

# Infrastruktur og erhvervsudvikling i Østjylland siden 1945

---



ISBN: 978-87-7507-318-4

DOI: <http://dx.doi.org/10.7146/aui.11.10>

## **Infrastruktur og erhvervsudvikling i Østjylland siden 1945**

**Forsideillustration: Århus Havn 2007.**

**Ph.d.-afhandling**

**Udarbejdet af Henrik Mølgaard Frandsen**

**Aarhus Universitet**

**Det Humanistiske Fakultet**

**Institut for Historie og Områdestudier**

**Indleveret til bedømmelse december 2010**

**Hovedvejleder: Lektor Jørgen Fink, Institut for Historie og Områdestudier, Aarhus  
Universitet**

**Medvejleder: Professor Claus Vastrup, Økonomisk Institut, Aarhus Universitet**

## Forord

Ved udarbejdelsen af denne afhandling har jeg haft glæde af hjælp og inspiration fra flere sider. Tak til personerne omkring Center for Erhvervshistorie, der løbende har bidraget med inspiration og opmuntring, hvor det var påkrævet. Desuden sendes også en varm tanke til personerne på IHO, som har gjort de sidste tre år til en god og spændende oplevelse.

Adskillige enkeltpersoner fortjener i den grad at blive nævnt ved navns nævnelse. Det gælder ikke mindst medvejleder på denne afhandling Claus Vastrup, som jeg gerne vil rette en stor tak til for gode råd og kritiske kommentarer.

Min hovedvejleder Jørgen Fink har været en stor hjælp igennem forløbet. Jeg vil gerne takke ham for hans store tålmodighed, gode vejledning og altid åbne dør.

Desuden skal lyde en tak til flere sponsorer, som har bidraget økonomisk til projektet. Det gælder Århus Havn, Per Aarsleff A/S, Kamstrup A/S, Nordea og Pressalit A/S.

Endvidere skal alle de som på forskellig vis har bidraget med materiale, viden og tid i forbindelse med afhandlingens tilblivelse takkes. Det gælder ikke mindst Århus Havn, som beredvilligt har stillet materiale til rådighed, og de personer som har deltaget i interviewforløb eller på anden vis bidraget med materiale. Tak til Claus Kjersgaard Nielsen, Pelle Oliver Larsen, Jens Wendel-Hansen, Mikael Frausing og Anders Gade Jensen for hurtig korrektur på afhandlingen.

Jeg vil også gerne takke Anna Louise Plaskett for løbende praktisk bistand og smittende humør igennem hele forløbet.

Freja Eriksen skylder jeg også en varm tanke og tak for hendes løbende interesse for mit velbefindende de seneste tre år.

Endelig en stor tak til min familie for løbende opbakning og for at stille rolige arbejdsomgivelser til rådighed, når det syntes påkrævet.

Strands, december 2010

*Henrik Mølgaard Frandsen*

## Indholdsfortegnelse

1.0 Indledning .....	7
1.1 Problemformulering og begrebsdefinitioner .....	8
1.2 Metode, teori og emneafgrænsning .....	9
1.3 Litteratur og kilder .....	12
2. Lokaliseringsteori og infrastrukturteori .....	14
2.1. Lokaliseringsteori.....	15
2.1.1. En gennemgang af teorier inden for lokaliseringsområdet .....	15
2.1.2. Paul Krugman's <i>Geography and Trade</i> .....	18
2.1.3. Clusterteori.....	24
2.1.4. Lokaliseringsteori – en samlet vurdering.....	36
2.2. Infrastruktur – begreb, teorier og hovedproblematikker .....	39
2.2.1. Begrebsudvikling .....	39
2.2.2. Teoriudviklingen .....	43
2.2.3. Sammenfatning .....	48
3. Erhvervsudviklingen i Østjylland siden 1945 .....	50
3.1. Perioden 1945-1973 .....	50
3.1.1. De internationale rammer.....	50
3.1.2. Den erhvervsmæssige udvikling i Danmark .....	52
3.1.3. Den regionale udvikling.....	54
3.2. Perioden 1973-1993 .....	56
3.2.1. De internationale rammer.....	56
3.2.2. Erhvervsudviklingen i Danmark .....	57
3.2.3. Den regionale udvikling.....	59
3.3. Erhvervsudviklingen siden 1993.....	62
3.3.1. Erhvervsudviklingen internationalt .....	62
3.3.2. Erhvervsudviklingen i Danmark .....	63
3.3.3. Udviklingen i Østjylland siden 1993 .....	65
3.4 Sammenfatning .....	85
3.4.1. Perspektiver.....	90
4. Infrastrukturudviklingen .....	93
4.1 Indledning .....	93
4.2. Den overordnede udvikling på transportområdet siden 1945 .....	94
4.2.1. Udviklingen på transportområdet i Danmark.....	94

4.2.2. Udviklingen inden for banesektoren 1945-1973.....	100
4.2.3. Udviklingen inden for banesektoren 1973-1993.....	101
4.2.4. Udviklingen inden for banesektoren efter 1993.....	104
4.2.5. Perspektiver for banesektoren.....	108
4.2.6. Den overordnede transportudvikling siden 1993.....	110
4.2.7. Infrastrukturinvesteringer siden 1993.....	116
4.2.8. Sammenfatning.....	117
4.3. Udviklingen inden for motorvejsområdet.....	120
4.3.1. De indledende år – perioden 1945-1973.....	121
4.3.2. Perioden efter 1973.....	122
4.3.3. Udviklingen af det østjyske motorvejsnet.....	124
4.3.4. Sammenfatning.....	127
4.4. Luftfartstrafikken i Østjylland siden 1945.....	129
4.4.1. Perioden 1945-1973.....	129
4.4.2. Tirstrup Lufthavns udvikling.....	132
4.4.3. Perioden 1973-1993.....	134
4.4.4. Sammenfatning.....	135
4.5. Søfartsudviklingen siden 1945.....	136
4.5.1. Skibsfarten som transportfaktor.....	137
4.5.2. Perioden 1945-1973.....	138
4.5.3. Containeriseringen.....	139
4.5.4. Århus Havns udvikling.....	141
4.5.5. De internationale rammer 1973-1993.....	145
4.5.6. Århus Havns udvikling.....	148
4.5.7. De internationale rammer efter 1993.....	151
4.5.8. Århus Havns udvikling.....	152
4.5.9. Sammenfatning.....	156
5. Den østjyske lufthavnsdebat 1995-1999.....	160
5.1. Indledning.....	160
5.2. Startfasen.....	161
5.2.1. Lufthavnsplanerne dukker op igen.....	161
5.2.2. Det kommunale initiativ.....	169
5.2.3. ScanAvias 1997-rapport.....	174
5.3. Midtvejsfasen.....	178
5.3.1. Arbejdsgruppen nedsættes.....	178
5.3.2. Arbejdsgruppen fremlægger sin rapport samt flere aktørudmeldinger.....	192

5.4. Slutfasen.....	208
5.4.1. Amtet udarbejder og offentliggør rapport om placeringsmuligheder .....	208
5.4.2. Reaktionen på amtets rapport.....	210
5.4.3. Efterspil.....	214
5.5. Sammenfatning .....	217
5.5.1. Aktørvurdering.....	217
5.5.2 Helhedsvurdering .....	224
5.5.3. Perspektivering.....	227
6. Århus Havns udvidelsesproces i 1990erne .....	232
6.1 Indledning .....	232
6.2 Udvidelsesprocessen .....	234
6.2.1. Den juridiske proces omkring havneudvidelsen .....	235
6.2.2. Masterplanen af 1995.....	236
6.2.3. VVM-rapporten.....	238
6.2.4. Fra offentlighedsfase til vedtagelse af plantillæg .....	241
6.2.5. Epilog .....	242
6.2.6. Århus Havn siden udvidelsen. ....	244
6.3. Sammenfatning .....	246
6.3.1. Aktørvurdering.....	246
6.3.2. Helhedsvurdering af havneudvidelsen .....	258
7. Sammenfatning og konklusion.....	264
<i>Litteraturoversigt</i> .....	272
<i>Appendiks 1</i> .....	280
<i>Appendiks 2</i> .....	284
<i>Resume</i> .....	285
<i>Summary</i> .....	288

## 1.0 Indledning

Denne afhandling vil analysere den erhvervsmæssige og infrastrukturelle udvikling i Østjylland siden 1945. De to tæt forbundne områder har gennemgået omfattende ændringer siden 1945, både når man ser på måden, vi producerer varer på, de erhverv vi beskæftiger os med, og måden vi transporterer personer samt varer rundt i samfundet på. Fokus vil være rettet mod udviklingen af det østjyske område, men som det vil fremgå, så er infrastrukturudviklingen også med til at ændre, hvorledes vi forstår og anskuer den geografiske term ”Østjylland”.

Infrastrukturen fremstår som væsentlig for erhvervsudviklingen inden for en række områder. Blandt andet er den afgørende for markedsadgang, for indkøb af råvarer og afsætning af færdigvarer og for persontransport i forbindelse med erhvervsudøvelsen. Dertil kan man sige, at infrastrukturen i sig selv er en form for erhvervsaktivitet. Eksempler på sidstnævnte kan være Århus Havn og Tirstrup Lufthavn, hvis man skal tage et par regionale østjyske eksempler.

Forholdet mellem erhvervsudvikling og infrastruktur har været et tilbagevendende tema såvel forskningsmæssigt som politisk. Umiddelbart står det temmelig uantastet, at en erhvervsmæssigt velfungerende region også har tilsvarende velfungerende infrastrukturelle rammer, der har underbygget regionens erhvervsmæssige udvikling. Et tilbagevendende spørgsmål har i høj grad været, hvorvidt etableringen af større infrastrukturanlæg i sig selv er en garanti for en erhvervsmæssig positiv udvikling. Et eksempel herpå kan være den hjemlige danske debat anno 2010 om ”udkantsdanmark”, hvor Venstre-regeringen har besluttet at etablere en motorvejsstrækning mellem Holstebro og Herning blandt andet ud fra den betragtning, at infrastrukturanlægget vil generere en økonomisk vækst i området. Et andet eksempel kunne være polemikken forud for etableringen af de nordjyske motorveje i 1996-2004, hvor der også pågik en voldsom debat omkring den erhvervsmæssige effekt af infrastrukturanlæggene *vis a vis* anlægsomkostningerne. Generelt kan man sige, at den erhvervsmæssige effekt af større infrastrukturinvesteringer er særdeles svær at vurdere, idet der indgår en lang række faktorer, der har medindflydelse på erhvervsudviklingen. Et infrastrukturelt anlæg kan med andre ord ikke forstås som en isoleret erhvervsmæssig regional faktor, der af egen kraft er i stand til at fremtvinge et større økonomisk opsving; om end der kan være en tendens til det i det offentlige politiske rum. Denne afhandling vil behandle fire trafikområders udvikling sat op over for den erhvervsmæssige



udvikling i Østjylland siden 1945. I forlængelse af førnævnte, skal det fastslås, at afhandlingen tilslutter sig opfattelsen af, at de infrastrukturelle parametre ikke kan stå alene i forhold til at forklare en erhvervsmæssig udvikling på et givent tidspunkt. Når det er sagt, så er det vurderingen, at de infrastrukturelle rammer fremstår som særdeles afgørende for en regions erhvervsmæssige udviklingsmuligheder.

## 1.1 Problemformulering og begrebsdefinitioner

Afhandlingen vil belyse den infrastrukturelle og erhvervsmæssige udvikling i Østjylland siden 1945. Med udgangspunkt i de fire transportområder – biltrafikken på motorveje, banetrafik, søfart og luftfart - vil det blive vurderet, hvor afgørende disse fire infrastrukturelle hovedområder har været for erhvervsudviklingen i Østjylland siden 1945. Endvidere vil der være fokus på de regionale politikeres muligheder for at påvirke den regionale infrastrukturelle udvikling og dermed den erhvervsmæssige udvikling. Sidstnævnte vil især blive gjort på baggrund af to infrastrukturelle caseanalyser, der omhandler debatten omkring etablering af en ny lufthavn i Østjylland i perioden 1995-1999 samt udvidelsesprocessen omkring Århus Havn i 1990'erne. Afhandlingen vil give perioden efter 1993 øget fokus for derved at sætte de to cases i det rette perspektiv.

Begrebet infrastruktur har traditionelt dækket over større fysiske anlæg med relation til transport og kommunikation. I takt med de store samfundsstrukturelle ændringer, der er foregået i I-landene siden 1945, har også infrastrukturbegrebet gennemgået en løbende redefinition. Således gav den tyske forsker Reimut Jochimsen allerede i 1966 en særdeles bred definition af begrebet, der blev udvidet fra den traditionelle *materielle* tilgang til også at betegne den *institutionelle* og *personelle infrastruktur*. Dermed blev såvel den generelle lovgivning i samfundet som befolkningens almen- og specialuddannelse samt kvalifikationsstruktur inddraget.<sup>1</sup> I forbindelse med denne afhandlings tilgang til emnet, har det derfor været nødvendigt at lave en indsnævring og specificering af termen infrastruktur. I afhandlingen anvendes den danske planlægningsforsker Jørgen Kristiansens begrebsdefinitioner. Kristiansen inddeler infrastruktur i to områder – transportinfrastruktur og logistik. Hvor transportinfrastruktur groft sagt vedrører person- og godstransport, fokuserer

---

<sup>1</sup> Müller1990, s. 22 f.

logistikdelen på materiale- og informationsstrømme.<sup>2</sup> Afhandlingen vil i sin tilgang fokusere på transportinfrastrukturen.

