

[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