

den politiske proces, som man må håndtere og se, om man, når vi har et ordentligt, godt, velgennearbejdet beslutningsgrundlag, så kan få nogle ender til at mødes.

Vi ønsker ikke i regeringen en liberal lejelovgivning, men vi ønsker en hensigtsmæssig modernisering, en hensigtsmæssig forenkling af lejeloven. Så enkelt kan det i virkeligheden siges. Det er det, vi arbejder på, og vi tror på, at vi til næste år kan lægge noget frem for Folketinget, der knytter sig til § 5, stk. 2, fordi den paragraf er en forsøgsparagraf, og der vil altid være grænser for, hvor lang tid en forsøgsparagraf er hensigtsmæssig at leve med i så væsentlig en lovgivning som lejelovgivningen.

(Kort bemærkning).

**Egil Møller (DF):**

Det er ministerens bemærkninger her i anden omgang, der kalder mig op, idet jeg hørte påstanden om, at vi også i Dansk Folkeparti ønsker en omgående liberalisering af lejeloven.

Jeg vil godt lige sige, at det er en misforståelse. Vi ønsker godt nok på sigt, at der bliver en liberal lovgivning, men der skal være en rimelig overgangsperiode, indtil vi når det. Vi har et forskruet huslejeniveau for øjeblikket, og det kan man jo ikke sådan lige fjerne – det kan man godt fra år til år – og det er ikke vores hensigt. Der er ingen, der skal komme i klemme, men man må godt have det overordnede mål på sigt at få liberaliseret lejelovgivningen.

Hvis man ønskede og havde vilje til, at der var fri konkurrence med hensyn til at bygge boliger, så blev det billigere, også for den lille mand, og det ønsker vi også opnå.

Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslaget overgik derefter til anden behandling.

## Afstemning

**Anden næstformand (Henning Grove):**

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Boligudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

### 13) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 79:

**Forslag til folketingsbeslutning om afvisning af ny storlufthavn i Østjylland.**

Af Keld Albrechtsen (EL) og Søren Kolstrup (EL).

(Fremsat 21/1 99).

Forslaget sattes til forhandling.

## Forhandling

**Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):**

Beslutningsforslaget indebærer, at regeringen allerede nu – og altså uden at der foreligger en konkret ansøgning – opfordres til at modsætte sig byggeriet af en ny international lufthavn i Østjylland. Der er tale om en opfordring til regeringen om at have en bestemt holdning til en eventuel ansøgning, inden denne ansøgning foreligger.

Til at indrette og drive en flyveplads, hvis benyttelse står åben for offentligheden, kræves efter § 55 i lov om luftfart særlig tilladelse af trafikministeren. Jeg er naturligvis vidende om, at der lokalt foregår en livlig diskussion om mulighederne for og værdien af en ny lufthavn ved Århus, men jeg må understrege, at der ikke er modtaget nogen ansøgning i Trafikministeriet om byggeri af en ny international lufthavn i Østjylland. På det tidspunkt, hvor en ansøgning i givet fald foreligger, vil den som led i ministeriets sagsbehandling blive sendt til udtalelse hos de berørte lufthavne, relevante amtskommuner og kommuner samt luftfartsselskaber.

Det er min opfattelse, at spørgsmålet om etablering af en ny lufthavn ved Århus i første omgang er et lokalt, regionalt anliggende, og i konsekvens heraf giver det ikke mening at støtte beslutningsforslaget om at modsætte sig byggeriet af en ny international lufthavn i Østjylland, før spørgsmålet er afklaret lokalt, og før der er gennemført en egentlig vurdering af en sådan ansøgning.

Regeringen kan derfor ikke tilslutte sig beslutningsforslaget.

**Holger Graversen (S):**

Da mit partis ordfører, hr. Helge Mortensen, ikke kan være til stede i salen i dag, skal jeg på hans vegne fremføre følgende synspunkter:

Lad mig indlede med at fastslå, at det ikke er staten, der omgås med planer om en ny lufthavn ved Århus. Faktisk er staten i den stik modsatte situation, nemlig at den har afhændet lufthavne. Set ud fra et statsligt synspunkt er der næppe behov for flere lufthavne, heller ikke ved Århus.

Situationen er, at planerne er opstået i Århus Kommune og i erhvervskredse på Århuseggen. Det er der i og for sig intet nyt i. De har der på egnen tradition for at opstå og blive fornyet hvert fjerde år op til det kommunale valg. Foreløbig har det ikke resulteret i noget forslag eller nogen ansøgning, som befinder sig på Trafikministeriets bord. Derfor mener jeg heller ikke, at Folketinget har nogen sag.

