

[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 indenrigs-flyvning 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