

[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 omkring Esbjerg 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 Esbjerg lufthavn, eller om der ikke er sket det med Esbjerg 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 samfundsmæssig 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 samfundsmæssige 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 tilbundsående 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