Det eneste større papirforbrug i sagen er det, der er på Århus Stiftstidendes avistrykkeri. Jeg tror ikke, at forslagsstillerne ønsker at angribe den side af sagen eller ytringsfriheden i det hele taget.

Skulle der komme en ansøgning til trafikministeren, og det er der jo regler for, som ministeren netop har været inde på, så må man se på ansøgningens konkrete indhold. Og ud over den trafikministerielle behandling skal sagens planlægningsmæssige og miljømæssige aspekter jo også vurderes.

Jeg tror, at det er hensigtsmæssigt at vente og se, om der i det hele taget kommer en ansøgning. Indtil da har staten hverken interesser eller penge i klemme i projektet. Hvis der kommer et forslag, vil vi i Socialdemokratiet til den tid tage stilling til forslaget konkrete indhold. Sagen vil i givet fald have et sådant omfang, at den uvægerligt vil havne på Folketingets bord.

Vi kan derfor ikke støtte beslutningsforslaget, ligesom vi heller ikke ser indlysende grunde til en ny storlufthavn ved Århus.

#### **Jørgen Winther (V):**

Venstre afviser også Enhedslistens forslag. Der foreligger endnu ikke nogen som helst konkrete forslag eller en konkret ansøgning om en ny lufthavn, og derfor synes vi faktisk, det er utidigt at fremsætte dette forslag allerede nu.

Venstre er bestemt heller ikke enig i bemærkningerne til forslaget. F.eks. angående flyvning er man sådan lidt problematisk i forslaget. Venstres holdning er sådan set, at flyvning er en udmærket måde at transportere sig på, især når man har travlt, mens forslagsstillerne skriver, at flyvning bør begrænses mest muligt.

Der har i lang tid i Østjylland været debat om denne nye storlufthavn i Århus Amt, og det første spørgsmål, man må stille sig, er: Er der overhovedet behov for to storlufthavne i Jylland? Jeg synes, at svaret er et nej. Ingen analyser eller beregninger tyder på, at der er behov for to storlufthavne i Jylland.

Det næste spørgsmål, man så må stille sig, er: Er placeringen af Billund Lufthavn og Tirstrup-Århus Lufthavn optimal? Her synes jeg også, at svaret bliver et klart nej.

Det ville have været bedre, hvis Billund Lufthavn havde ligget mere nordligt i Jylland, og det ville have været bedre, hvis Tirstrup Lufthavn ikke havde været omgivet af vand på alle tre sider. Men samtidig er det en kendsgerning, at Billund Lufthavn nu engang ligger, hvor den gør. Og Billund Lufthavn afslutter i maj måned en udvidelse af lufthavnen, der bringer lufthavnens kapacitet op på ca. 2,5 mio. passagerer.

En ny storlufthavn i Århus Amt kan allertidligst stå klar om ca. 6 år, altså i år 2005. Skulle vi i dag have begyndt helt forfra, og skulle vi have placeret en ny og stor lufthavn i Jylland, ville den ikke blive placeret hverken i Billund eller i Tirstrup. Den ville have fået en placering ret tæt ved motorvejen mellem Horsens og Randers, muligvis tæt ved Hammel.

Det er denne oplagte fejlplacering af de nuværende lufthavne, Tirstrup og Billund, der har været dynamoen bag mange erhvervsfolks aktive indsats for en ny storlufthavn i Århus Amt.

Jeg vil også gerne sige, at Det Midtjyske Lufthavnråd har gjort en kæmpeindsats for at få en ny storlufthavn til Århus Amt. Det er dygtige, og det er energiske folk fra erhvervslivet i Århus Amt, og de har længe forsøgt at overbevise politikere om, at det mest fornuftige er at bygge en ny storlufthavn tæt ved Århus og tæt ved motorvejen.

På mange måder kan Venstre godt forstå disse folk og følge deres tankegang. Isoleret set ville det også være godt for selve Århus Amt at få denne nye storlufthavn, det er der ingen tvivl om. Men det store spørgsmål er, om det også ville være en fordel for det samlede erhvervsliv i hele Jylland eller i hele Danmark.

