufthavn både i 1995 og 1996 har givet overskud og der i øvrigt ikke er udsigt til ændringer i passagertallet i nedadgående retning, er der ikke de store problemer med hensyn til Aalborg lufthavn, som kommunerne i Nordjylland ifølge lovforslaget gerne vil overtage fra den 1. januar i år.

For Odense lufthavn gør der sig derimod helt andre problemer gældende. Åbningen af den faste Storebæltsforbindelse vil ændre trafikmønsteret og forventes at føre til, at et faldende antal passagerer vil bruge Odense lufthavn. Det forhold har vi været vidende om, siden vi her i Folketinget for næsten 10 år siden besluttede at lave den faste forbindelse over Storebælt, og derfor har man også i Statens Luftfartsvæsen og i Trafikministeriet vidst, at omkostningerne ved driften af lufthavnen måtte og skulle sænkes.

Jeg er ikke bekendt med, at disse forberedelser er taget. Der er heller ikke taget stilling til, hvor mange ansatte der vil være behov for efter den 1. juni i år, og derfor heller ikke til, hvilke tjenestemænd staten skal tilbyde anden beskæftigelse eller ventepenge. Derfor er der heller ikke oplyst det antal medarbejdere, det nye selskab efter lovforslaget skal tilbyde ansættelse. Oplysningerne fremgår ikke af lovforslaget og bemærkningerne dertil.

Det vil helt klart være umuligt efter den 1. juni at finde beskæftigelse til 33 medarbejdere i Odense lufthavn, men det er lige så klart, at Fyn også efter åbningen af Storebæltsforbindelsen har brug for, at Odense lufthavn holdes åben. Der skal ikke herske tvivl om, at Fyns Amt og de fynske borgere lægger stor vægt på, at Odense lufthavn bevares.

Det skal derfor understreges fra min side, at den bemyndigelse, vi nu giver trafikministeren, ikke skal bruges til at stille urimelige vilkår ved overdragelsen af lufthavnen. Det gælder både kravet om antallet af medarbejdere, som det nye selskab skal overtage, og det gælder det beløb, som skal stilles til rådighed til forbedringer af landingsbaner og løsningen af miljøproblemerne.

Der er stor interesse på Fyn for at overtage og dermed bevare Odense lufthavn. For store og for høje krav i forbindelse med overtagelsen vil på sigt betyde, at lufthavnen nedlægges eller nedklassificeres, og det synes jeg ikke må ske. Havde staten som for Aalborg lufthavns vedkommende været i stand til at drive Odense lufthavn med overskud, havde overdragelsen selvfølgelig været lettere.

Jeg glæder mig over, at der ikke i lovforslaget er bindinger for trafikministeren med hensyn til forhandlingsmuligheder med den af Fyns Amtskommune nedsatte arbejdsgruppe. Derfor tror jeg også på et godt resultat for både Odense og Aalborg, og derfor støtter Socialdemokratiet lovforslaget.

Erik Jacobsen (V):

Venstre kan støtte dette lovforslag, fordi Venstre er af den opfattelse, at de små lufthavne er en vigtig del af infrastrukturen. Nogle steder vil det gå ud over hele erhvervsudviklingen, hvis der ikke er nogle kommunale fællesskaber, der står bag økonomien i en lufthavn.

Det, vi må forlange, er, at alle lufthavne får samme bevågenhed fra ministeriets side som de her omtalte lufthavne. Hvor der eksempelvis er en lufthavn, som benyttes af forsvarets fly, er det naturligvis ikke en kommunal opgave selv at klare udgifterne.

I udvalget vil vi stille en række spørgsmål for at få klargjort, at vi stiller infrastrukturen lige for lufthavnene.

