

[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 tilstedestående, 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