Her må man så konstatere, at det faktisk ikke er lykkedes Det Midtjyske Lufthavnråd at overbevise ret mange politikere om det fornuftige i at danne og skabe en ny storlufthavn i Århus Amt, hverken politikere i Århus Amtsråd eller politikere bosat uden for Århus Amt.

I Århus Amtsråd har vi også haft debat om lufthavnen, og det, vi kan konstatere på nuværende tidspunkt, er, at der faktisk kun er 4 ud af 31 lokale amtspolitikere, der støtter tanken om en ny storlufthavn.

Det sidste, jeg gerne vil sige, er: Der foreligger ikke noget konkret forslag om den nye storlufthavn, men hvis der kommer et konkret forslag om en ny storlufthavn i Århus Amt, så vil Venstres folketingsgruppe ikke have nogen stor sympati for en sådan ny storlufthavn. Der vil altså ikke være nogen stor opbakning til en ny lufthavn fra Venstres folketingsgruppe.

Venstre synes, at det er væsentligt, at vi allerede nu giver udtryk for denne holdning, så befolkningen ved, hvad der er Venstres holdning i denne debat om den nye storlufthavn.

Venstre kan altså ikke tilslutte sig beslutningsforslaget.

#### Kaj Ikast (KF):

Jeg troede egentlig aldrig, det skulle lykkes mig at komme her på talerstolen og beskyldte hr. Keld Albrechtsen for at ville fuppe Folketinget og føre Folketinget bag lyset. Med et beslutningsforslag som det her er det jo faktisk lige på kanten af, at han vil forføre Folketinget.

Folketinget har vedtaget i luftfartsloven, hvem der har ansvaret for sagsbehandlingen. Jf. § 55 er det trafikministeren og kun trafikministeren, der behandler en administrativ ansøgning, indtil hele proceduren er gennemført, inklusive VVM-undersøgelse m.v. Først dér kommer Folketinget på tale, for vi har ingen mulighed for at kontrollere det, der kommer udefra.

Derfor føler jeg egentlig, at det her er, for at hr. Keld Albrechtsen og Enhedslisten skal markere en eller anden holdning til det her, og jeg skal også gerne fortælle, hvad Det Konservative Folkeparti vil.

Vi går nemlig ind for en luftfartspolitik i Danmark, hvor der er to store lufthavne, én i København, og den ligger jo herude i dag, og den skal dække Sydsverige, Sjælland og Øerne, og så skal vi have én i Jylland, der dækker Nordtyskland, Jylland og Fyn, og den skal ligge i Billund. Det er det, vi arbejder på i øjeblikket.

Vi vil meget hellere være enige med den øvrige del af Folketinget om hurtigst muligt at bygge veje oppe fra Århus, så man hurtigere kan komme ned til Billund og dermed kan stå sammen i Jylland om én storlufthavn og så nogle små, der skal give den indenrigsflyvning,

vi skal have. Men af storlufthavne er der kun brug for én.

Derfor vil jeg gerne sige, at det her skal ikke udmunde i nogen som helst udtalelser eller nogen som helst afstemning. Det går vi ikke med til. Men vi vil gerne sige, vi afviser dette forslag, men vi vil også på den anden side sige, at Det Konservative Folkeparti vil ikke være dem, der står og anbefaler en ny lufthavn ved Århus.

Vi mener ikke, der er grundlag for det.

(Kort bemærkning).

**Keld Albrechtsen (EL):**

Det var hr. Kaj Ikasts bemærkning om, at vi ligefrem skulle have et ønske om at føre Folketinget bag lyset.

Jeg vil nu sige, at vi har forfægtet den her sag med åben pande og ikke lagt skjul på vore hensigter. Det tror jeg også hr. Ikast vil give mig ret i.

Så hæftede jeg mig ved én ting i den socialdemokratiske ordførers indlæg, nemlig konstateringen af, at den her sag ender til syvende og sidst under alle omstændigheder på Folketingets bord. Vi har så ment, at det var fornuftigt at tage hul på den debat her i Folketinget allerede nu, ikke mindst af hensyn til befolkningen i de berørte områder i Århus Amt.

Derfor, vil jeg sige til hr. Ikast, er det altså en folketingssag. Så kan man diskutere, hvornår den skal drøftes her i salen. Det har der været forskellige holdninger til fra forskellige ordførere. Men jeg må sige til hr. Ikast, at jeg har sjældent hørt en ordfører have så store vanskeligheder ved at finde en begrundelse for at gå imod et forslag, som han jo i virkeligheden er tilhænger af.