Niels Jørgen Langkilde (KF):

Da Det Konservative Folkepartis ordfører, hr. Kaj Ikkast, ikke kan være til stede, skal jeg frem-

sætte Det Konservative Folkepartis synspunkter om dette lovforslag:

Jeg skal udtrykke, at vi grundlæggende støtter lovforslaget. Tidligere konservative trafikministre har forsøgt noget lignende, og vi har en grundlæggende tillid til, at den siddende trafikminister vil kunne afslutte forhandlingerne på en god måde, dvs. på en måde, der ikke blot er god for det danske samfund, men også er god for de berørte områder.

Det Konservative Folkeparti er af den opfattelse, at man kunne få en mere rationel og mere effektiv drift, hvis man lagde beslutningerne ud til de steder, hvor man har et større lokalkendskab. Det er den helt rigtige vej at gå.

I Aalborg synes problemerne, som den socialdemokratiske ordfører så rigtigt sagde, ikke at være særlig store, men omvendt er der problemer i det fynske område. Det viser den lange, ofte meget følelsesladede debat, der har været på Fyn om spørgsmålet.

Jeg har forstået, at ministeren ikke er interesseret i at reducere det odenseanske område til en forstad til København eller Billund i luftfartsmæssig henseende, og det er ganske udmærket. Der er stor lokal interesse for, at der skal bygges nyt, og at der skal konkurreres på nye betingelser, efter at broen er åbnet, og det tror jeg den lokale placering af ansvaret vil medvirke til.

Til slut vil jeg sige, at vi vil følge udvalgsarbejdet omhyggeligt og stille en række spørgsmål for at få uddybet enkelthederne i forslaget.

Tommy Dinesen (SF):

Jeg kan sige om det forslag, vi her skal behandle, at med hensyn til Aalborg lufthavn har vi ikke de store problemer.

Hvis det er sådan, at kommunerne går ind for, at de vil overtage nogle af lufthavnene, er der ikke de store problemer med det fra vores side. Men der er altså et problem med hensyn til, at staten skal betale 15 mio. kr. for at asfaltere nogle landingsbaner. Det vil vi ikke være med til.

Jeg har nu hørt to trafikpolitikere, der er valgt på Fyn, snakke godt for specielt Odense lufthavn. Her må jeg altså sige, at når man har været med i debatterne om den faste forbindelse over Storebælt, er det jo ikke nogen hemmelighed, at alle har været klar over, at lufthavnen ved Odense var en af dem, der ville blive nedlagt på baggrund af oprettelsen af den faste forbindelse, og nu kommer man altså og siger, at den skal opretholdes.

Jeg mener selv, den er en dødssejler; det vil jeg godt sige. Men hvis kommunerne kommer ind, må de være ansvarlige over for vælgerne og påtage sig de udgifter, der er på området. Vi vil i hvert fald under ingen omstændigheder være med til, at staten skal betale for asfalteringen af landingsbanerne. Det mener vi simpelt hen er en udgift, der ikke er nødvendig. Jeg tænker på, hvor mange andre steder man godt kan bruge nogle millioner kroner, som ville være betydelig bedre anvendt, bl.a. færger til småøer og andre, som ikke kan få noget, så vi vil ikke være med til det her.

(Kort bemærkning).

Erling Christensen (S):

Man har jo lov at have den holdning til Odense, som SF har, men jeg vil bare sige til hr. Tommy Dinesen, at som mangeårigt medlem af Trafikudvalget må det være klart for hr. Tommy Dinesen, at i sådanne såvel som i andre sager, hvor det handler om trafik og overdragelse, skal det overdragne være i orden. Men det er altså ikke tilfældet i Odense, og det har været gældende længe. Man har været tilbageholdende med den investering fra statens side i Odense lufthavn, indtil problemet med, hvem der skulle have ejerskabet i fremtiden, var afklaret.

(Kort bemærkning).

Niels Jørgen Langkilde (KF):

Hr. Tommy Dinesen sagde, at øfærgerne slet ikke fik nogen tilskud, men det er jo ikke rigtigt. De får store tilskud, fordi man mener, det er væsentligt, at der også er ordentlige trafikforhold for dem, der bor på de små øer. Det kan selvfølgelig være, det skal være større, det er så et andet spørgsmål. Der er betydelige tilskud fra både kommuner, amter og stat, for de har ikke en jordisk chance for at klare sig uden.

