

[Ministeren for offentlige arbejder.]

kalkuler viser, at det i bredere og videre samfundsmæssig forstand virkelig er rentabelt at anlægge en lufthavn ved Hammel, så vil hr. Bendix naturligvis rette sig herefter. Det er vel nogle af de oplysninger, man vil have frem og ønsker i udvalget, og dem vil man få. Jeg går da ikke ud fra, at man har gravet sig så langt ned i skyttegravene, at man ikke er parat til at rette sig efter de oplysninger, som kommer, hvis de ikke kan anfægtes.

Derefter nævnte hr. Bendix som en konkret variabel, som burde indgå i vurderingen, Samsøprojektet, og dér sagde hr. Bendix, at trafikministeren vistnok havde udvidet kommissoriet for Store-Bæltsudvalget. Man kan roligt stryge ordet vistnok. Det har været meddelt i pressen for ca. en uges tid siden, at kommissoriet er udvidet, så det er der for så vidt ingen grund til at så tvivl om.

Jeg takker hr. Guldberg for bemærkningerne om hr. Guldbergs og venstres medvirken til, at vi får en klaring på dette spørgsmål. Jeg vil da også vedstå, at for mange parter er det ønskeligt med en klaring, uanset om det bliver et ja eller et nej, fordi så mange er impliceret i dette spørgsmål, at det er en urimelig skæbne at lægge på de pågældendes hoveder, at vi ikke, efter at dette projekt har været drøftet siden 1946 i folketinget og andre steder, har kunnet nå til klarhed. Jeg tror nok, jeg kan sige, at der er så mange gode kræfter, der har tilsikret denne sag en snarlig og hurtig behandling, at jeg føler mig overbevist om, at det opnår vi.

Derefter vil jeg godt gøre et par bemærkninger om Esbjergsagen, og når jeg gør det, er det, fordi anlæggelsen af Esbjerg lufthavn vistnok ikke har været drøftet ret meget her i salen i hvert fald. Hr. Guldberg mener, at der er en væsentlig forskel i Hammelsagen og i Esbjergsagen, og hertil henholdt hr. Bilgrav-Nielsen sig. Nu må jeg sige, at det er lidt vanskeligt at se, hvori forskellen består. Man kommer ud i begge sager, fordi man i trafikudvalget, så vidt jeg har forstået det, vedtager, at finansieringen kan kommunaliseres, enten bykommunaliseres eller primærkommunaliseres eller amts- eller sekundærkommunaliseres. Det vil sige, at i begge tilfælde mister man et stærkt styrings-

instrument, som en statslig finansiering i overensstemmelse med lufthavsloven fra 1946 ville have været. Jeg går ud fra, at det er vi i hvert fald enige om.

Det næste spørgsmål er godkendelsen af placeringen ved Esbjerg, henholdsvis ved Hammel. Dér går jeg ud fra, at Esbjergs godkendelse er meddelt efter §§ 55 og 56 i lufthavsloven — præcis på samme måde som det har været tilfældet for Hammel — hvor der står, at en sådan meddelelse kun kan gives, såfremt de og de betingelser er til stede, som jeg har citeret i mit første indlæg. Det vil altså sige, at en lang række af de overvejelser må have været parallelle og må have været gennemført både for så vidt angår Esbjerg og Hammel. Det afgørende kan vel herefter ikke være, om der i det ene tilfælde skal eksproprieres og i det andet tilfælde ikke eksproprieres; det kan vel ikke være det afgørende spørgsmål. Enten anlægger man et behovsmæssigt synspunkt eller et planlægningsmæssigt synspunkt, og så giver man tilladelserne hele vejen igennem, hvis man synes det er i orden, eller også siger man til sig selv: det er ikke i orden, og så stopper man så hurtigt som overhovedet muligt. Det afgørende kan i og for sig ikke være ekspropriationen. Det afgørende kan være planlægning, det afgørende kan være samfundsmæssige hensyn, alt det kan jeg forstå, men det afgørende kan ikke være, om der skal eksproprieres i det ene tilfælde og ikke eksproprieres i det andet tilfælde.

Derfor mener jeg i og for sig, at sagerne er ganske parallelle, og så er det rigtigt, at der var nogle drillende bemærkninger fra undertegnede til hr. Bilgrav-Nielsen omkring Esbjerg, fordi hr. Bilgrav-Nielsen, forstod jeg, tidligere i trafikudvalget ikke reagerede på den administrative procedure, som Esbjergsagen havde passeret, og i og for sig heller ikke reagerede på de forslag til administrativ procedure, som Hammelsagen passerede. For det første har hr. Bilgrav-Nielsen selv været med til at amtskommunalisere lufthavnen, og for det andet har hr. Bilgrav-Nielsen vistnok ikke gjort indvendinger, da hr. Guldberg tidligere godkendte placeringen af en Hammellufthavn efter de præmisser, en sådan godkendelse skal have. Så er det måske rimeligt for undertegnede at gå ud fra, at når hr. Bilgrav-Nielsen tidligere har godkendt en sådan proces og