(Kort bemærkning).

**Kaj Ikast (KF):**

Det var for så vidt heller ikke så meget forslaget. Det var det, at vi her i Folketinget har vedtaget en lov, og så mener jeg faktisk, at vi selv skal holde den.

Vi har vedtaget i forvaltningsloven, at det er trafikministeren, der skal komme med udspillet, og vi er slet ikke i stand til i dette hus at lave en VVM-undersøgelse. Derfor har vi lavet loven, så det er trafikministeren, der skal komme med en indstilling.

Jeg håber sandelig også, trafikministeren kommer og slutter med en indstilling i Folketinget, og så skal vi også sige nej.

(Kort bemærkning).

**Holger Graversen (S):**

Jeg må sige til Enhedslistens ordfører, at jeg understregede tydeligt: Hvis der kommer en sag, ja, så kommer den på ministerens bord.

**Aage Frandsen (SF):**

Jeg vil godt først forholde mig til indholdet i det med henblik på, om man skal have en storlufthavn i Østjylland.

Vi mener ikke, at der er et trafikalt behov for det. Vi mener, at det unødigt bidrager yderligere til forureningen, og vi mener, at der er store problemer, hvis man endelig ville have den, med at få den placeret i Østjylland.

Karakteristisk er det, at der er nogle, der gerne vil have den, men de vil have, at andre skal tage den, de vil ikke selv have den.

Det viser jo noget om, at det er i hvert fald ikke dem, der direkte bor i områderne, der sådan higer efter at få en storlufthavn; det er nogle bestemte interesser, som gerne vil have en storlufthavn. Det kan godt være, at det ud fra deres egne snævre økonomiske interesser kan være en fordel; men ud fra en samfundsmæssig interesse er det ikke.

Derfor kan man jo sige, at uanset hvem der har bemyndigelse til at tage stilling her – og jeg glæder mig meget over hr. Kaj Ikasts fremhævelse af magtdelingen mellem Folketing og den udøvende magt; det er jo altid vigtigt at understrege den slags ting – så er det måske alligevel fornuftigt nok at komme med nogle politiske tilkendegivelser. For det betyder jo så rent faktisk, at de, der arbejder for en storlufthavn i Østjylland, måske ud fra det her i dag kan konstatere, hvad der vil ske, når det engang ender hos trafikministeren og i sidste ende også hos Folketinget.

Jeg vil også godt sige, at uanset hvor man kunne have forestillet sig, at en storlufthavn i Jylland skulle have ligget, så ligger der altså noget i forvejen; det kan man ikke komme uden om. Derfor mener vi, at det eneste, der kan være tale om, er, om man har brug for en storlufthavn i Jylland overhovedet. Man har noget i Billund, som man godt kan kalde en international lufthavn, men den når jo aldrig en størrelse som den, der ligger i Kastrup.

Under alle omstændigheder må vi vel nok sige, at når det drejer sig om den indenrigsmæssige flyvning, er der overhovedet ikke brug for nogen lufthavn i nærheden af Århus; der er

nærmere, hvis man ser på Djursland, behov for en lufthavn til begrænset lokal trafik.

Men i forhold til diskussionen om, hvorvidt man skal begrænse flyvning eller ej, må man i hvert fald sige, hvad angår det indenrigsmæssige, at der er forbruget af energi langt større, hvis man bruger flyvning. Det er sådan, at når jeg sætter mig ind i toget fra Århus-området til København, bruger jeg 130-140 MJ; hvis jeg tager flyveren over Kastrup og så til København, bruger jeg ca. 750 MJ. Så indenrigsmæssigt er det i hvert fald fornuftigere at bruge tog frem for fly.

Og med hensyn til det internationale, ja, der kan man bruge Billund, men man kan rent faktisk også se fornuften i at bruge Kastrup. Så langt er der ikke mellem Århus og København. Derfor er vi klart imod, at man skal lægge en international storlufthavn i nærheden af Århus.

Med hensyn til selve forslaget her, om man skal vedtage det, som ligger i Enhedslistens forslag, kan man sige, at det er jo et forslag til folketingsbeslutning om at give regeringen et råd. Det er ikke statsretligt sådan, at regeringen nødvendigvis helt skal følge rådet i sidste ende, sådan er det ikke. Det er ikke en lov, man vedtager, men det er et råd, som selvfølgelig er så kraftigt, at regeringen nok parlamentarisk vil have svært ved at fravige rådet, men det er alligevel ikke statsretligt det samme som en lov.