Hvis det fynske eller nordjyske område føler, at de vil lægge ekstra penge i kassen for at sikre en solid infrastruktur, der kan hjælpe erhvervsudviklingen, eller hvis man vil sikre Falcks sygetransport, eller hvad ved jeg, må det være de lokales ansvar at træffe de beslutninger, og vi har tillid til, at folk er klar til at stå til ansvar over for vælgerne, hvad enten det så er amtet eller kommunen, der kommer i den situation.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Efter en drøftelse i SF's folketingsgruppe er vi blevet enige om, at hvis man vil overtage det

her, kan man bare gøre det. Det er jo adskillige millioner kroner, man giver kommunerne.

Men de områder kan jo bruges til mange andre ting, og hvem siger, at hver eneste forholdsvis store by absolut skal have sin egen lufthavn? Det er jo det, der ligesom lægges op til, og det er overhovedet ikke det, diskussionen gik på for 10 år siden. Hvis man ikke fik den faste forbindelse, ville det hele simpelt hen bryde hele sammen, Fyn ville synke, eller hvad ved jeg. De kunne slet ikke overleve.

Og nu kommer altså det sidste, som man vil hive ud af Folketinget, nemlig de 15 mio. kr., og det vil vi ikke være med til, for der er mange andre steder, hvor man kunne bruge 15 mio. kr. betydelig bedre. Bare for at tage en af tingene nævnte jeg før øfærgerne, men f.eks. 15 km cykelsti et eller andet sted i landet vil vi også hellere stemme for.

Vibeke Peschardt (RV):

Det Radikale Venstre kan støtte lovforslaget om overdragelse af Aalborg og Odense Lufthavne til de respektive kommunale fællesskaber.

Som vi har hørt, giver overdragelsen af lufthavnen i Aalborg ingen problemer. Der er enighed om, hvordan man skal finansiere det, og det går tilsyneladende ganske glat.

Og jeg har fået en henvendelse fra politikere fra Fyn, som gerne ser, at man i videre omfang end det, der lægges op til i lovforslaget, støtter bevarelsen af en lufthavn dér. Og når jeg tænker på, at man hele tiden, fra det øjeblik Storebæltsforliget blev indgået, har vidst, at den lufthavn var i fare, synes jeg, det er ganske flot, at staten tilbyder en 50/50-finansiering og vil give 15 mio. kr. til renovering af landingsbanerne, og at de berørte kommuner eller amtet alene eller kommunerne og amtet i fællesskab så kan overtage lufthavnen, hvis de gerne vil drive den videre. Det er en model, man har prøvet andre steder, f.eks. ved vejudbygninger, bl.a. ved motorvejsforsøget i Københavns Amt, og jeg synes, det er en rimelig ordning for Fyn.

Der har i Storebæltsforliget været lagt op til, at denne lufthavn skulle nedlægges, men hvis de gerne vil beholde den, må de finde pengene til det.

Så vi støtter lovforslaget.

Bent Wissing (FP):

Jeg kan på Fremskridtspartiets vegne meddele, at Fremskridtspartiet er tilhænger af det foreliggende lovforslag.

Forslaget åbner mulighed for, at trafikministeren kan overdrage Aalborg og Odense Lufthavne til fortsat drift i kommunalt regi på linje med det, der er tilfældet med de øvrige provinslufthavne.

Overdragelsen af de to lufthavne til de lokale kommuner eller til kommunale selskaber vil, som det også fremgår af forslaget, give de lokale myndigheder mulighed for gennem investeringer og driftsmæssige ændringer dels at imødekomme konkrete ønsker fra det lokale erhvervsliv og dels gennem en udvikling af markedsføringen af lufthavnene at tiltrække mere trafik, end tilfældet er i dag.