Den geografiske term ”Østjylland” kan siges at ændre karakter i den behandlede periode. Hvor den i første del af perioden er møntet på det område, der svarer til det tidligere Århus Amt, skete der i den sidste del af perioden en ændring af forståelsen af bystrukturmønstret. Således har der været en betydelig grad af sammenvoksning mellem en række jyske kommuner (primært fra det tidligere Århus og Vejle Amt), baseret på et stigende samkvem inden for arbejdsmarkeds- og pendling relationer. Afhandlingen tager i den forbindelse hensyn til dette ændrede billede og inddrager det såkaldte østjyske bybånd som et analysefelt i perioden 1993 og frem. Desuden skal påpeges, at Århus og det nære opland vil blive tildelt særlig opmærksomhed i afhandlingen, idet Århus har fungeret som den centrale erhvervsøkonomiske drivkraft i Østjylland i perioden efter 1945.

## 1.2 Metode, teori og emneafgrænsning

Kapitel 2 vil se på, hvad der findes af ideer og teorier inden for infrastruktur og erhvervsudvikling. Teoriafsnittet er inddelt i to underafsnit, hvor det ene behandler nyere lokaliseringsteori, mens det andet underafsnit behandler infrastrukturteori og tilbagevendende problemstillinger i infrastrukturel sammenhæng. Det første underafsnit belyser den amerikanske økonom Paul Krugmans teorier omkring forholdet mellem transportudgifter og lokalisering, og giver basis for en nærmere gennemgang af klyngeteorier med fokus på de politiske aktørers muligheder for at påvirke erhvervslokalisering. Infrastrukturafsnittet ser blandt andet på begrebsparret udbuds- og efterspørgselsdrevet infrastrukturudbygning, som vil være et tilbagevendende tema i afhandlingen. Hensigten med teoriafsnittet er dels at placere erhvervs- og infrastrukturudviklingen i en overordnet ramme, som de følgende kapitler kan sammenholdes med, dels at udtrække nogle hovedpointer og teoretiske referencepunkter som erhvervs- og infrastrukturudviklingen kan diskuteres på baggrund af. Om teorikapitlet skal endvidere siges, at det er blevet benyttet til at afsøge mulige teoritilgange, men at det er forholdsvis få specifikke punkter, der vil blive fokuseret på *vis a vis* den behandlede empiri. Sidstnævnte vil blive uddybet i kapitlets sammenfatning.

---

<sup>2</sup> Kristiansen 1995, s. 9 ff.

Kapitel 3 vil belyse erhvervsudviklingen i Østjylland. Dette kapitel er inddelt i tre tidsinddelte underafsnit. Underafsnittene er desuden inddelt i perioderne 1945-1973, 1973-1993 og perioden efter 1993. Disse afsnit kan dermed siges at være tidsinddelt efter en ”grov” konjunkturudvikling. I hvert afsnit bliver der kort redegjort for den nationale og internationale økonomiske udvikling i samme periode, da den østjyske udvikling ikke kan forstås isoleret, og desuden vil det have sin interesse, hvis den erhvervsmæssige udvikling i Jylland afviger fra landsudviklingen. Underafsnittet, der behandler perioden efter 1993, bliver som nævnt behandlet mere indgående end de øvrige to afsnit.

Kapitel 4 behandler udviklingen inden for de fire transportområder på person- og godstrafiksiden siden 1945. Som det var tilfældet i erhvervsafsnittene, vil underafsnittene blive delt op i perioderne 1945-1973, 1973-1993 og perioden efter 1993. Der vil både blive set på de infrastrukturelle anlæg og den trafikmæssige benyttelse inden for det givne transportområde i Østjylland/Danmark. De fire transportområder behandles forskelligt, hvad angår den regionale gennemgang. Sidstnævnte skyldes først og fremmest regionens trafikstruktur, hensynet til opgavens tidsbegrænsning og de til rådighed stående kilder. Kapitlet inddrager desuden en række infrastrukturelle interessenter, som på forskellig vis er medvirkende til at påvirke udviklingen af infrastrukturen.<sup>3</sup>

Følgende skal siges om fokus inden for de enkelte transportområder:

Transportkapitlet vil indlede med et afsnit, der gennemgår den overordnede udvikling inden for de fire transportområder siden 1945. Derved bliver det muligt at anskue de fire transportområders udvikling i en samlet transportmæssig udviklingssammenhæng.

**Banetrafik:** Det har desværre været mere end usædvanlig svært at dække banetrafikken for Østjyllands vedkommende, idet regionale trafiktal fra DSB ikke har været mulige at tilvejebringe bortset fra perioden 1996-2002. Banetrafikken vil derfor først og fremmest blive beskrevet ud fra de overordnede landstrafiktal, og bliver i den forbindelse behandlet i sammenhæng med det indledende afsnit, der fokuserer på den generelle transportudvikling siden 1945.

**Motorveje:** Inden for vejvæsenet vil afhandlingen fokusere på udviklingen af motorvejene og deres erhvervsmæssige betydning for Østjyllands vedkommende. Dette er gjort ud fra en vurdering af, at motorvejene har haft en markant stigende betydning for person- og ikke mindst godstrafikken i regionen. Dermed ikke sagt, at de øvrige stats, amts og kommunalveje ikke har haft og har en stor

<sup>3</sup> Der kan i øvrigt henvises til Appendiks 1, som indeholder en kort præsentation af hovedaktører og interessenter inden for infrastrukturområdet i Østjylland.

rolle, men motorvejene har i stigende grad været med til at forme erhvervsudviklingen ikke mindst understreget ved den betydning de har haft for regionens bystrukturelle udvikling.

Søfart/Århus Havn: Hvad angår udviklingen inden for søfart i østjysk sammenhæng, vil afhandlingen først og fremmest fokusere på udviklingen af Århus Havn i perioden efter 1945, da havnen har spillet den altdominerende rolle i regionen såvel i passagermæssig som i godstransportrelateret forstand. Der fokuseres på dele af udviklingen inden for containerområdet, idet containertransporten relativt tidligt fremstod som et kerneområde for Århus Havn. Passagerområdet er ikke et fokusområde i behandlingen af søfartsudviklingen, men dette transportområde vil blive inddraget i forbindelse med gennemgangen af transportudviklingen på landsplan.

Luftfart: Fokus vil være på udviklingen af Tirstrup Lufthavn. Lufthavnen har infrastrukturelt fungeret under noget særlige forhold, idet lufthavnen allerede i 1946 fik prædikatet ”midlertidig lufthavn” af Landstinget. Luftfartsafsnittet vil desuden fokusere på den løbende debat, der har været omkring Tirstrup Lufthavns eksistens siden 1945 – også for at sætte den senere lufthavnscase ind i et historisk perspektiv.

Efter en gennemgang af de fire transportområder vil afhandlingens to infrastrukturelle cases blive analyseret i kapitel 5 og 6. Den første case omhandler den debat og politiske procesudvikling som fandt sted i perioden 1995-1999 omkring etableringen af en ny lufthavn i Østjylland. Processen kan siges at spænde fra 1995 til 2003, idet lufthavnsplanerne reelt rumsterede helt frem til 2003, hvor de blev nedstemt i Århus Byråd. Jeg vil imidlertid fokusere på perioden 1995-1999 ud fra den vurdering, at det politiske engagement reelt bortfaldt, da Århus Kommune trak sig ud af sagen i 1999.

Den anden case behandler den politiske proces omkring udvidelsen af Århus Havn, som kan siges først og fremmest at strække sig over perioden 1995 til 1998. De to cases fremstår umiddelbart noget forskellige, idet lufthavnsprocessen var genstand for betydelige uoverensstemmelser mellem især Århus Amt og Århus Kommune, mens havneudvidelsen var usædvanlig gnidningsfri, idet de førnævnte regionale aktører syntes grundlæggende enige om behovet for udvidelsen. Der er derfor også afsat noget mere plads til at afdække lufthavnssagen, idet sagen involverer væsentlig flere områder, hvor de involverede aktører reelt havde modsatrettede opfattelser.

De to caseforløb adskiller sig desuden ved, at de havde stor betydning inden for hvert sit transportmæssige område. Således angik havneudvidelsen først og fremmest varetransportområdet,

mens lufthavnsproblematikken primært vedrørte persontransportområdet. De to caseforløb kan dermed siges at dække de to centrale områder i transportsektoren. De to cases foregik mere eller mindre simultant og havde langt hen af vejen de samme hovedaktører, hvilket giver mulighed for både at nuancere billedet af de deltagende aktører og muliggør en vurdering af aktørernes samtidige rammebetingelser inden for to forskellige infrastrukturområder.

Afhandlingen afrundes med en afsluttende sammenfatning. Heri vil den overordnede udvikling inden for erhvervs- og infrastrukturudviklingen i Østjylland blive gennemgået. Desuden vurderes hvilke infrastrukturelle områder der i særlig grad har været afgørende for regionens erhvervsmæssige udvikling. Endvidere vil der især på baggrund af de to cases blive foretaget en vurdering af de regionale politikeres mulighed for selv at påvirke regionens infrastrukturelle kapacitet og derigennem den erhvervsøkonomiske udvikling. Afslutningsvis er der en kort perspektivering fremadrettet omkring regionens erhvervsmæssige udviklingsmuligheder set i forhold til de faktisk eksisterende infrastrukturforhold.

### 1.3 Litteratur og kilder

I forbindelse med litteratur og kildebrug er der visse særlige forhold, der kort skal bemærkes. I forbindelse med de to cases i afhandlingen findes der betydelige mængder af rapporter, mødereferater, notater for ikke at tale om samtidigt mediemateriale. I forbindelse med lufthavnscasen benyttes den tidligere afdelingschef hos Århus Kommunes Erhvervsafdeling Michael O. Bruuns privatarkiv. Derudover er benyttet centrale rapporter fra perioden og mediedækningen fra primært JP Århus og Århus Stiftstidende. Sidstnævnte er blandt andet inddraget for at få et indtryk af de centrale aktørers offentlige argumentation og ståsted i sagsforløbet. Dette er blevet suppleret med interview/skriftlig korrespondance med flere af hovedaktørerne. Et par af de interviewede spiller centrale roller i både lufthavnscasen og havnecasen. Det gælder således daværende borgmester i Århus Kommune Thorkild Simonsen (S) og Amtsborgmester Johannes Flensted-Jensen (S). Endvidere er der foretaget interview med den tidligere afdelingschef i Århus Kommunes Erhvervsafdeling Michael O. Bruun, der først og fremmest var engageret i lufthavnsproblematikken, og den daværende havnedirektør Kaj Schmidt som indtog en vigtig rolle i havneudvidelsesprocessen. De fire aktører var alle særdeles engagerede i de nævnte processer, og da begivenhederne ikke ligger langt tilbage tidsmæssigt, har de

tilsyneladende alle haft sagsforløbene i forholdsvis klar erindring. Der er imidlertid også tale om forhold i de to cases, hvor der er klare uoverensstemmelser mellem aktørerne – dette gælder først og fremmest i forbindelse med lufthavns casen.<sup>4</sup> De nævnte uoverensstemmelser er så vidt muligt blevet forsøgt afklaret ved inddragelse af øvrige kilder. Der er dog situationer, hvor det ikke er lykkedes at komme frem til en nærmere afklaring omkring centrale spørgsmål i lufthavnsproblematikken. I disse tilfælde bliver dette søgt præciseret, og tvivlsspørgsmålene må blive vurderet i forhold til det overordnede sagsforløb.<sup>5</sup>

Lufthavns spørgsmålet var et betydeligt mere kompliceret politisk spørgsmål end havneudvidelsen, hvorfor der også er blevet brugt flere kræfter på udredelsen af denne proces, og den empiriske tilgang er af samme grund noget mere dybdegående her. Om havne casen skal siges, at den primært bygger på de rapporter, der blev udarbejdet under forløbet suppleret med mediemateriale samt interviews.

---

<sup>4</sup> Der er også blevet korresponderet med den stadsdirektør i Århus Kommune, Poul Erik Jensen, og Thorkild Simonsens afløser Flemming Knudsen (S). De to aktører har besvaret skriftlige spørgsmål i forbindelse med undersøgelsesfasen.

<sup>5</sup> Den anvendte interviewteknik er inspireret af psykologi professor Steinar Kvaales teorier omkring det kvalitative forskningsinterview (Kvale & Brinkmann 2008, s. 19 ff.). For en god tilgang til Kvaales interviewteknik kan i øvrigt henvises til Maria Bambergers gennemgang heraf (Bamberger (m.fl), 2005, s. 8 ff.).

## 2. Lokaliseringsteori og infrastrukturteori

Det følgende teoriafsnit skal ses som del af en proces, hvor de gennemgåede teoriområder er blevet afsøgt med henblik på at finde mulige teoritilgange, der vurderes egnede til at analysere den faktiske udvikling i Østjylland infrastrukturelt og erhvervsmæssigt samt til at belyse de to cases.

Teoriafsnittet er delt ind i to underafsnit. Dels et, der fokuserer på nyere økonomisk lokaliseringsteori og dels et, der giver en gennemgang af nyere infrastrukturteori samt tilbagevendende problemområder herinden for.

Lokaliseringsafsnittet vil koncentrere sig om to hovedområder inden for nyere lokaliseringsteori. For det første vil økonomen Paul Krugmans teorier omkring New Economic Geography (NEG) blive behandlet. Krugman behandler i særdeleshed forholdet mellem transportudgifter og virksomhedslokalisering. Ét af Krugmans hovedpunkter er, at virksomheder i stadig højere grad koncentrerer sig i klynger. Netop denne ”klyngetendens” vil blive behandlet mere indgående som det andet hovedområde i lokaliseringsafsnittet. Afsnittet der beskæftiger sig med klyngeteori vil blandt andet fokusere på de fordele, virksomheder tilsyneladende opnår ved at indgå i en klynge, og de muligheder, især politikere har for at fremme en positiv klyngeudvikling.