Hvis det kommer til en afstemning om beslutningsforslaget, vil vi stemme for det, men vi forventer i virkeligheden, at der aldrig nogen sinde sker noget på det her felt; der kommer efter alt at dømme ikke et forslag fra Århus-området om at få en storlufthavn. Der er ingen, der vil tage den. Det kan godt være, at der er nogen, der vil have den, men der er ingen, der vil tage den. Derfor regner vi ikke med, at vi nogen sinde får brug for at vedtage dette beslutningsforslag. Men altså, hvis det kommer til afstemning, så stemmer vi for det.

**Ole Donner (DF):**

Jeg vil gerne starte med at sige, at Dansk Folkeparti kan ikke støtte det forslag, der ligger her fra Enhedslisten. Og det kan vi ikke af flere grunde. Der er sagt meget, og der har været sagt meget om lufthavnene tæt ved Århus, men vi vil ikke være med til at forhindre, at private personer, investeringsselskaber osv. undersøger mulighederne for at lave en lufthavn. Det kunne vi ikke drømme om at sætte os imod.

Men vi må også give de kritikere ret, der siger, at der ikke er behov for en statsstøttet lufthavn det pågældende sted. Der er ingen tvivl om, at det er der ikke behov for.

Der er talt om miljø, der er talt om tidsforbrug osv.; vi må jo erkende, at hvis bare IC-3-togene kommer op på at køre en 20-30 km mere i timen, ja, så kan det faktisk rent tidsmæssigt ikke engang betale sig at flyve til Århus i dag.

Så siger man: Jamen hvis man så kom tættere på. Det kan godt være, at man siger sådan, men vi var dem, der også sagde, da man tog Storebæltsforbindelsen i brug: Jamen lufthavnen ved Odense vil blive mere eller mindre nedlagt, så snart broforbindelsen er der, og det kom jo også til at holde stik. Der er ikke passagergrundlag nok for at flyve så mange indenrigsruter.

Men altså at gå ud på nuværende tidspunkt og forbyde andre at undersøge muligheden, det vil vi ikke være med til. Men vi er enige i, og vi tror ikke, at behovet er så stort i øjeblikket, og under alle omstændigheder skal det ikke være for offentlige midler.

#### Arne Melchior (CD):

På en vis måde skrives der folketingshistorie ved dette forslag, for det er anderledes end, tror jeg, alt, hvad man har set tidligere, og jeg skal da straks sige, at jeg både ikke håber og ikke regner med, at det vil danne skole at komme med den slags forslag.

I virkeligheden går forslaget jo ud på, at et andet forslag, som ikke er fremsat, skal stemmes ned. Det er sådan en slags fremskreden hokuspokus. Den er vi ikke med på. Det er ikke, fordi CD ikke kan indse logikken. Det kan vi godt. Selvfølgelig er der en vis mening i at sige: Hvorfor skal man ulejlige dygtige mennesker og bruge penge, bruge tid, sætte spekulationer i gang hos personer, der vil placere virksomheder osv., hvis det alligevel aldrig bliver til noget? Og jeg tror ikke på, at det bliver til noget.

Men derfra og så til at skulle sætte en stopklods op og ved vedtagelse af en beslutning i Folketinget simpelt hen forhindre mennesker i at fremlægge argumenter og udføre beregninger og fremsætte forslag – det er ikke nogen god metode, kære Enhedsliste. Det er ifølge grundloven ethvert folketingsmedlems ret til enhver tid at fremsætte ethvert forslag, som vedkommende måtte ønske, og den leg med at afskære det gør det totalt meningsløst. Den skal vi ikke ind på.

Vi har tværtimod her i huset tradition for, at folk får lov at fremsætte forslag, skønt de udmærket ved ved fremsættelsen, at forslaget ikke har skyggen af en chance for at blive vedtaget, og sådan skal det også være fremefter.

Det er jo helt oplagt, at en sådan ny lufthavn vil støde på allerstørste modstand på Djursland af letforståelige grunde, men det er lige så forståeligt, at man på Billundkanten og i de amter og egne, som denne lufthavn betjener, må finde, at det ville være en hårdhændet metode at gøre deres i god tro foretagne investeringer værdiløse på.