For Aalborg Lufthavns vedkommende fremgår det af lovforslagets bemærkninger, at kommunerne eller det kommunale fællesskab indgår en aftale med forsvaret om den fortsatte civile benyttelse af lufthavnen og om forsvarets levering af tjenesteydelser til selskabet og betalingen herfor.

I Fremskridtspartiet går vi ud fra, at en sådan aftale vil indebære, at forsvaret får fuld dækning for alle relevante udgifter, således at den civile lufttrafik ikke skal opretholdes ved, at der tæres på forsvarets budgetter.

For Odense Lufthavns vedkommende vil vi dog bemærke, at vi stiller os noget tvivlende over for, om denne lufthavn fortsat vil kunne opretholdes. Og hvis betingelserne for den fortsatte drift vil betyde en stor regning til lokal-samfundets skatteydere, vil vi græde tørre tårer, dersom lokalsamfundets kommuner beslutter ikke at medvirke til Odense Lufthavns fortsatte beståen.

Med disse bemærkninger kan Fremskridtspartiet gå ind for lovforslaget, og vi er indstillet på et positivt udvalgsarbejde.

Jette Gottlieb (EL):

Jeg vil indledningsvis sige, at Enhedslisten til hver en tid vil støtte initiativer, der har til formål at reducere antallet af startbaner til dansk indenrigsflyvning, for vi mener grundlæggende, at det er uforeneligt med den officielle danske målsætning om nedbringelse af det danske CO₂-bidrag at opretholde anden national luftfart, end hvad liv og sikkerhed i øvrigt måtte medføre et behov for.

Men da dette forslag indebærer, at Odense Lufthavn efter al sandsynlighed lukkes, og at det overlades til Aalborg Erhvervsråd og kommunen at stå for lufthavnen dér, kan Enhedslisten dog støtte lovforslaget, idet det må være

op til Aalborg Kommune og dens borgere at tage stilling til, hvorvidt man finder det miljømæssigt og økonomisk forsvarligt at opretholde lufthavnen.

Dette være sagt i lyset af den forhåbentlig øgede konkurrence, som DSB om kort tid er i stand til at give lufttrafikken mellem København og Aalborg.

Men i parentes bemærket skal det nævnes, at vi synes, det ville være fuldstændig knald i låget at investere 15 mio. kr. i en lufthavn, hvis den er under afvikling.

Derudover vil vi principielt sige, at det er vores holdning, at vi i disse EU-liberaliseringstider bør forsøge at redde, hvad reddes kan af den kollektive trafik, ved at samle de forskellige trafiksystemer i amtsligt og lokalt regi.

Her i salen skal vi i morgen behandle forslaget om udlæggelse af store dele af statens vejnet til amterne, hvilket også er en del af decentraliseringen af trafikplanlægningen, og når vi synes, en sådan decentralisering er positiv, er det, fordi vi har en forventning om, at man på lokalt plan vil prioritere anderledes, end man gør, når nogle af midlerne prioriteres lokalt og nogle statsligt, for når pengene til de forskellige trafiksystemer skal prioriteres lokalt, er vi overbeviste om, at det vil blive til gavn for den kollektive trafik, som der så åbenlyst er behov for en styrkelse af, og vi er også af den overbevisning, at det er, hvad lokalbefolkningen ønsker.

Med regeringens relative ligegyldighed over for den lokale trafik og de regionale kollektive trafiksystemer mener vi således, at indtil dette ændres radikalt, er de samlede trafikprioriteringer bedst tjent med at blive decentraliseret.

Og så vil jeg til slut spørge ministeren, om han kan garantere, at staten ved en overdragelse af de to lufthavne samtidig slår fast med syvtommersøm, at de pågældende kommuner eller amter ikke efterfølgende vil kunne få tildelt statsmidler ved en eventuel underskudsdekning.

Ole Donner (DF):

Dansk Folkeparti kan støtte trafikministerens lovforslag nr. L 164 om overdragelse af Aalborg og Odense Lufthavne.