Det andet underafsnit vil fokusere på nyere infrastrukturteori. Hvor økonomisk lokaliseringsteori har en noget længere historie bag sig, så fremstår infrastrukturuområdet som en nyere videnskab. Dette afspejles blandt andet ved, at begrebsforståelsen løbende har udviklet sig over de seneste 30-40 år, hvilket har været med til at ændre på de teorier, der er blevet udviklet inden for området. Afsnittet vil belyse denne begrebsudvikling samt fremhæve nogle af de teorier begrebsudviklingen har dannet baggrund for.

Afsluttende i de to underafsnit vil blive påpeget hvilke områder, der vil blive inddraget i den videre afhandling.

## 2.1. Lokaliseringsteori

### 2.1.1. En gennemgang af teorier inden for lokaliseringsområdet

Den følgende del vil bygge på den danske økonom Christian Ø. Pedersens gennemgang af forskellige områder inden for lokaliseringsteori *vis a vis* clusterteori. Formålet er dels at give et overblik inden for dette område, men samtidig vil der blive tegnet et generelt billede af den nyere lokaliseringsteori, hvorved de forskellige forfattere og økonomiske teorier placeres i en større sammenhæng.<sup>6</sup>

Pedersen deler clusterteorien op i fire hovedgrupper: 1) Mainstreamøkonomi, 2) innovationsøkonomi, 3) økonomisk geografi og 4) strategisk management.

- 1) **Mainstreamøkonomi:**<sup>7</sup> Denne gruppe bygger ifølge Pedersen på tre traditioner. Den første er den ældre tradition inden for urban og regionaløkonomi, som bygger på Weber (1928), Von Thünen (1826), Christaller (1933), Lösch (1954) og Isard (1956). Pedersen anfører ikke disse tænkere som mainstreamøkonomiske i gængs forstand, men som værende mainstreamøkonomiske i deres clustertilgang. Den anden tradition bygger ligesom den første på forholdet mellem urban og regional økonomi, men prøver dertil at forklare forholdet omkring økonomisk lokalisering og økonomisk agglomeration og specialisering. Denne tradition beskrives som meget analytisk og koncentreret om matematiske modeller. Dertil inddrages også historiens betydning som en central faktor i lokaliseringsudviklingen (*path dependency*).<sup>8</sup> Inden for denne tradition finder man forfatterne Krugman, Venables, Arthur og Fujita. Denne tradition betegnes også *New Economic Geography* (NEG).<sup>9</sup> Den tredje tradition er mainstreamøkonomisk vækstteori: *New Growth Theory* (NGT), som består af bl.a. Romer, Grossman & Helpman. NGT har også sit udgangspunkt i starten af 1990'erne og betegnes af Pedersen som en modelorienteret neoklassisk vækstteori med fokus på lands- og til dels regionalplanet.

<sup>6</sup> Pedersen, 2001.

<sup>7</sup> Pedersen definerer ikke mainstreamøkonomi her. Men typisk forstås der derved, at alle aktører i et økonomisk system agerer helt rationelt og egoistisk.

<sup>8</sup> *Path dependency* forbindes typisk med neo-institutionalisme, men accepteres altså også som en central faktor af ovenstående retning ifølge Pedersen.

<sup>9</sup> Pedersen 2001, s. 12 ff. Krugman er stifteren af NEG, og udgangspunktet er hans bog fra 1991, *Geography and Trade*.



- 2) **Innovationsøkonomi:** Denne gruppe omhandler hele innovationsområdet (innovationssystemer, læring, viden, teknologisk udvikling etc.), hvad der genererer innovationsudviklingen (kilder, tempo og retning) og hvilken økonomisk betydning innovationsdelen har. Af betydelige forfattere inden for området nævner Pedersen bl.a. Schumpeter, Nelson & Winter og Freeman & Soete. Innovationsøkonomien fremstår, ifølge Pedersen, som en modpol til den mainstreamøkonomiske behandling af den teknologiske udvikling i økonomisk teori. Samtidig er der imidlertid et overlap, idet begge skoler har empiriske cases, hvor fokus er på økonomiske spillover effekter. Økonomerne inden for innovationsøkonomien har i den forbindelse søgt at påvise spillover effekter inden for vidensområdet ved at måle patenter og patentlicitationer inden for et givet geografisk område, hvorved de har påvist en øget grad af innovativ aktivitet inden for klynger. Også kvantificering af viden spill-overs fra universiteter til det nærliggende erhvervsliv står centralt for innovationsøkonome. <sup>10</sup>
- 3) **Økonomisk geografi:** Denne gruppe består af mange undergrupper. Ligeledes består den også af flere forskellige fagfolk som økonomer, historikere, geografer, sociologer m.fl. De økonomiske geografer har fokuseret meget på innovationssystemer, og de har overført teorien om det nationale innovationssystem og den lærende økonomi til teorier om det regionale innovationssystem og den lærende region. Af kendte forfattere inden for denne gruppe nævnes Harrison, Saxenian, Storper og Maskell. Forskningen ligger periodemæssigt især fra 1990erne og frem. Sociologiske forhold indtager også en central rolle for disse forfattere i klyngeudviklingen. I forlængelse heraf spiller kultur og institutioner en vigtig rolle. Pedersen nævner også en række Ny-Marshallianske italienske økonomer som centrale inden for den økonomiske geografi.
- 4) **Strategisk Management:** Grundlæggeren og den altoverskyggende forfatter inden for denne retning er Michael Porter, og de øvrige forfattere betegnes af Pedersen som erhvervsøkonomer. Periodemæssigt tager denne forskning udgangspunkt i Michael Porters *The Competitive Advantage of Nations* fra 1990. Tilgangen til lokaliseringsproblematikken er beskrivende og analytisk, og dertil kan siges, at forskerne inden for denne retning bruger

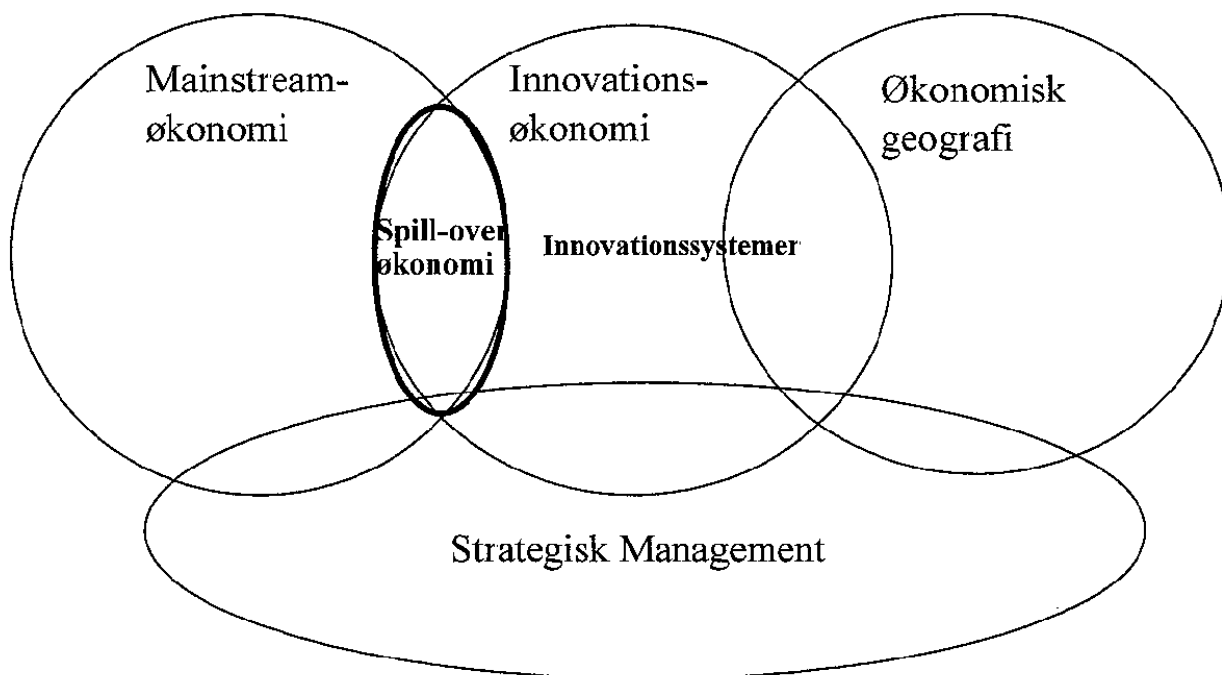
---

<sup>10</sup> Ibid., s. 13 ff. Et nært beslægtet forskningsområde, som man kan betegne ”Urban Economy”, kunne man med lidt god vilje inddrage i denne gruppe, om end Pedersen ikke gør det. Ifølge økonomen John M. Quigley, så befinder *Urban Economy*, der beskæftiger sig med den økonomiske side af byudvikling, sig i sin fjerde bølge. Forskernes primære konklusion, ifølge Quigley, er i indeværende bølge, at virksomhederne først og fremmest placerer sig i større byer på grund af den vidensoverførsel, der finder sted, *qua* omfanget af virksomheder og befolkning i det pågældende område. Nøgleordene, hvad angår byudvikling, er, ifølge Quigley, vidensoverførsel og diversitet (Quigley1998, s. 127 ff.).

generelle og ikke-matematiske modeller. Derudover fremstår konkurrenceparameteret som meget centralt. Pedersen fremhæver, at der er en del overlap med økonomisk geografi.<sup>11</sup>

Pedersen understreger dog, at de forskellige grupper griber ind over hinanden, og på baggrund heraf har han udarbejdet følgende model:

**Figur 1: Hovedgrupperne indenfor clusterteori**



Paul Krugman indgår, som nævnt, i den anden tradition inden for gruppen af mainstreamøkonomer. Denne tradition beskrives af Pedersen som meget analytisk og koncentreret om matematiske modeller. Dertil inddrager traditionen historiens betydning som en central faktor i lokaliseringens udvikling. I det følgende vil ”hovedværket” inden for den anden tradition, Krugmans *Geography and Trade*, blive gennemgået.

<sup>11</sup> Pedersen 2001, s. 13 ff.

### 2.1.2. Paul Krugman's *Geography and Trade*

Krugmans bog bygger på tre gæsteforelæsninger, han afholdt i Leuven, Belgien i 1990. Dette afspejler sig tydeligt i bogens struktur, der er delt ind i tre hovedkapitler: Center og periferi, lokalisering samt regioner og nationer. Krugmans overordnede tilgang til emnet var, at han mente, at der blev fokuseret alt for lidt på forholdet mellem økonomi, lokalisering og geografi. Derudover mente han, at der hidtil var fokuseret alt for kraftigt på nationaløkonomi. Geografisk økonomi forstås ifølge Krugman bedst lokalt og regionalt – ikke nationalt.<sup>12</sup> Den følgende gennemgang vil følge Krugmans struktur, således at Krugmans tre kerneområder bliver behandlet enkeltvis.

#### **Center og Periferi**

Krugman indleder med spørgsmålet: hvad forekommer mest iøjnefaldende, når man ser på forholdet mellem geografi og økonomisk aktivitet? Svaret er ifølge forfatteren meget oplagt, og det kan kortes ned til et ord – koncentration. Når man ser på den globale virksomhedslokalisering, så står det klart, at virksomheder typisk koncentrerer sig i de områder, hvor der ligger andre virksomheder. Dette vidner om, at virksomhederne opnår en økonomisk gevinst ved at være koncentreret det pågældende sted. Det økonomiske udbytte er imidlertid utrolig svært at måle, og det er grunden til, at økonomerne har afholdt sig fra at beskæftige sig med dette, ellers så åbenlyse, forhold mellem geografi og virksomhedslokalisering. Mere specifikt er det især forholdet omkring konkurrencesituationen, som har været årsag til den manglende interesse. Hidtil har de økonomiske analysemodeller været fokuseret på perfekte konkurrencesituationer, hvor en nærlæsning af geografiske konkurrenceforhold ofte vil afspejle et andet billede – nemlig uperfekt konkurrence.<sup>13</sup> Endvidere påpeger Krugman, at man hidtil har været meget optaget af de enkelte landes komparative fordele, hvor nationaløkonomerne har været fokuserede på, at det enkelte land skulle få det optimale ud af sin konkrete

---

<sup>12</sup> Krugman 1991, s. 2 ff. Krugman giver det kendte illustrative eksempel, hvor jorden filmes fra satellit om natten, og de lysende pletter markerer den industrielle aktivitet på jorden. Disse ligger typisk tæt forbundet over landegrænser, og markerer dermed ganske illustrativt, ifølge forfatteren, at den økonomiske aktivitet bedst defineres regionalt frem for nationalt (Ibid.). Det fremgår også heraf, at Krugman opererer med temmelig store geografiske enheder. I den forbindelse er Østjylland eller Danmark for den sags skyld en særdeles begrænset klynge, hvis han ville anvende denne term.

<sup>13</sup> Hermed forstås at konkurrencesituationen på en eller anden måde ikke er perfekt. Det kunne være en monopolsituation eller oligopsoni (dvs. en markedssituation hvor der er ”for få” købere).

konkurrencesituation (råstoffer, arbejdskraft etc.) i den internationale samhandel. Krugman mener imidlertid, at økonomerne i stigende grad er blevet opmærksom på, at den økonomiske udvikling går i retning af specialisering, og at netop dette forhold fremstår, som et helt afgørende konkurrenceparameter.