Så jeg deler da skepsisen, men før vi vil stemme for eller imod en sådan lufthavn i Østjylland, må forslaget være fremsat, der må være givet lejlighed til at have undersøgt omstændighederne og fremlægge dem og derefter få taget stilling.

Jeg er ikke spor sikker på, jeg tvivler stærkt på, at der nogen sinde kommer et sådant forslag, men CD vil ikke være med til at afskære muligheden for fremlæggelsen af et sådant, og derfor må vi vende tommelfingeren nedad.

(Kort bemærkning).

#### Keld Albrechtsen (EL):

Der er en enkelt misforståelse i det, hr. Arne Melchior siger, nemlig spørgsmålet om, at vi skulle ønske at forbyde nogen at udarbejde forslag. Naturligvis må man fra privat hold udarbejde alle de forslag, man har lyst til. Også en kreds af virksomheder i Århus har naturligvis ret til at udarbejde et forslag.

Nej, hvad vi ønsker, er at få en klar tilkendegivelse om, at der ikke er grundlag for, at der nogen sinde kan blive truffet en beslutning om at placere en ny storlufthavn i Århus Amt ved Hammel, eller hvor det så kunne være i nærheden af Århus. Og det synes vi der er planlægningsmæssig rimelighed i at man går ind og tager stilling til overordnet landspolitisk, for det har naturligvis store landspolitiske konsekvenser, om man arbejder med det sigte at have en sådan ny storlufthavn, eller om man ikke gør det.

Og der er dybest set kun ét organ, der kan tage stilling til et sådant landspolitisk spørgsmål, nemlig Folketinget.

(Kort bemærkning).

#### Arne Melchior (CD):

Jeg har da sandelig ikke med min ordførertale villet påstå, at Enhedslisten agtede at overtræde

grundloven. Det ville de jo også komme skidt fra.

Men når nu hr. Albrechtsen i sin korte bemærkning siger aldrig nogen sinde, har han jo altså nogle visionære evner, som overgår de flestes, og det er da muligt, han får ret. Men vi vil stadig væk være med til at forhindre, at Folketinget simpelt hen i praksis, ikke i teorien, ikke juridisk, ikke statsretligt, men i praksis forhindrer mennesker i at arbejde med et projekt ved, inden vi kender deres tal, deres argumenter og deres betragtninger osv., at have afskåret det.

Jeg gentager: Vi tror ikke på sagen, og så længe de lokale myndigheder, de folkevalgte lokale, ikke er enige om at støtte et sådant projekt, mener jeg i og for sig slet ikke, der er noget for Folketinget at tage stilling til; det har jeg været med til at afvise mange gange, og derfor må jeg fastholde, at det her forslag i bedste fald er overflødigt.

(Kort bemærkning).

**Keld Albrechtsen (EL):**

Jamen så må jeg sige til hr. Arne Melchior, at jeg har jo lyttet omhyggeligt til, hvad ordførerne har sagt under den her debat, og allerede dermed kan man konstatere, at det bestemt ikke har været overflødigt at rejse det her spørgsmål i en Folketingsdebat, for derved har vi jo fået afklaret, at parti efter parti vender tommelfingeren nedad i forhold til en eventuel placering af en storlufthavn ved Århus.

Så er vi jo i den situation, at man i Århusområdet kan tage pejling efter, at partierne her i Folketinget ønsker altså ikke, når det så en dag kommer dertil, at der ligger en ansøgning, at fremme en sådan sag. Og det synes jeg har været vældig nyttigt.

Så kan hr. Arne Melchior jo være sur og synes, at der er nogle former, og man kan prøve at finde hår i suppen om nogle formaliteter og dit og dat, men det politiske indhold og kernen i det, som er sket i dag, er jo, at parti efter parti har tilkendegivet, at der ikke er behov for en sådan storlufthavn. Det er jeg da vældig godt tilfreds med, og den glæde kan hr. Arne Melchior sådan set ikke tage fra mig i dag.

(Kort bemærkning).

**Arne Melchior (CD):**

Jeg er ikke en pind sur, og jeg vil sandelig håbe, at hr. Albrechtsen kan gå herfra i dag som en glad mand. Det, at man stiller sig negativt og

afvisende til noget, har ikke noget med surhed at gøre.

Desværre har jeg ikke haft lejlighed til at høre de tidligere ordførere, for jeg kom faktisk lige gående ovre fra Forsvarsministeriet, hvor jeg måtte være på det tidspunkt, men efter de referater, jeg har fået af mine kollegaer, sådan i nogle korte bemærkninger, og efter det, jeg nu har hørt hr. Albrechtsen sige, vil jeg fastholde, at der er såmænd ikke noget nyt, der er ikke opnået noget.

Det er jo ikke sådan, at en lang række partier tidligere har givet udtryk for det modsatte standpunkt, og hr. Albrechtsen plejer ikke at være uden evne til at både læse og se og høre. Så det er ikke for mig nogen nyhed, at et flertal af partier ikke støtter en sådan storlufthavn. Og derfor er stadig væk det bedste bud, jeg kan give, at forslaget og den tid, der er brugt på det og eventuelt vil blive brugt – det bliver nu ikke meget – at den er ikke godt givet ud.

**Thorkild B. Fransaard (FP):**

Vedrørende en ny lufthavn i Østjylland, nærmere betegnet – ja, der har været nævnt forskellige muligheder, men i hvert tilfælde i nærheden af Århus, ja, der ligger ikke nogen konkret ansøgning, men det er noget, der har været meget omtalt i pressen, især derovre.

Jeg synes faktisk, at det er rigtigt, at Enhedslisten allerede nu tager debatten op her i Folketingssalen, så vi kan sende et signal herfra. For med den ny struktur, der udvikler sig her i Danmark på trafikområdet – nu taler jeg om indenrigssiden, vi fået Storebæltsbroen – ja, så bliver der jo ikke brug for en ny lufthavn i Østjylland.

I løbet af nogle ganske få år vil der være to lufthavne tilbage; det vil være den i Billund, som halvvejs er en international lufthavn, og der vil blive den i Aalborg. Det er nok noget, som vi alle sammen mere eller mindre ved. Så derfor er det nok rigtigt allerede nu at sende et signal til de mennesker, der er ved at arbejde for sådan en ny lufthavn i Østjylland, at det er utopi.

International – ja, nu bliver der nævnt den store lufthavn, der vil jeg sige, at det kan vi ikke kalde den, for internationalt har vi jo kun én stor lufthavn, det er den i København, og mange af os, der bor i Jylland, tager til Amsterdam og ud derfra.

Men vedrørende Enhedslistens beslutningsforslag her, ja, det er jo blevet nævnt fra flere si-

der, at det er forkert at tage en beslutning, inden der ligger en ansøgning; det skal jeg ikke kunne dømme om. Men når vi er vidende om, at der er nogle, der arbejder med sådan noget, som jeg tror de fleste på længere sigt ved er utopi, jamen så synes jeg, at det er rigtigt, at man tager det op, som jeg har sagt. Vi vil støtte det beslutningsforslag. Vi er ikke imod, at der var kommet en lufthavn mere i Østjylland, hvorfor skulle vi være det? Men vi er så realistiske, at vi kan se, der ikke bliver brug for sådan en lufthavn, og derfor kan vi lige så godt sende det signal ud.

Vi vil støtte Enhedslistens forslag, og jeg hørte på de forskellige ordførere, der var heroppe, at de hver især havde en begrundelse for ikke at støtte beslutningsforslaget, men det gik igen hos de fleste ordførere, at de faktisk var enige i, at på sigt bliver der ikke brug for sådan en lufthavn. Så hvorfor de ikke vil støtte beslutningsforslaget, ja, det ved jeg ikke, men vi vil gøre det.

#### Keld Albrechtsen (EL):

Jeg vil sige tak til hr. Fransgaard for støtten til forslaget, og som han ganske korrekt gjorde opmærksom på det, har parti efter parti jo klart tilkendegivet, at de ikke ønsker en sådan storlufthavn. Derfor synes jeg, at debatten her i dag har været nyttig. Den har været nyttig, fordi den jo i virkeligheden har givet det meget klare signal, som Enhedslisten ønskede at opnå, og som nu også står på lystavlen hos ministeren. Uanset om hun så her fra talerstolen i dag vil være ved det eller ej, så er det jo realiteten.

Jeg har lagt mærke til disse vældige krumspring, som nogle ordførere har bestræbt sig på for at få deres argumenter på plads for ikke sådan teknisk set og formelt at ville støtte det forslag, som Enhedslisten har fremsat, mens de i realiteten, som hr. Fransgaard også påpeger det, er enige i forslagens indhold. Og det er jo det sidste, der er afgørende, og derfor er jeg glad for, at debatten er forløbet, som den er, på trods af de knubbede ord.

Når vi i Enhedslisten er imod en ny storlufthavn ved Århus, skyldes det ikke mindst miljøet. Det skyldes også hensyn til de mennesker og den natur, som vil blive ramt. Siden åbningen af tunnelen under Storebælt har trafikmønstret ændret sig markant. Omkring en tredjedel af indenrigsflyvningen er flyttet over til togene. Udviklingen går altså fra vinger til skinner. I den situation er det meget vanskeligt at få

øje på noget som helst behov for en ny storlufthavn. Faktisk går udviklingen i retning af færre flyvepladser.

Efter Enhedslistens opfattelse bør man gøre alt, hvad man kan, for yderligere at begrænse flyvningen, som er en af de mest miljøbelastende transportformer overhovedet, og med de yderligere forbedringer af togforbindelserne, som vil komme i årene fremover, vil der være endnu flere, som vil foretrække at tage toget mellem f.eks. Århus og København.

På trafikområdet er regeringen jo langt bagefter med sin CO<sub>2</sub>-plan. Meget mangler at blive gjort, og derfor passer det forslag, vi har fremsat her, ind i regeringens egen målsætning om begrænsning af CO<sub>2</sub>-udslippet.

Hertil kommer så, at befolkningen i de områder, som risikerer at skulle lægge jord til nye lufthavnsplaner, er direkte og klart imod disse planer. Det kom meget klart frem på et stort møde i Hammel den 27. januar, hvor 650 deltagere var mødt frem. Netværket mod en ny lufthavn i Østjylland har i den forbindelse sendt Folketingets Trafikudvalget et åbent brev, der ganske klart slår fast, at man ønsker, at Folketinget skal gribe ind og afgøre denne sag, da det jo er en landspolitisk sag.

I et brev til Folketinget påpeges det også, at den placering af en ny lufthavn ved Fajstrup i Hammel kommune, som ofte har været fremme i debatten, vil have katastrofale naturmæssige konsekvenser og bl.a. ramme fredede områder og et enestående fugleliv ved Fajstrup-Lading sø. Hertil kommer, at det naturligvis vil være en stor belastning for mange mennesker at komme til at bo tæt på en støjende lufthavn.

Det kan ikke være rigtigt, at offentlige myndigheder fortsat skal bruge kræfter og penge på dette projekt, og det kan især ikke være rigtigt, at mange mennesker skal leve med truslen om at få en lufthavn trukket ned over hovedet. Derfor tror jeg, debatten i dag har været nyttig, fordi den jo har givet en meget klar pejling af, hvordan det politiske landskab ligger i denne sag.

En ny storlufthavn ved Hammel vil koste 2-2½ mia. kr., og oveni skal så lægges 1-1½ mia. kr. til etablering af motorvejsforbindelser m.v. til en sådan ny lufthavn. Her må man jo spørge, om det er rimeligt, at samfundet alt i alt skal pumpe måske 3-4 mia. kr. i et projekt, der er aldeles overflødig og miljøskadeligt, og jeg lagde mærke til, at flere ordførere – bl.a. den socialdemokratiske – slog fast, at der ikke fra

statens side var nogen som helst planer om at åbne pengekasen for eventuelle følgeudgifter til f.eks. vejtilslutninger og lign., som ville være konsekvensen af et nyt lufthavnsbyggeri.

Derfor synes jeg, at debatten her i dag – og det skal så være min sidste bemærkning – har været god. Vi er i hvert fald tilfredse med den fra Enhedslistens side. Det, der er afgørende for os, er jo ikke så meget formen – om nu partierne klapper i hænderne, fordi Enhedslisten tager et initiativ – men indholdet, nemlig at vi dermed har sendt et signal, også til Århus Byråd og politikerne dér, om, at der ikke er opbakning til dette projekt i Folketinget, og at det kan man sådan set lige så godt indrette sig efter i den lokale planlægning.

Hermed sluttede forhandlingen, og forslaget overgik derefter til anden (sidste) behandling.

## Afstemning

**Anden næstformand (Henning Grove):**  
Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (Op- hold). Det er vedtaget.

---

## Meddelelser fra formanden

**Anden næstformand (Henning Grove):**  
Der er ikke mere på dagsordenen.

Folketingets næste møde afholdes i morgen, onsdag den 24. februar 1999, kl. 13.00.

Angående dagsordenen skal jeg henvise til den dagsorden, der er opslået i salen.

Mødet hævet kl. 15.17

---