Vi havde selvfølgelig hellere set, at lufthavnene var blevet til aktieselskaber, så aktierne frit kunne udbydes, men vi må erkende, at det kan være en dårlig forretning at drive en lufthavn, og at det derfor ikke vil være let at afsætte sådan nogle aktier, for i dag der er jo ikke mange, der

investerer i underskudsforretninger; det er stort set kun staten, der gør det.

Derfor mener Dansk Folkeparti, at den alternativt bedste løsning må være den, som trafikministeren foreslår i sit lovforslag her i dag, for vi tror på, at lokale erhvervsråd og kommuner m.v. vil have meget stor interesse i at tiltrække så megen lufttrafik til disse lufthavne som overhovedet muligt i et forsøg på at få mere gang i erhvervslivet og turismen og i det hele taget forøge trafikken i det pågældende lokalområde, og derfor mener vi i Dansk Folkeparti, at en bestyrelse bestående af sådanne aktive mennesker vil være den bedst mulige løsning for disse lufthavne.

Det er klart, at der for Odense Lufthavns vedkommende vil blive særlige økonomiske problemer, for når Storebæltsbroen står færdig og togtrafikken begynder at køre over og under Storebælt, vil dette medføre meget korte rejsetider fra København til Odense, og derfor vil der nok være mange, der vil benytte IC3-tog eller egen bil i stedet for at tage med et indenrigsfly. Og når man påtænker, at man skal være i lufthavnen et kvarters tid før afgang, og at man så bagefter skal fra lufthavnen og ind til Odense centrum, er der ikke mange minutter at spare, og økonomien ved at tage med toget eller køre i egen bil vil formentlig også være bedre, og det vil kunne medføre, at lufttrafikken på Odense Lufthavn bliver væsentlig mindre i de kommende år.

Men hvis forholdene omkring de to lufthavne skal ændres, mener vi, at en lokalbestyrelse bestående af erhvervsfolk og kommunalpolitikere sammen vil kunne komme med gode ideer til forøgelse af trafikken, og derfor støtter vi lovforslaget.

Trafikministeren (Bjørn Westh):

Jeg vil sige tak for en god modtagelse af lovforslaget. Og det er rigtigt, at der er tale om en form for decentralisering, hvor man overlader noget af af initiativet og dynamikken med hensyn til, om det skal udvikle sig eller ej, til et lokalområde, og at der er tale om en vederlagsfri overdragelse, hvis kommunerne selv ønsker det; det er ikke noget, de bliver tvunget til. Og det forhandlingsresultat, der kommer ud af de mere specifikke forhandlinger om overdragelsen, vil blive forelagt Folketingets Finansudvalg.

Men det er ikke meningen, at overdragelsen skal være til økonomisk ulempe for Statens Lufthavnsvesen, og det er heller ikke meningen

at give nogen underskudsgaranti, hvis kommunerne overtager disse lufthavne.

I øvrigt kan jeg sige, at vi regner med, at den faste forbindelse vil overføre 1 million passagerer fra lufttrafikken og katamaranfærgerne til den faste forbindelse.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Anden næstformand (Henning Grove):

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

19) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 91:

Forslag til folketingsbeslutning om redegørelse for forskningsresultaterne for anvendelse af dieselmotorer m.v.

Af Ole Donner (DF) m.fl.
(Fremsat 28/1 97).

Forslaget sættes til forhandling.

Forhandling

Trafikministeren (Bjørn Westh):

Dansk Folkeparti har den 28. januar fremsat forslag til folketingsbeslutning om redegørelse for forskningsresultaterne for anvendelse af dieselmotorer m.v. Og redegørelsen skal ifølge forslaget også omhandle planer for nedsættelse af afgifter på nye dieselmotorer og på brændstof.

Det anføres i bemærkningerne til forslaget, at forslagsstillerne finder det dokumenteret, at større anvendelse af dieselmotorer frem for benzindieselmotorer vil gavne miljøet, og der henvises specielt til det forhold, at CO₂-udslippet ifølge forslagsstillerne vil blive reduceret væsentligt.