Efter således at have fremført, at den generelle lokaliseringstendens er kendetegnet ved 1) at være punktvis koncentreret, 2) at der tilsyneladende er en økonomisk gevinst heri for de enkelte virksomheder, 3) at konkurrencesituationen typisk er uperfekt, og 4) at tendensen er, at virksomhederne i de enkelte regioner sædvanligvis specialiserer sig inden for enkelte fagområder, går Krugman videre med en case for at underbygge de nævnte påstande, idet han gennemgår udviklingen af det såkaldte amerikanske industribælte eller produktionsbælte.<sup>14</sup> Krugman får her fastslået, at det så langt fra var på grund af tilstedeværelsen af råstoffer, at lokaliseringen var så markant og så overlevelsedygtig, som det var tilfældet. Derimod var der i mange tilfælde tale om ”historiske tilfældigheder”. Denne tendens, som ofte er af vital betydning for et givet centers<sup>15</sup> tilblivelse, benævnes som *path dependency* fænomenet. Krugman underbygger løbende *path dependency*'s betydning med eksempler i ”Geography and Trade”.<sup>16</sup>

I forsøget på at forklare hvorfor virksomheder overhovedet indgår i centeret, udvikler Krugman en matematisk model baseret på tre faktorer: øget afkast, transportomkostninger og efterspørgsel. Kort fortalt illustrerer modellen følgende forhold: Såfremt en virksomhed udvikler en tilstrækkelig stor skalaøkonomi, vil virksomheden ofte tilstræbe at dække det nationale marked fra ét enkelt geografisk udgangspunkt. Endvidere vil der være en selvforstærkende tendens, der gør, at et givet industribælte vil have en stærk koncentrationsdannende effekt samt en stærk overlevelsessevne.<sup>17</sup> I forbindelse med sin

<sup>14</sup> Tidligt i det 20. århundrede stod det klart for flere geografer, at hovedparten af den amerikanske industri koncentrerede sig omkring et forholdsvis lille område af den nordøstlige del af USA samt den østlige del af det midtvestlige USA. ”Produktionsbæltet” tog form i den anden halvdel af det 19. århundrede og sad på 74 procent af den amerikanske industriproduktion omkring år 1900. I 1957 lå tallet på 64 procent. (Krugman 1991, s. 11 ff.)

<sup>15</sup> Kært barn har mange navne! Koncentrationen af virksomheder inden for et givet geografisk område bliver i Krugman's gennemgang kaldt både ”center” og ”core”. Krugman benytter termen i forsøget på at forklare virksomhedslokalisering, men han påpeger, at man også reelt kan bruge mange af teoriens parametre i forsøget på at forklare byers eksistens. Andre benævnelser for koncentrationen af virksomheder inden for et afgrænset geografisk område er klynger eller ”clusters”.

<sup>16</sup> Ibid., s. 2 ff.

<sup>17</sup> Ibid., s. 15 f. Krugman underbygger sin model ved længere matematisk bevisførelse, hvorpå hans model er funderet (Ibid., s. 16 ff. samt Appendiks A i sammesteds).

gennemgang af den geografiske koncentrationsmodel går Krugman videre inden for transportområdet og fastslår, at der er skalaøkonomi inden for transportområdet *per se*. Forstået således, at et stort transportomfang i sig selv vil nedbringe transportomkostningerne per enhed. Transportområdet kan derfor principielt vurderes som en særegen koncentrationsskabende faktor, når det kommer til virksomhedslokalisering. Krugman understreger dog her, at den rettelig bør ses i sammenhæng med de andre koncentrationsskabende faktorer.<sup>18</sup>

## Lokalisering

Krugman anfører, at spørgsmålet omkring industrilokalisering har optaget forskersindene gennem mange år, og at der er mange fællesnævner mellem industrilokalisering og forskningen inden for området byøkonomi. For Krugman er den væsentlige inspirator imidlertid økonomen Alfred Marshall; nærmere betegnet de teorier Marshall udviklede i 1920 omkring industrilokalisering og eksterne økonomiske faktorer. Tre faktorer fremstod for Marshall som afgørende forhold på lokaliseringsområdet. Disse benævnes typisk de Marshallianske eksternaliteter, og kan defineres som følgende:

- 1) Arbejdsmarkedsskalafordele: Ved at flere virksomheder fra samme branche placerer sig i det samme geografiske område opstår et sammensluttet marked for arbejdere med specialiserede færdigheder. Dette øger antallet af arbejdere inden for det givne område, hvilket igen tiltrækker flere virksomheder inden for denne branche osv.
- 2) Specialiseringsskalafordele: Virksomhedscenteret kan understøtte et større antal specialiserede lokale underleverandører af industrispecifikke input og services. Det større udvalg medfører en lavere pris for virksomhederne.
- 3) Viden spillovers: Det industrielle center øger kommunikationsudvekslingen grundet hyppigere kontakt, udviklingen af sociale bånd og i det hele taget større social interaktion virksomhederne imellem. Dette bevirker igangsættelsen af en række spillover-processer, der udvikler virksomhedernes innovationsevne.<sup>19</sup>

---

<sup>18</sup> Ibid. S. 23 ff.

<sup>19</sup> Ibid., s. 36 ff. De første to forhold betegnes som pekuniære eksternaliteter. Disse opstår gennem markedsinteraktioner, og giver altså de involverede firmaer adgang til handlet input og arbejdskraft til en lavere pris, end det er tilfældet uden for centeret. Den tredje eksternalitet betegnes som en teknologisk eksternalitet, idet den ikke opstår gennem markedsinteraktioner og er tilgængelig for alle de i lokalområdet lokaliserede firmaer (Pedersen 2001, s. 19 f.).

Krugman er med en enkelt væsentlig undtagelse grundlæggende enig med Marshall, og mener at eksternaliteterne stadig den dag i dag er særdeles aktuelle i virksomhedslokalisering. Krugman udarbejder en matematisk model til underbyggelse af Marshall's første eksternalitet. Dertil anfører Krugman tilstedeværelsen af en vis skalaøkonomi som et grundlæggende vilkår for de første to eksternaliteter. Ydermere påpeger forfatteren, at lokalisering af virksomheder, der producerer halvfabrikata, vil finde sted i centeret medmindre, at de transportomkostninger, der er forbundet hermed, er meget lav *vis a vis* de transportomkostninger, der er forbundet med helfabrikatproduktet. Krugman påviser endvidere, at et fald i transportomkostninger inden for de to kategorier vil fremme koncentrationen inden for begge områder.<sup>20</sup>

Efter således, med visse forbehold og tilføjelser, at have givet sin accept til de første to eksternaliteter, så stiller Krugman sig tvivlende over for den tredje eksternalitets gyldighed. For det første mener Krugman ikke, at det teknologiske spillover område skal indtage nogen speciel funktion inden for lokaliseringsteori. Således hævder han, at der er andre fagområder, der har en højere koncentrationsgrad på lokaliseringsområdet end teknologisektoren. Dette taler i Krugman's optik for at der er andre faktorer end viden-spillover, som er mere betydningsfulde. For det andet bygger Krugman på det princip, at man skal fokusere på effekter, der kan spores og måles. Dette kan man med de pekuniære eksternaliteter men ikke med den tredje eksternalitet. Endelig affejer Krugman den tredje eksternalitet på den baggrund, at den er ”*fashionable*”, fordi den har at gøre med højteknologiske faktorer. Alene af den grund bør man ifølge forfatteren tage sig i agt.<sup>21</sup>

Med udgangspunkt i USA undersøger Krugman dernæst lokaliseringsgraden inden for en lang række brancheområder. Konklusionen heraf er, at der er en høj koncentrationsgrad inden for de enkelte områder. Dette gælder også IT-branchen, men den skiller sig ikke specielt ud i forhold til de andre industrier.<sup>22</sup>

## Regioner og nationer

Krugman fastslår, at en nation typisk ud fra en økonomisk vinkel har været markeret ved dels de fælles økonomiske spilleregler, den har sat for sit territoriale område, og dels de restriktioner, som

<sup>20</sup> Krugman 1991, s. 48 ff.

<sup>21</sup> Ibid., s. 53 ff. Krugman er blevet kraftigt angrebet for ikke at ville acceptere den tredje eksternalitet. I særdeleshed af de forskere der kan placeres som innovationsøkonomer (se ovenstående), hvilket vel ikke er så overraskende. Imidlertid må man også sige, at Krugman her står med et forklaringsproblem, da det faktisk er lykket at måle spillover effekten inden for klynger ved at måle patenter og patentlicitationer (Pedersen 2001, s. 22 ff. Samt Martin & Sunley 1996, s. 284 ff.). I den forbindelse må man altså sige, at også Marshall's tredje eksternalitet tilsyneladende står til troende. Til Krugman's forsvar skal dog siges, at han faktisk åbner op for, at den tredje eksternalitet kan vise sig som sand, men at han simpelthen ikke står med et redskab, til verificere det (Krugman 1991, s. 54 f.).

<sup>22</sup> Ibid., s. 61 ff.

den har pålagt varer på tværs af grænsen. I forholdet mellem USA og Vesteuropa, så har det nationale tydeligvis tidligere haft stor betydning, idet de europæiske nationer har været hæmmet af de restriktioner, som de har sat op, mens USA har været mindre sårbart alene i kraft af sin størrelse. I forbindelse med udviklingen i det 19. århundrede, så lukkede især USA på den øgede skalaøkonomi og de faldende transportudgifter (grundet banetrafikens udvikling), hvilket medførte en kraftig koncentreret lokalisering. Dette var ifølge Krugman ikke tilfældet i Europa, grundet de handelsbarrierer der var sat op imellem de enkelte nationer. Dette mønster har der imidlertid været et opgør med efter EF's etablering, hvor det i særdeleshed var meningen, at det indre marked skulle muliggøre en helt ny økonomisk udvikling. Krugman mener derudover ikke, at det giver mening at tale om nationer, hvis man som økonom, skal have fat i essensen af geografisk økonomi. Hvis man skal forstå geografisk økonomi skal man derimod fokusere på regioner. En nation består typisk af adskillige regioner, og en region kan sagtens være økonomisk mere forbundet og afhængig af en "udenlandsk" region end af de i landet placerede regioner.<sup>23</sup>

Krugman går dernæst videre og fokuserer på, hvorvidt de mindre regioner eller nationer bør være nervøse for at få "støvsuget" deres industri bort til de helt store industricentre samt, om ikke de pågældende regionale/nationale politikere bør føre en aktivistisk politik med henblik på, at det netop bliver deres område, der udvikler sig til et industrielt center. På basis af sin tidligere udviklede center-periferi model fastslår Krugman her, at et mindre industrielt center i en region godt kan ekspandere på bekostning af et større industrielt center på tværs af landegrænser. Endvidere kommer han frem til, at det godt kan betale sig for politikerne at føre en aktivistisk politik, for at fremme industriudviklingen.<sup>24</sup>

Krugmans konklusion på dette område har ifølge Martin & Sunley været årsag til megen økonomisk debat de senere år. Dette område ligger inden for, hvad man kan kalde strategisk industriel politik, og resultatet bliver ifølge de to forfattere, at den eneste rigtige politik er at føre en regional udviklingspolitik, hvor man satser på ét enkelt markedsområde.<sup>25</sup> Dette fokus på ét område har blandt andet været kritiseret for, at det kan have katastrofale konsekvenser for den pågældende

---

<sup>23</sup> Krugman 1991, s. 75 ff.

<sup>24</sup> Ibid., s. 89 ff. Krugman bruger her forholdet mellem Canada og USA umiddelbart inden 1. verdenskrig som eksempel. Han konkluderer, at såfremt Canada ikke havde ført en aktivistisk handelspolitik i form af toldforanstaltninger, så ville det aldrig have været i stand til at udvikle den industri, som det var tilfældet. I stedet havde Canada primært været et landbrugsland, der leverede mad og arbejdskraft til USA (Ibid.).

<sup>25</sup> Martin & Sunley påpeger, at Krugman på dette område er helt enig med Michael Porter (Martin & Sunley 1996, s. 282 ff.).

region, hvis den pågældende branche, som regionen har specialiseret sig i, af en eller grund kastes ud i en krise, idet regionen har satset alt på én hest.<sup>26</sup>

### Sammenfatning

Krugman påpeger to hovedforhold i forbindelse med virksomhedslokalisering: 1) Der er udgifter forbundet med handel over afstande, og 2) virksomhederne søger typisk skalaøkonomiske fordele. Grundet disse to forhold er der en tendens til at koncentrere produktionen geografisk. Grundet transportudgifterne så tenderer virksomheder til at placere sig, hvor efterspørgslen er stor, eller hvor leveringsbetingelserne er bedst – og det er typisk der, hvor de andre virksomheder er placeret. Lokalisering er derfor selvforstærkende. Trods det ifølge Krugman åbenlyst rigtige i denne antagelse, så har økonomerne afholdt sig fra at gå i dybden hermed, da der har manglet en matematisk model. Den mener Krugman at have leveret med *Geography and Trade*.

Transportområdet indtager en helt central position i Krugmans teori. I forbindelse med sænkninger i transportudgifter, så kommer Krugman mere specifikt frem til to effekter, som det kan have for en given region: 1) Det kan have til følge, at det placerer produktion i den region, hvor det er billigst. 2) Det kan placere produktionen i et område med henblik på at opnå skalaøkonomi. Når produktionen først er lagt ét sted, kan det ende med, at den region, der ”vinder”, er den region, der godt nok har de største produktionsomkostninger, men til gengæld har de bedste transportforhold.

På baggrund af især Martin & Sunley samt Pedersens kritik af Krugmans teorier, så er det primære kritikpunkt af Krugman’s teorier forholdet omkring den tredje eksternalitet. Således synes det at være en fejl, at Krugman ikke vil anerkende viden spill-overs som et centralt parameter i forbindelse med virksomhedslokalisering.<sup>27</sup> I særdeleshed efter at det rent faktisk er lykkedes at måle effekten inden for dette område, så synes Krugman her at have lavet en fejlbedømmelse.

Krugman bliver også beskyldt for, at han ikke inddrager institutionelle, kulturelle og sociale forhold som afgørende faktorer i en regions udvikling.<sup>28</sup> Det står klart, at Krugman ikke bruger en voldsom energi på netop disse faktorer i *Geography and Trade*, givetvis fordi de er svært målelige (jf. Krugmans tilgang til den tredje eksternalitet). Det bør dog medtages, at Krugman faktisk tildeler netop de kulturelle faktorer en afgørende betydning for, at Nordvesteuropa er rigere end det øvrige

<sup>26</sup> Ibid., s. 281 ff.

<sup>27</sup> Krugman’s konklusion her er også i direkte modstrid med hovedkonklusionen inden for Urban Economy-retningen i øjeblikket, hvor netop vidensoverførsel mellem virksomhederne fremstår som et afgørende lokaliseringsparameter (Quigley 1998, s. 128 ff.).

<sup>28</sup> Pedersen 2001, s. 23 ff.



Europa.<sup>29</sup> Krugman er også blevet angrebet for ikke at benytte sig af nok empiri i understøttelsen af sine modeller.<sup>30</sup> Heri har kritikerne givet ret. Men det bør tilføjes, at dels anfører kritikerne ikke empiri, der modsiger Krugmans argumentation, og dels så understreger Krugman, at NEG er et område under udbygning, og at der er behov for flere empiriske undersøgelser.<sup>31</sup> Endelig vil jeg fremhæve kritikken af Krugmans tilgang til *path dependency* teori. Ifølge Krugman kan mere eller mindre tilfældige historiske faktorer have en helt afgørende betydning for, om det lykkes at frembringe en regional centerudvikling. Denne teori anerkender Sunley & Martin.<sup>32</sup> Pedersen påpeger derimod at NIG (New Industrial Geography) gruppen vender sig imod dette med det argument, at en begyndende specialisering kan blive afbrudt af mange faktorer.<sup>33</sup> Sidstnævnte argumentation imod Krugman synes ikke fair i mine øjne, da Krugman faktisk åbner op for, at en specialiseringsproces sagtens kan løbe af sporet i den løbende konkurrence med andre regioner.<sup>34</sup> I forbindelse med netop forholdet omkring *path dependency*, så kan det tilføjes, at han i høj grad har inspireret flere økonomer inden for de to retninger *Evolutionary Economy* og *Behavioural Geography*.<sup>35</sup>

### 2.1.3. Clusterteori

Det følgende afsnit vil fokusere på teoribaggrunden omkring clusterteori - eller klyngeteori som kan siges at være den danske term. Inden for de seneste 15-20 år har teoriudviklingen inden for klyngeteori-området været et fokusemne inden for lokaliseringsteori, virksomhedsudvikling og den politiske diskurs inden for erhvervsfremmeområdet.<sup>36</sup> I en gennemgang af klyngeteori-relaterede

<sup>29</sup> Krugman 1991, s. 95 f.

<sup>30</sup> Pedersen 2001, s. 23 f. Martin & Sunley 261 ff.

<sup>31</sup> Krugman 1998, s. 172 ff.

<sup>32</sup> Martin & Sunley 1996, s. 286 f.

<sup>33</sup> Pedersen 2001, s. 24 f.

<sup>34</sup> Krugman 1991, s. 20 ff.

<sup>35</sup> Her finder man fx økonomerne Ron Boschma og Jan Lambooy. Disse understøtter til dels Krugman's ideer, men tillægger generelt "usikkerhed" og "tilfældigheder" en ganske stor rolle i virksomhedslokalisering. Det afgørende forhold for virksomhedens mulighed for at vælge den "rette" placering, er, ifølge Boschma og Lambooy, virksomhedens informationsniveau (Boschma & Lambooy 1999, s. 412 ff.).

<sup>36</sup> I forbindelse med sin gennemgang af den nyeste udvikling inden for clusterområdet, så fremhæver Pedersen, at netop clusterområdet har fået en stadig mere markant rolle i den danske erhvervs politik. Som følge af den nyere clusterforskning, og i særdeleshed Michael Porters værker i starten af 1990'erne, kom der i stigende grad fokus på clusterområdets betydning for den nationale konkurrenceevne. Konkret udmøntede dette fra dansk side sig i, at den private sektor blev inddelt i otte ressourceområder i 1999, som skulle danne grundlaget for den danske industripolitik. Erhvervsfremmestyrelsen har på grundlag af de otte områder (fødevarer, møbler/beklædning, turisme, bygge/bolig, IT/Kommunikation (tidligere transport og kommunikation), transport, energi/miljø og medico/sundhed) udarbejdet en

artikler inden for en bred vifte af økonomiske nøgletidsskrifter viser Maskell og Kebir, hvorledes klynge-relaterede artikler bliver stadig mere udbredte. Ifølge forfatterne ligger der dog heri en fare, idet klyngeteori inddeler sig i flere grupperinger, med dertilhørende bud på en klynges udvikling, fordele, eksistenstilblivelse etc. – og langt fra alle er klar over denne divergens, hvilket kan afstedkomme en del forvirring.<sup>37</sup> Maskell og Kebir definerer en klynge som ”a non-random geographical agglomeration of firms with similar or closely complementary *capabilities*”.<sup>38</sup> Der vil i det følgende blive gennemgået de grundelementer, som forfatterne anser for nødvendige, når man skal definere en klyngeteori. Derudover vil der blive redegjort for tre grundskoler inden for klyngeteori, som er inspireret af Maskell og Kebir. De tre tilgange baserer sig på henholdsvis 1) spillover-tilgangen, 2) konkurrencetilgangen og 3) den territoriale tilgang.

### Hvad involverer en klyngeteori?

Maskell og Kebirs kriterier for, hvad en klyngeteori bør indeholde, er baseret på de for en teoritilgang klassiske ”hv-spørgsmål”. Således mener forfatterne, at man i en klyngeteori bør stille spørgsmålene ”hvad”, ”hvordan” og ”hvorfor”. Dertil kan man ifølge forfatterne også benytte tillægsspørgsmålene ”hvornår/hvor/hvem”. Medens ”hvad” spørgsmålet involverer identifikationen af faktorer (variabler, koncepter mv.), leder ”Hvordan” spørgsmålet hen til en relationsovervejelse vedrørende de pågældende faktorer. Tilsammen udgør disse to spørgsmål en emnemæssig afgrænsning af teorien. Det tredje spørgsmål ”hvorfor”, udgør kernen i teorien, og skal levere en overbevisende forklaring på forholdet mellem de første spørgsmål (”hvad” og ”hvordan”). ”Hvorfor” spørgsmålet bibringer typisk ny viden, udfordrer eksisterende teorier og øger vores viden inden for det givne område.<sup>39</sup> De sidste tre spørgsmål, ”hvornår/hvor/hvem”, kan benyttes til bl.a. at præcisere tilgangen og lave en teorimæssig emneafgrænsning. Ud over de nævnte hv-spørgsmål må en klyngeteori nødvendigvis adressere førnævnte definition på en klynge.

Forfatterne understreger at i forhold til klyngeteorien, så står ”hvorfor” spørgsmålet helt centralt. Forfatterne kan her identificere tre hovedtilgange:

---

mængde benchmarking rapporter, hvor de enkelte områder er blevet analyseret. Den engelske betegnelse for de otte områder er siden blevet megacusters og inden for disse opererer man med mindre clusters, de såkaldte small-scale clusters (Pedersen 2001 s. 7 ff. samt Erhvervsfremmestyrelsen 2001). Dog synes termen at miste pusten noget i det hjemlige politiske efter nævnte rapport fra Erhvervsfremmestyrelsen (jf. sammenfatningen i dette afsnit).

<sup>37</sup> Maskell og Kebir 2005, s. 1 ff.

<sup>38</sup> Ibid. Dette er en meget kortfattet definition af klyngebegrebet. For en langt mere omfattende klynge-definition kan fx henvises til Michael Porter (jf. nedenfor).

<sup>39</sup> Maskell og Kebir 2005, s. 4 ff.

- 1) Begyndelsesfasen (af forfatterne kaldet *the existence argument*): Hvorfor opstår klyngen – typisk hvilke økonomiske og sociale fordele kan firmaerne opnå ved klyngedannelsen.
- 2) Udviklingsfasen (Af forfatterne kaldet *the extension argument*) Hvilke fordele/ulemper ligger der i udvidelse af klyngen.
- 3) Tilbagegangsfasen (Af forfatterne kaldet *the exhaustion argument*). Såfremt, der ikke var ulemper forbundet med en udvidelse af klyngen, ville klyngen ifølge logikken fortsætte sin ekspansion, til alle firmaer i verden var lokaliseret ét sted! Derfor ligger der i alle klynger et begrænsnings- eller mæthedselement, hvor klyngen af interne og/eller eksterne årsager kan imødegå en negativ udvikling eller decideret opløsning.<sup>40</sup>

Så vidt den overordnede teoretiske tilgang, som Maskell og Kebir mener at kunne aflæse inden for klyngeteori. Forfatterne mener som nævnt at kunne identificere tre forskellige skoler inden for klyngeforskningen. De tre skoler har forskellige bud på dynamikken i klynger. I sammenhæng hermed vægtes de forskellige ovennævnte hv-spørgsmål forskelligt. De tre skoler vil i det følgende blive gennemgået.

### Spillover-tilgangen

Den første gruppering inden for klyngeteori er i høj grad baseret på tanken om lokale spillover effekter (denne gruppering kalder forfatterne også ”eksternalitetstilgangen”).<sup>41</sup> Udgangspunktet for denne skole daterer sig tilbage til 1890 med A. Marshall’s værk ”*Principles of Economics*”.<sup>42</sup> Marshall tog her blandt andet fat på tendensen til, at firmaer lokaliserer sig forskelligt, samt at det tilsyneladende er et karakteristikum, at firmaer ofte samler sig i klynger. Marshall var i den sammenhæng meget optaget af ”hvorfor” spørgsmålet, og i særdeleshed beskæftigede han sig med eksistensargumentet. For Marshall var begyndelsesfasen tæt forbundet med den tilgængelige infrastruktur, tilgængeligheden af arbejdskraft, uddannelsessystem mv. I forbindelse med tilblivelsen og udviklingen af klyngen kunne der ifølge Marshall opstå en række spillover effekter, hvor firmaerne opnår en række fordele i form af deres gensidige interesser og tilstedeværelse inden

<sup>40</sup> Ibid.

<sup>41</sup> Ved spillover forstås det forhold, at én begivenhed, inden for et givent område, går ind og afstedkommer en udvikling inden for et andet område. Fx kan det tænkes, at en koncentration af mange virksomheder bevirker, at arbejdskraften flytter tættere på virksomhederne, hvilket bevirker at infrastrukturen i det pågældende område bliver udbygget etc. Det skal understreges, at alle tre skoler opererer med spillover-effekten. De to andre skoler lægger imidlertid deres hovedfokus på andre forhold, hvor spillover-skolen placerer sit hovedfokus på netop spillover-tendensen.

<sup>42</sup> Marshall blev også behandlet ganske udførligt i forrige afsnit (jf. dette). Om end Maskell og Kebir ikke eksplicit placerer Krugman i deres artikel, så ville de givetvis placere Krugman inden for spillover tilgangen.

for klyngen. Et eksempel på sidstnævnte kunne være nedsatte transportomkostninger i forhold til både afsætning af varer og levering af fx råprodukter, idet såvel virksomhedens kundegruppe som leverandører kunne forventes at indgå i klyngen. Dermed er Marshall også ovre i udviklingsfasen, og Marshall er i den forbindelse også ovre i negative spillover effekter, idet klyngen kan komme ud i situationer, hvor den interne konkurrence mellem firmaerne presser priserne på land, arbejdskraft og råvarer i vejret. Eller hvor der simpelthen forekommer sammenstød mellem de forskellige virksomheders interesser. Denne skole behandler også tilbagegangsfasen, som den typisk forbinder med, at en for klyngen vital faktor ophører med at fungere – af sådanne faktorer nævnes udtømmningen af et råstofprodukt, klimaændringer eller at infrastrukturen ikke længere fungerer.

Da den genvakte interesse for klyngeteori for alvor så dagens lys i starten af 1980'erne, var det ifølge Maskell og Kebir med et voldsomt fokus på begyndelsesfasen, mens udviklings- og tilbagegangsfasen var sekundære. Endvidere var en central spillover effekt nu i høj grad vidensudvikling inden for klyngen. Endvidere var man nu opmærksom på, at et centralt parameter i klyngen var en høj grad af arbejdsdeling, hvor de enkelte firmaer kunne supplere hinanden med specialviden.<sup>43</sup>

### **Bidrag med fokus på konkurrenceelementet**

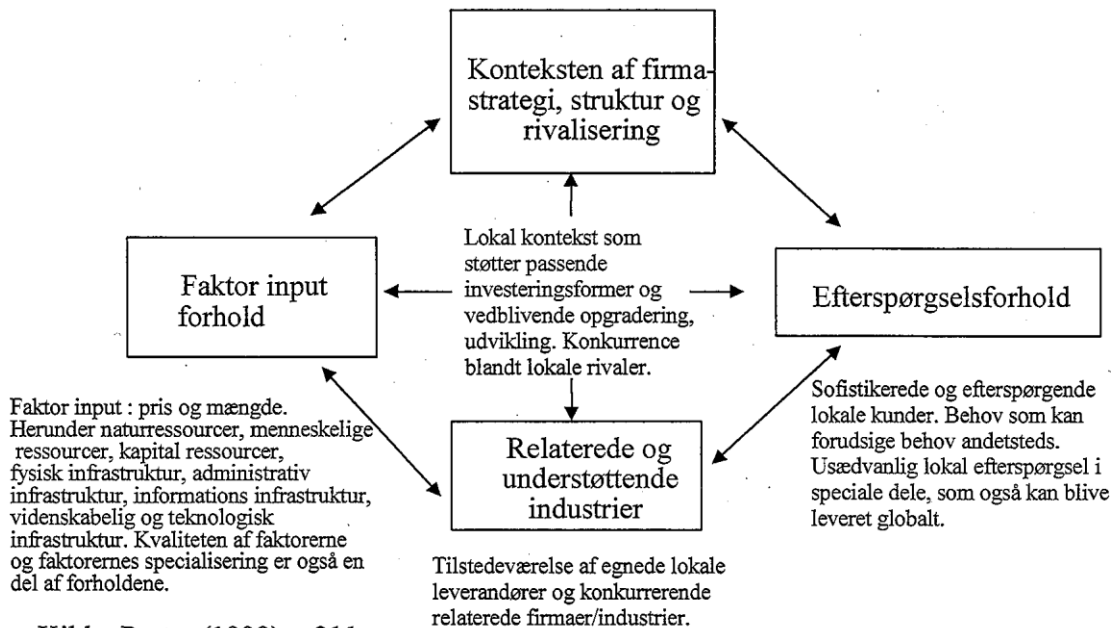
Med publiceringen af ”*The Competitive Advantage of Nations*” i 1990 satte økonomeren Michael E. Porter for alvor klyngeteori på dagsordenen. Dette til trods for at Porters egentlige hensigt var at lave en mere generel konkurrence-teori og ikke så meget en decideret klyngeteori. Porter vender sig i sin teori imod den antagelse, at virksomhedernes lokaliseringsvalg er af mindre betydning i en stadig mere globaliseret økonomi. Tværtimod finder Porter lokaliseringsvalget helt centralt for virksomhedernes overlevelsessevne, og i den forbindelse ser Porter store fordele i netop ”klyngeeffekten” for de enkelte virksomheder.<sup>44</sup> I forsøget på at identificere de for en virksomhedslokalisering afgørende faktorer udviklede Porter den såkaldte diamantmodel, som oprindeligt var et forsøg på at måle et områdes konkurrenceevne, men som også kan bruges til at analysere clusters.<sup>45</sup> Hvor de enkelte ”kasser” involverer de centrale parametre i modellen, så angiver pilene det samspil og den dynamik, som er afgørende for regionens/klyngens udvikling.

<sup>43</sup> Maskell og Kebir 2005, s. 5 ff.

<sup>44</sup> Ibid. samt Porter 1998: s. 197 ff.

<sup>45</sup> Der findes andre modeller, hvormed man ifølge forfatterne kan fastslå, hvorvidt der er tale om en klynge eller ej. Økonomen Michael Enright har blandt andet lavet en model med elleve grundlæggende parametre (Bröcker 2003, s. 101 ff.) Christian Pedersen giver også et bud på identifikation af klynger. Pedersen fremhæver fire mulige tilgangsvinkler til klyngeanalyse (Pedersen 2001, s. 56 f.).

Figur 2:



Maskell og Kebir vurderer, at til trods for at Porter ikke har til hensigt at udvikle en klyngeteori, så lever han op til de teoretiske kriterier, forfatterne har udstukket som nødvendige for en klyngeteori. Således besvarer Porter de spørgsmål, der ligger inden for "hvorfor" området. Hvad angår eksistensargumentationen, så forklarer Porter klyngens tilblivelse med, at firmaernes gensidige geografiske nærhed giver dem en lang række fordele i form af for eksempel lave transaktionsomkostninger, innovationsfordele og større effektivitet i form af hurtig informationsudveksling omkring en lang række problemstillinger, som firmaerne har til fælles i klyngen. I det hele taget bevirker "klyngemekanikken", at firmaerne accelererer deres forretningsgange og processer i en langt højere grad, end hvis de ikke var en del af klyngen. Denne positive proces bliver yderligere forstærket, såfremt leverandørerne også lægger sig tæt op ad klyngen, hvorved kommunikations- og transportomkostningerne bliver beskåret. Klynger har dertil den selvforstærkende tendens, at de tiltrækker den bedste arbejdskraft, hvorved klyngens innovationsmuligheder bliver yderligere forstærket. Nøgleordet, når det kommer til klyngers positive effekt for virksomhederne, er imidlertid konkurrence. For Porter er omdrejningspunktet den indbyrdes konkurrence virksomhederne imellem – og dette element bliver kun forstærket, jo tættere virksomhederne ligger på hinanden. Hvad angår udviklingsfasen, så bygger Porter på, hvad Maskell

og Kebir kalder ”the old Marshallian duality of dispersing versus locating activities”.<sup>46</sup> Trods Porters udtalte konkurrencefokus, så bør det understreges, at udviklingen af formelle og uformelle organisationsmønstre spiller en for Porter afgørende rolle i clusterudviklingen. I særdeleshed spiller det kollektive element en fremtrædende rolle i udviklingsfasen.<sup>47</sup> Porter behandler også tilbagegangsfasen, idet han taler om, at klynger kan udspille deres rolle på baggrund af såvel interne som eksterne effekter. Internt kan det blandt andet skyldes, at den indbyrdes konkurrencesituation er aftagende, eller at der er tale om ”regulatory inflexibilities”. De eksterne faktorer kan fx være ændringer i markedssituationen, som klyngen ikke har indflydelse på.<sup>48</sup>

### **Clusterteorier med fokus på regionsudvikling**

Hvor Porters tilgang i høj grad er konkurrenceorienteret, så fokuserer den tredje retning inden for klyngeteori især på teknologi, organisation og territorialitet. Denne retning kendes også som ”*the innovative milieu approach*”.<sup>49</sup> Den såkaldte GREMI-tilgang forklarer klyngens tilblivelse derved, at klyngen opstår spontant inden for et givet geografisk område. Inden for dette område genereres en kollektiv proces, hvor de deltagende firmaer bidrager til en fælles læreproces, som alle i klyngen drager fordel af.<sup>50</sup> Således benytter GREMI-forskerne innovationselementet, når de skal forklare klyngens tilblivelsesfase (eksistensargumentet). Innovation er for GREMI-forskerne det centrale parameter for virksomheders eksistens og udvikling, og klyngen fremstår i den sammenhæng som en faktor, der reducerer de usikkerhedselementer, der ligger inden for virksomhedens fremtidige innovationsudvikling. Klyngen udvikler de involverede virksomheders knowhow, den virker selvforstærkende i udviklingen af et fælles netværk, fælles samarbejde og ikke mindst udvikler klyngen en gensidig tillid firmaerne imellem. For GREMI-forskerne er tillidselementet og gensidig åbenhed mellem klyngens firmaer af afgørende betydning. Det kommer ifølge GREMI-forskerne endda så vidt, at der udvikles en fælles etik inden for klyngen imellem de implicerede firmaer.

<sup>46</sup> Maskell & Kebir 2005, s. 7 ff.

<sup>47</sup> Pedersen 2001, s. 41 ff. Samt Porter 1998, s. 190 ff. Dette forhold afspejler sig ikke i Maskell og Kebir’s fortolkning af Porter, hvor de mere eller mindre kun vægter Porters konkurrenceparameter (Maskell & Kebir 2005, s. 1 ff.).

<sup>48</sup> Maskell & Kebir 2005, s. 8 ff.

<sup>49</sup> Tilgangen er blevet udviklet af GREMI (*Groupe de Recherche Européen sur les Milieux Innovateurs/European Research Group on Innovative Milieux*), som blev etableret i Frankrig i 1986 med det formål at forske i forholdet mellem innovation og lokaliseringsfaktorer. Denne skole vil i det følgende blive forkortet som GREMI-tilgangen.

<sup>50</sup> I stedet for termen *cluster* benytter GREMI begrebet *territorial systems of production and innovation* (TSPI) (Ratti, Bramanti, Gordon 1997, s. 1 ff.). De to termer dækker reelt over det samme, hvorfor termen klynge benyttes i ovenstående for sammenhængens skyld (Maskell og Kebir er kommet frem til samme konklusion i deres artikel, Maskell og Kebir 2005, Ibid., s. 8 ff.).

Denne fælles etik danner baggrunden for, at klyngen kan nå de mål, som fremstår som væsentlige på tværs i klyngen.<sup>51</sup>

Netop udviklingen af klyngens fælles etik<sup>52</sup> fremstår i GREMI-tilgangen som afgørende i forbindelse med udvidelsesargumentet. Således mobiliseres der et værdisæt på tværs af firmagrænserne. Dette bevirker ikke blot yderligere produktion og innovation, men også en social investering virksomhederne imellem (fx socialt, familiært og professionelt). Det sociale netværk er i høj grad også med til at fastsætte klyngens eksterne grænser ifølge Maskell og Kebir. Hvad angår tilbagegangsfasen, så peger GREMI-forskerne primært på, at individuelle interesser kan tage over internt i klyngen, hvorved den for klyngen afgørende kollektive fælles interesse/etik nedbrydes. Et andet element kan være, at klyngen bliver for indelukket og derved afstår fra yderligere udvidelse, hvorfor nye væsentlige ideer og teknologier kan gå tabt.<sup>53</sup>

Maskell og Kebir kalder GREMI-tilgangen for den territoriale tilgang. I mine øjne synes det kollektive element imidlertid at fremstå væsentlig mere centralt, når GREMI-tilgangen sættes op over for de andre skoler inden for klyngeteori. Som sådan ville det have været mere retvisende at benævne skolen ”kollektivitetstilgangen” eller den ”kollektive tilgang”. Med dens fokus på fællesskabet, gensidig tillid og en fælles social intern etik fremstår teorien som en ganske anden tilgang til klyngeudvikling end Porters konkurrencetilgang.

### **De afledte konsekvenser af de tre tilgange – forskelle og fællestræk**

Foreløbig er det konstateret, at der inden for klyngeteorien danner sig tre forskellige teoretiske retninger. Dertil kan føjes at alle tre skoler opererer med, at en klynge har tre faser. En begyndelsesfase, en udviklingsfase og en tilbagegangsfase. Alt efter hvilken af de tre skoler man arbejder med, gives der forskellige bud på, hvorledes virksomheder, aktieejere og ikke mindst politikere bør agere i en given fase. Der vil nedenfor blive fokuseret på, hvilke politiske tiltag de tre skoler agiterer for i de forskellige faser.

### **Spillover-tilgangen og den politiske scene**

I forbindelse med begyndelsesfasen *vis a vis* spillover-tilgangen, så er det for politikerne et spørgsmål om at støtte en udvikling, der allerede er i gang. Politikerne kan således accelerere og understøtte klyngeudviklingen ved bl.a. at sørge for, at der ikke opstår mangelsituationer, forbedre

<sup>51</sup> Ratti, Bramanti & Gordon 1997, s. 14 ff.

<sup>52</sup> Den fælles etik benævnes også *relational capital* (Crevoisier 2004, s. 371 f.)

<sup>53</sup> Maskell og Kebir 2005, s. 9 f.

specifikke infrastrukturområder, igangsætte specifikke uddannelses tiltag, forbedre kreativiteten og samarbejdet inden for klyngen Konkret kan politikerne altså fremme samarbejdsprojekter mellem firmaer og mellem firmaer og uddannelsesinstitutioner.<sup>54</sup>

Maskell og Kebir påpeger, at de fleste politiske overvejelser de seneste årtier har fokuseret på den næste klyngefase – nemlig udviklingsfasen (udvidelsesargumentationen). I forhold til den af Marshalls teorier afledte skole omkring spillover-tilgangen, så er politiske tiltag i udviklingsfasen imidlertid at regne for skønne spildte kræfter. Dette skyldes, at klyngen ifølge spillover-tilgangen er selvkørende i denne fase forstået således, at klyngen er selvorganiserende, og de frie markeds kræfter har frit spil. Kun på baggrund af sidstnævnte opnår klyngen sit fulde potentiale, hvorfor politisk indblanding her vil være ødelæggende. Endelig giver spillover-tilgangen to overordnede bud på politisk stillingtagen til tilbagegangsfasen (udmattelsesargumentationen). For det første skal de politiske instanser være klar over hvilke elementer af klyngen, der er urentable, og hurtigt sørge for at afvikle disse. Og for det andet skal politikerne søge at understøtte nye ideer og aktiviteter, der hjælper klyngen tilbage på rette spor.<sup>55</sup>

### **Konkurrencetilgangen og politiske tiltag**

Da Porters tilgang er konkurrenceorienteret, er det ikke så overraskende, at politiske tiltag tildeles en beskeden rolle i klyngeudviklingen.<sup>56</sup> Dog spiller politikerne den i Porters øjne centrale rolle, at de skal bevare markeds kræfternes frie konkurrence ved at slå ned på monopol- og kartellignende situationer, der ellers kan ødelægge den sunde konkurrencesituation. Endvidere kan politikerne til nød foretage erhvervs- og konkurrencefremmende tiltag, men grundlæggende mener Porter, at politikerne skal indtage en ”hands-off” position i forhold til klyngeudvikling. Dette gælder også i de tilfælde, hvor klyngeudviklingen i én region medfører, at andre regioner lider af afledte effekter – såsom produktionsnedgang, arbejdsløshed, hjerneflugt etc.<sup>57</sup>

### **GREMI-tilgangen vis a vis politiske tiltag**

Da GREMI-tilgangen er meget kollektivistisk orienteret, og de frie markeds kræfter ikke opfattes som et ubetinget gode, tildeles offentlig indblanding i klyngeudviklingen en ganske anden rolle. Firmaerne er her ikke de eneste aktører på scenen, og ofte kan der være tale om, at politikere

<sup>54</sup> Udviklingen af forskerparken i Århus kunne være et eksempel herpå.

<sup>55</sup> Maskell og Kebir 2005, s. 9 ff.

<sup>56</sup> Dog kan de indtage en for klyngen så betydningsfuld rolle, at de bør inddrages, når klyngen skal defineres. I sådanne tilfælde kræver det dog at de spiller en ”afgørende rolle” (Porter 1998, s. 199 f.).

<sup>57</sup> Ibid., s. 11 ff.



ligefrem har en uofficiel pligt til at intervenere i klyngeudviklingen, hvis det tjener til regionens bedste. Politikerne har dertil den overordnede og vigtige rolle, at de løbende skal søge at bibringe klyngen vigtige impulser og teknologisk viden, som genereres uden for klyngen. GREMI-tilgangen ser således en fare i, at en klynge kan være begrænset i sit syn, og have en tendens til at fokusere for meget på de ”indre linjer”. Ikke overraskende anser GREMI-skolen derfor ikke klyngens tredje fase, udmattelsesfasen, for så udpræget negativ, som det er tilfældet hos Porter. I og med, at det politiske miljø spiller en så relativ stor rolle, anser GREMI-forskerne tilbagegangsfasen for en proces, som godt kan vendes til en ny og frugtbar udviklingsproces *qua* politikernes muligheder for at ændre klyngeprocessen i positiv retning.<sup>58</sup>

### **En vurdering af de tre tilgange**

Til trods for at de tre teoriretninger adskiller sig ganske markant i forhold til politikernes operationelle muligheder, så ser Maskell og Kebir ét væsentligt fællestræk. Således har alle de tre teorier den holdning, at politikerne først og fremmest skal skabe muligheder for nye initiativer og ideer så hurtigt som muligt, når klyngen er inde i udmattelsesfasen. Dertil påpeger de tre teorier samstemmende, at effekten af politiske tiltag ofte er lang tid om at indfinde sig.<sup>59</sup>

Maskell og Kebir konkluderer på baggrund af ovennævnte, at klyngeteorier bliver stadig mere populære, men at de reelt kan komme med vidt forskellige bud på såvel en klynges udviklingsproces som eventuelle tiltag fra den politiske sfære. Endvidere mener forfatterne, at en klyngeteori bør indeholde mere end blot tilblivelsesargumenter. Således bør også udviklings- som tilbagegangsargumentationen være inddraget. I forbindelse med de af Maskell og Kebir behandlede forfattere står det klart, at de alle arbejder ud fra, at en klynge groft sagt har tre faseperioder.

Med Maskell og Kebirs tilgang, hvor en central faktor er politikernes rolle i de enkelte faser, så synes det oplagt at inddrage en forsker, der har markeret sig stadig kraftigere de senere år, nemlig økonomen Michael Enright. Enright startede sin akademiske karriere som ph.d. studerende under Porter, og Enright er da også tydeligt inspireret af sidstnævnte og kan placeres inden for Porters ”konkurrencetilgang”. Enright tilføjer imidlertid flere aspekter til clusterforskningen. Således opererer han med fem kategorier af clusters: arbejdende, latente, potentielle, politisk drevne og

---

<sup>58</sup> Ibid., s. 12 ff.

<sup>59</sup> Ibid., s. 13 ff. Sidstnævnte konklusion, som Maskell og Kebir kommer frem til, synes umiddelbart at være i strid med deres egne konklusioner inden for GREMI-tilgangen. Her var deres konklusion at politikerne spillede en central rolle i alle klyngefaser. Således også i klyngens forfaldsfasen, hvor politikerne havde gode muligheder for at vende fasen til noget positivt.

ønsketækningsclusters.<sup>60</sup> Med sidstnævnte to kategorier tilføjer Enright et par væsentlige pointer *vis a vis* clusterområdet og den politiske dimension. Enright gør nemlig her opmærksom på, at clusters dels kan være genstand for speciel politisk opmærksomhed og støtte (de politisk drevne clusters), men at de samtidig ud over at være politisk støttede kan være så langt fra at opfylde helt basale klyngeforudsætninger – hvorfor de aldrig vil kunne udvikle sig til arbejdende clusters - at de reelt er ønsketækningsclusters.<sup>61</sup> Enright fokuserer dertil kraftigt på selve erkendelseelementet i clusterudviklingen. Ifølge Enright vil der ikke komme gang i en ordentlig clusterudvikling, med mindre man internt i klyngen er opmærksom på og erkender, at man reelt udgør et cluster.

Enright's fokus på clusters og den politiske dimension synes oplagt at holde sig for øje, da clusters i dag i høj grad indgår i en politisk kontekst.<sup>62</sup>

Sluttelig bør også klyngeteoretikerne Anders Malmberg og Dominic Powers overvejelser omkring klyngeteori inddrages. Sidstnævnte ser det fællestræk i klyngeteoriene, at omdrejningspunktet er vidensudvikling. Klynger producerer deres varer inden for et geografisk afgrænset område, men de pågældende firmaer skal typisk afsætte deres varer på det globale marked. Malmberg og Powers ser i klyngebegrebsudviklingen et paradigmeskift fra den fordristiske periode, hvor konkurrenceparametrene primært lå inden for masseproduktion, produktstandardisering, og generelle prisbesparelser til en fokusering på ”how added-value can be created through harnessing the knowledge, flexibility, adaptability and innovativeness of our firms and populations”.<sup>63</sup>

### **Spin-off begrebet og klyngeudvikling**

Et område, der har tiltrukket sig stadig mere interesse de senere år inden for lokaliseringsteorien, er det såkaldte spin-off begreb. Spin-off dækker over virksomheder, som opstår med baggrund i tidligere etablerede virksomheder. Således er der tale om medarbejdere, som af den ene eller anden grund forlader en virksomhed og etablerer en ny virksomhed inden for samme fagområde og ofte i det samme geografiske nærrområde.<sup>64</sup> I forbindelse med forskningen inden for klyngeudvikling, så fremstår spin-off som et særdeles centralt spørgsmål. I særdeleshed når det kommer til klyngens udvidelsesfase, står det stadig mere tydeligt, at spin-off firmaer spiller en central rolle.

<sup>60</sup> Bröcker 2003, s. 104 f.

<sup>61</sup> Ibid. Hvad angår forholdet mellem konkurrence og samarbejde, så fastslår Enright, at det ikke er et spørgsmål om enten det ene eller det andet, men derimod et spørgsmål om inden for hvilke dimensioner man skal samarbejde, og hvilke man skal konkurrere. En længere, ganske glimrende, uddybning heraf følger (Ibid., s. 114 f.).

<sup>62</sup> Et oplagt eksempel herpå kan være den nævnte rapport fra erhvervsfremmestyrelsen vedrørende danske clusters. (Pedersen 2001, s. 49 ff.).

<sup>63</sup> Asheim 2006, s. 59 f.

<sup>64</sup> Buenstorf 2006, s. 3 ff.

De to amerikanske forskere, Steven Klepper og Peter Thompson, færdiggjorde i 2006 en spin-off teori, hvor fokus lå på spin-off udvikling på baggrund af strategiske uoverensstemmelser i moderfirmaet. Sidstnævnte forhold tillægger de to forfattere således den helt afgørende betydning i spin-off processen.<sup>65</sup> Som empirisk udgangspunkt benyttede de to forfattere udviklingen i den amerikanske bilbranche i første halvdel af det 20. århundrede samt den amerikanske laserindustri i anden halvdel af samme århundrede. Klepper og Thompson kommer frem til fire gennemgående træk: 1) Spin-off opstår som følge af intern uenighed mellem ”udbryderne” og moderfirmaet (management, strategi og/samt teknologi er de typiske faktorer), 2) Det er typisk højtansatte, der forlader moderfirmaet, 3) Spin-off firmaet har en del fællestræk med moderfirmaet, hvad angår produktet, de producerer, 4) Der er en del fællestræk i måden, hvorpå spin-off firmaerne får rejst kapital.<sup>66</sup> Yderligere fem typiske tendenser inden for spin-off udvikling bliver afdækket af forfatterne:

- I. Spin-off udvikles typisk, når moderfirmaet er i midten af ”sin levetid”.
- II. Spin-off firmaer klarer sig generelt bedre end andre nye firmaer, der ikke har nogen videre historisk forbindelse til den pågældende branche.
- III. Succesrige firmaer producerer typisk succesfulde spin-off virksomheder.
- IV. Succesfulde moderfirmaer ”producerer” spin-off firmaer i et højere tempo end ikke succesfulde moderfirmaer.
- V. Firmaer, der bliver opkøbt, har en større chance for at producere spin-off virksomheder omkring opkøbstidspunktet - i særdeleshed hvis de bliver opkøbt af virksomheder uden videre kendskab til den pågældende branche.<sup>67</sup>

De to forfattere påpeger videre, at spin-off firmaet typisk udnytter en viden, som moderfirmaet ikke har haft overskud/ressourcer til at udnytte. Ud fra deres analyse vurderer Klepper og Thompson, at det netop er de firmaer, der genererer mest viden, der udvikler flest spin-off firmaer. De pågældende firmaers vidensudvikling bygger på det faktum, at de har de bedste ”hjerner” ansat. De tre faktorer:

---

<sup>65</sup> Klepper og Thompson 2006, s. 2 f. De to forfattere udarbejder i den forbindelse en matematisk model, hvorudfra de beregner sandsynligheden for at spin-off opstår. Modellen involverer faktorer som kvaliteten af moderfirmaet, kvaliteten af spin-off firmaet og sandsynligheden for at spin-off bliver aktualiseret (Ibid., s. 16 ff.).

<sup>66</sup> Ibid., s. 2 ff. Forfatterne fastslår samtidig, at ud af 725 nye automobilvirksomheder i løbet af 1920erne, så var ca. 20 procent spin-off virksomheder. Nogenlunde samme procentdel af de i casen behandlede laservirksomheder var spin-off virksomheder (Ibid.).

<sup>67</sup> Ibid., s. 11 ff. Punkt II kommer økonomeren Guido Buenstorf også frem til i sit forsøg på at afdække spin-off begrebet (Buenstorf 2006, s. 9 f.).

høj vidensudvikling, dygtige ansatte, og manglende realisering af vidensudviklingen bidrager altså tilsammen til spin-off processen.<sup>68</sup> Såfremt moderfirmaet/moderfirmaerne giver mulighed for at spin-off kan udvikle sig, vil dette bidrage kraftigt til den regionale udvikling.<sup>69</sup> Et helt centralt parameter, som presser sig på i forbindelse med forfatterens model, er forholdet omkring spin-off firmaets udnyttelse af viden, som oprindeligt er udviklet i moderfirmaet. Hvorfor bør moderfirmaet acceptere udnyttelsen af en viden, som juridisk set typisk tilhører moderfirmaet, og som dertil kan påføre moderfirmaet øget konkurrence? Forfatterne anerkender, at dette område er noget af en gråzone og anfører, at hvor spin-off kan være en stor regional fordel i form af vækst, arbejdspladser etc., så kan det være et problem for moderfirmaerne. Endvidere mener forfatterne at kunne spore, at spin-off er mere udbredt i regioner, hvor lovgivningen er knap så restriktiv, når det gælder intellektuelle ophavsrettigheder. På den baggrund konkluderer Klepper og Thompson, at man ud fra et regionalt synspunkt er bedst tjent med en liberal lovgivning inden for området. Således er der eksempler på, at enkelte firmaer blokerer for spin-off udvikling grundet en forholdsvis restriktiv lovgivning, og reelt sidder i en såkaldt "Gate keeper" situation, hvor udviklingen i den pågældende branche bliver seriøst hæmmet.<sup>70</sup> Forfatterne påpeger endelig, at det kan være særdeles gavnligt for spin-off udviklingen, såfremt man inden for et givent brancheområde har en høj grad af tværandustrielt samarbejde, hvor ansatte på højt niveau samarbejder på tværs af virksomhederne.<sup>71</sup> Sidstnævnte vurdering må siges at falde fint i tråd med GREMI-tilgangen, hvor den kollektive samarbejdsproces vurderes som afgørende for klyngens agglomerationsproces. Med ovennævnte fokus på væsentligheden af tværandustrielt samarbejde påpeger forfatterne implicit også et konkret fokusområde for den politiske sfære. Konkret fremstår politisk opbakning og initiativer såsom væksthuse og forskerparker som centrale elementer her.

---

<sup>68</sup> Klepper og Thompson 2006, s. 30 ff.

<sup>69</sup> Som eksempel herpå giver Klepper og Thompson udviklingen af bilindustrien i Detroit i perioden 1900-1930, hvor befolkningen voksede fra 300.000 til 1.8 mio. i høj grad grundet spin-off udviklingen (Ibid.).

<sup>70</sup> Sidstnævnte tendens mener forfatterne har været tilfældet inden for både bil, dæk og fjernsynsbranchen i USA (Ibid.). Denne negative situation deler fællestræk med Boschma & Lambooy's gennemgang af såkaldt negativ *path dependency*. I ovenstående spin-off situation er der tale om et firma, der blokerer videre regional udvikling inden for et fagområde. Boschma & Lambooy taler om negativ *path dependency*, i tilfælde hvor fastlåste mønstre besværliggør eller umuliggør en regional udvikling. Dette kan være et eller flere firmaer, institutioner eller de to sfærer tilsammen, der har viklet sig ind i fastlåst "tornerosesøvn", med manglende omstillingsparathed og tilbagegang til følge - Ruhrområdet nævnes her som eksempel. (Boschma & Lambooy 1999, s. 414 ff.).

<sup>71</sup> Klepper og Thompson 2006., s. 31 ff.

### Sammenfatning Clusterteori

Maskell og Kebir giver et indblik i tre skoler inden for forskningen, der hver har forskellige bud på, hvad der er afgørende for klyngers udvikling og dynamik. Dertil giver de tre skoler forskellige bud på, hvorledes de politiske instanser skal forholde sig til klyngeudviklingen. Umiddelbart står Porters konkurrenceorienterede tilgang mest stejlt over for den territoriale (GREMI) tilgang. Hvor Porter anbefaler en udpræget *hands off* politisk stillingtagen, så stiller den territoriale skole sig i den modsatte grøft, idet der anbefales et ganske aktivt politisk engagement i klyngeudviklingen. Ikke mindst hvis klyngen skulle befinde sig i tilbagegangsfasen, tilråder GREMI forskerne et aktivt politisk engagement, hvor Porters anbefaling til politikerne i bedste fald lyder på en hastig afvikling af klyngen. Endvidere står det klart, at det såkaldte spin-off begreb spiller en ganske central rolle i klyngens udviklingsfase. Flere parametre spiller i den forbindelse ind i spørgsmålet omkring spin-off udvikling. Mest iøjnefaldende er givet moderfirmaets innovationsniveau, som gerne skal være højt, og samtidig er der spørgsmålet omkring moderfirmaets stillingtagen til selve spin-off processen. En liberal holdning, gerne bakket op af en liberal lovgivning, fra moderfirmaet synes at være en væsentlig forudsætning for spin-off processen - og dermed også for den eventuelle klyngeudvikling.

#### 2.1.4. Lokaliseringsteori – en samlet vurdering

Såvel Paul Krugman som Michael Porter har bidraget væsentligt til forskningen inden for virksomhedslokalisering siden starten af 1990'erne. Paul Krugman har med sin *New Economic Geography* tilgang understreget, at der er en tydelig sammenhæng mellem geografi og virksomhedslokalisering. Tendensen er en geografisk koncentration af virksomheder inden for samme branche. Ved at sætte de tre faktorer øget afkast, transportudgifter og efterspørgsel op over for hinanden mener Krugman at kunne fastslå virksomheders agglomerationsmønstre. I de øvrige gennemgåede teorier ligger det også som et grundlæggende element, at virksomheder lokaliserer sig i klynger, idet dette involverer nogle væsentlige fordele for de involverede virksomheder.

De forskellige lokaliseringsteorier giver forskellige bud på, hvilke fordele der ligger i klyngedeltagelsen. Krugman bygger i høj grad sin teori på de Marshallianske eksternaliteter, hvor han tilslutter sig de første to, specialiseringsskalafordele og arbejdsmarkedsskalafordele, mens han tager afstand fra den tredje vedrørende viden spill-overs. Sidstnævnte skyldes primært, at Krugman ikke mener sig i stand til rent praktisk at måle dette parameter. Siden Krugman skrev "Geography

and Trade” er der imidlertid sket en del inden for innovationsforskningen. Således er det rent praktisk blevet muligt at måle dette forhold, og netop viden spill-overs/innovationsområdet fremstår i dag som en væsentlig faktor i virksomhedernes agglomerationstendens i den nyere litteratur på området. Sidstnævnte er blevet illustreret ved gennemgangen af de nyere teorier på clusterområdet. Derfor synes det at stå klart, at innovationselementet er blevet en stadig mere central årsag til, at de i klyngen implicerede firmaer ”søger” klyngen. For de ”to nye skoler” inden for klyngeudvikling, Porters konkurrenceorienterede skole og GREMI-skolen, synes innovationsudvikling at være et hovedformål med klyngedannelsen. Der, hvor teorierne for alvor divergerer, er det centrale spørgsmål om, *hvordan* innovationen bedst består og udvikles i klyngen. For Porter er svaret, at man så vidt muligt bevarer og udvikler den interne konkurrence. For GREMI-forskerne er svaret, at man hæger om og udvikler den i klyngen eksisterende fælles etik – bl.a. ved en aktiv indsats fra politisk side. Tilbage står imidlertid, at begge skoler vægter innovationsdelen som et helt afgørende parameter i virksomhedernes valg af lokalisering. Også forskningen inden for spin-off udvikling tillægger innovation en udslagsgivende rolle, idet spin-off tilsyneladende især udspringer i moderfirmaer, som har et forholdsmæssigt højt innovationsniveau. Dermed må man sige, at forskningen inden for spin-off området underbygger innovationsmomentet som et omdrejningspunkt i klyngeudvikling og dermed også som et omdrejningspunkt inden for virksomhedslokalisering. Ud over at spin-off understreger førnævnte, så underbygger forskningen her, at spin-off er et vigtigt element i klyngeudvikling. Dertil at man på regionalt plan gør bedst i at fremme spin-off udvikling, i det omfang det er muligt. I den forstand påpeger spin-off forskningen altså også, at der fra politisk side kan ageres aktivt i forhold til at udvikle klynger. Hvad angår infrastrukturens rolle, så fremstår den central i forbindelse med virksomhedslokalisering. I særdeleshed Krugman understreger det transportmæssige element som en helt afgørende faktor. For de øvrige klyngeforskere, indgår infrastrukturen som en af flere betydende faktorer i forhold til at kunne generere en positiv klyngeudvikling.

Hvad angår politisk stillingtagen til klyngeudvikling, så giver de forskellige skoler hver deres bud. Dette område er ikke Krugman’s kerneområde, om end han på det generelle plan opfordrer til, at politikerne understøtter en branchemæssig specialiseringsproces i form af klyngeudvikling. Porter, Enright og GREMI-skolen er mere specifikke her. Hvor de to førstnævnte anbefaler en begrænset politisk aktivisme i klyngeudviklingen, så er politikernes rolle, hvis man skal følge GREMI, udpræget deltagende og aktiv. Michael Enright, der tilhører Porter’s konkurrence-orienterede

retning, fastslår at politikerne bevæger sig på en hårfin grænse her, idet politikerne kan være medvirkende til at promovere klynger, som reelt er uden potentiale til på sigt at kunne udvikle sig – de såkaldte ønsketækningsclusters. Omvendt fremhæver Enright erkendelseelementet som en central og aktiv arbejdende intern faktor i klyngens udviklingsfase, og i den forbindelse bør politikerne spille en for klyngen udviklende rolle. Fælles for alle de tre gennemgåede klyngeretninger er, at de alle på et vist plan agiterer til fordel for et internt samarbejde virksomhederne imellem i klyngen.

I forhold til den øvrige afhandling, vil det i gennemgangen af erhvervsudviklingen af Østjylland kort blive vurderet, hvorvidt der har været en tendens til at enkelte brancher samler sig i specifikke områder i Østjylland. Det vil med andre ord blive undersøgt, om Krugman og de øvrige ”klyngeforskere” har ret i, at der findes en generel agglomerationstendens, når man ser på virksomhedslokalisering. Endvidere vil det blive foretaget en overordnet vurdering af infrastrukturens betydning i forhold til de brancheforskydninger/klyngetendenser, der har fundet sted i Østjylland. Dette gøres til dels med afsæt i Krugmans teori men også med afsæt i den betydning, som de øvrige klyngeforskere tillægger infrastrukturen. I det omfang det er muligt, vil også politikernes rolle i den erhvervsmæssige udvikling blive inddraget – det vil især være i forhold til konkrete infrastrukturelle anlægssituationer men også i forhold til konkrete erhvervsmæssige udviklingstiltag. Dertil vil aspektet omkring *path dependency* blive inddraget, såfremt det synes at gøre sig gældende.

Bortset fra disse ovennævnte faktorer har det imidlertid vist sig svært at benytte lokaliseringsteorien eksplicit i forhold til den øvrige afhandling herunder case-gennemgangen.<sup>72</sup> Dette skyldes til dels, at det ville kræve tidskrævende analyser af, hvorvidt der er tale om egentlige klynger i Østjylland. Hvad angår Krugman, så er det vurderingen, at hans teorier først og fremmest ”rammer” fremstillingsbranchen, og derfor i mindre grad kan anvendes i forbindelse med en vurdering af erhvervsudviklingen i slutningen af afhandlingens analyseperiode.<sup>73</sup>

<sup>72</sup> Der synes også at være en tendens til, at klyngetermen fremstår knap så central i den hjemlige politiske dagsorden, som det var tilfældet i slutningen af 1990'erne. Således falder termen noget ud af det politiske billede efter den store klyngerapport fra Erhvervsfremmestyrelsen i 2001. En årsag hertil kan være, at klyngebegrebet med de forskellige faser synes temmelig komplekst at arbejde med i en politisk kontekst. Enrights fokus på de såkaldte ønsketækningsclusters viser også, at man fra politisk side, skal være særdeles varsom omkring brugen af termen.

<sup>73</sup> Dette gælder primært for Århus-området, der har gennemgået en betydelig udvikling inden for servicesektoren i slutningen af perioden (jf. kapitel 3).

## 2.2. Infrastruktur – begreb, teorier og hovedproblematikker

Følgende afsnit vil søge at give en overordnet fremstilling af de seneste 30-40 års teorier og metodeovervejelser inden for sammenhængen mellem transportinfrastruktur og regional udvikling. Afsnittet vil fokusere på selve infrastrukturbegrebets udvikling og begrebets sammenhæng med regional udvikling. Hensigten er at definere begrebet og fremdrage hovedlinjer, der har tegnet sig inden for teoriudviklingen. At begrebsdefinitionen er med i teoridelen, hænger sammen med, at ændringen af begrebsforståelsen i høj grad har været med til at udvikle det teoretiske område. I forbindelse med gennemgangen vil flere af de tilbagevendende hovedproblematikker, der gør sig gældende inden for infrastrukturuområdet, blive inddraget.<sup>74</sup> Afsluttende vil der kort blive redegjort for de teoriaspekter og problemstillinger, der vil påkalde sig særlig interesse i den videre afhandling.

### 2.2.1. Begrebsudvikling

Infrastrukturbegrebet optræder i moderne sammenhæng første gang i forbindelse med NATO's terminologi i 1950erne og 1960erne omkring de anlæg, der anses for nødvendige for krigsførelsen, men som ikke benyttes i den direkte krigsproces. Mere præcist involverer begrebet de elementer, der benyttes til den militære transport og kommunikation i bred forstand – dvs. veje, havne, luftanlæg, radarstationer etc. I 1960erne bliver begrebet benyttet i beskrivelsen af civilsamfundet, og især i 1970erne og 1980erne sker der en voldsom udvikling af tolkningen af begrebet i civil sammenhæng, og litteraturen inden for området bliver særdeles omfattende.

De væsentligste bidrag inden for området i 1960erne og 1970erne blev leveret af infrastrukturforskerne R. Jochimsen og D. Läßle i henholdsvis 1966 og 1973. Jochimsen opdelte infrastrukturen i tre hovedområder – den materielle, den institutionelle og den personelle infrastruktur. *Materiel infrastruktur* dækkede over den samlede mængde af anlæg og driftsmidler, der tjente erhvervslivet inden for kommunikation og transportområdet. *Institutionel infrastruktur* omfattede den lovgivning og de tilhørende institutioner, samt de normer og den forvaltningspraksis, der fastlagde de økonomiske transaktionsrammer i samfundet. Endelig opererede Jochimsen med

---

<sup>74</sup> Et centralt værk i forbindelse med dette underafsnit er trafikforskeren Jørgen Kristiansens bog "Transportinfrastrukturens regionale udviklingstendenser" fra 1995, der giver en god oversigt over den skandinaviske forskningsudvikling inden for infrastrukturfeltet og herudover sætter de teoretiske aspekter ind i en dansk sammenhæng (Kristiansen 1995, s. 1 ff).



begrebet *personel infrastruktur*, som dækkede over den menneskelige arbejdskraft, der stod til rådighed for erhvervslivet. Herunder hørte de forskellige kvalifikationer, som denne arbejdskraft besad – uddannelse og generelle demografiske forhold.<sup>75</sup> Som det fremgår, var Jochimsens tilgang særdeles økonomisk orienteret. Kort sagt kan man sige, at infrastrukturens rolle, i Jochimsens udlægning var, at sikre de optimale vilkår for virksomhederne – herunder sikre en produktivtets- og kapitaltilvækst - og at sikre den optimale geografiske fordeling af virksomhederne i et givet område. Infrastrukturforskeren D. Läpple byggede i 1973 videre på Jochimsens teorier og fastholdt den økonomiske tilgang til infrastrukturbegrebet.<sup>76</sup> Läpple knyttede en del nye ord på Jochimsens teori, uden dog at ændre begrebsforståelsen væsentligt. Dog knyttede han som et centralt parameter de naturgivne produktionsbetingelser – råstofressourcer, hav og arealmuligheder etc. - som et centralt område.

I løbet af 1980erne og 1990erne udviklede trafik- og infrastrukturforskeren Jens Müller infrastrukturbegrebet på flere områder. For Müller var infrastrukturens grundlæggende funktion at sammenknytte den samfundsmæssigt opsplittede produktion af materielle produkter og tjenesteydelser. Müller skelnede mellem materiel og institutionel infrastruktur, samtidig med at han mente, at der burde sondres mellem økonomisk og social infrastruktur. Dertil mente Müller at kunne fastslå, at der skete en udvikling i 1980erne og 1990erne henimod, at staten fralagde sig sin hidtidige rolle som eneaktør i finansieringen af infrastrukturen. Således fandt der en global privatiseringsbølge sted af infrastrukturfunktionerne.

Ud over at Müller mente at kunne fastslå de nævnte forhold, så havde han også en udviklingsteori omkring selve begrebet. Således mente han, at teorien omkring civil infrastruktur skyldtes de voksende offentlige budgetter, der kunne konstateres i 1950erne og 1960erne, og som steg relativt hurtigere end de respektive nationalprodukter i OECD-landene. I løbet af 1960erne var arbejdskraftreserven ved at være opbrugt, idet såvel afvandringen fra landbruget som kvindernes indtog på arbejdsmarkedet var gennemført. