

[Industriministeren]

Vedrørende reglerne for krav og tilbagebetaling i tilfælde af ejerskifte og lignende skal jeg henvise til den skriftlige besvarelse, jeg allerede har givet det ærede medlem på dennes spørgsmål nr. 681 af 16. april 1980, og kan tilføje, at der i overensstemmelse med disse regler ikke er rejst krav om tilbagebetaling af nogen del af den støtte, der er ydet til de 2 virksomheder.

### Spm. nr. 745

Til *ministeren for offentlige arbejder* (23/4 80) af:

**Tang Sørensen (FP):**

»Vil ministeren oplyse, hvor store udgifterne påregnes at blive ved etablering og drift af en ny lufthavnsterminal i Tirstrup for de implicerede (stat, amt og kommuner), samt hvorvidt SAS skal bidrage til terminalens etablering og drift, og ligeledes oplyse, hvor meget man ville have kunnet spare i etablering og drift ved at benytte Billunds faciliteter til udenrigsluftfart i stedet for Tirstrup?«

### Begrundelse

Af dagspressen fremgår det, at Århus amt nu eventuelt vil blive involveret i etablering og drift af en lufthavnsterminal i Tirstrup. Mange står uforstående over for, hvorfor man ikke i disse sparetider har benyttet Billunds allerede etablerede faciliteter i stedet for at spille penge på nyetableringer.

*Besvarelse* (1/5 80):

**Ministeren for offentlige arbejder** (Risgaard Knudsen):

Det synes at fremgå af spørgsmålet og begrundelsen herfor, at spørgeren har fået det fejlagtige indtryk, at anlæg af ny terminalbygning på Tirstrup lufthavn er motiveret af den udenlandske rutetrafik, der er en konsekvens af beslutningen om at lade en SAS rute til London udgå fra Tirstrup.

Jeg er derfor nødt til at gøre opmærksom på, at dette ikke er tilfældet. Som jeg tror at alle der benytter indenrigsruten København-Tirstrup vil være bekendt med, har forholdene i Tirstrup for indenrigstrafikken, der er langt den dominerende trafik på lufthavnen, i længere tid været ringe, og dette er bag-

grunden for, at bestyrelsen for Tirstrup lufthavn har besluttet at anlægge en helt ny terminalbygning.

Jeg kan i øvrigt oplyse, at det ikke er staten, der står for dette byggeri, men derimod de i flyvepladsen interesserede kommuner, nemlig Århus, Randers, Grenå og Ebeltoft kommuner.

Anlægsudgiften ved etableringen af den ny terminalbygning påregnes efter de for mig foreliggende oplysninger at ville beløbe sig til ca. 60 mill. kr., og de samlede driftsudgifter er for 1982 beregnet til ca. 13 mill. kr. med gradvis stigning til 15 mill. kr. i 1990. Der er herved forudsat en stigning i trafikken på lufthavnen på 6 pct. pr. år.

For så vidt angår spørgsmålet om, hvorvidt SAS skal bidrage til etablering og drift af den nye terminalbygning, kan jeg oplyse, at dette ikke er tilfældet, men at SAS på lignende måde som i de øvrige danske rutelufthavne gennem erlæggelse af lufthavnsafgifter skal betale for benyttelsen af lufthavnen, ligesom selskabet skal erlægge husleje for de faciliteter, der lejes i den nye bygning. Herudover skal SAS naturligvis selv bekoste anskaffelse af egne installationer.

### Spm. nr. 747

Til *socialministeren* (24/4 80) af:

**Anne Grete Holmsgård (VS):**

»Hvor stort et bruttoareal pr. barn, hvor stort legeareal pr. barn, hvor mange grupperum pr. børnegruppe og hvor mange børn pr. gruppe skal der fremover være i daginstitutioner for børn, og hvilke problemer regner ministeren med der kan opstå som følge af en eventuel overbelægning?«

### Begrundelse

Allerede i indenrigsministeriets skrivelse af 29. februar 1980 til amter og kommuner indskærpes det, at centralt udstukne vejledninger med hensyn til indretning af institutioner ikke er bindende, samt at det i hvert enkelt tilfælde nøje bør overvejes, hvorvidt »... opfyldelsen af sådanne retningslinjer står i et rimeligt forhold til det hensyn, som retningslinjerne tager sigte på«. At der reelt er tale om bestræbelser for at forringe de arealmæssige retningslinjer i daginstitutioner, bekræftes desuden af et interview med socialmini-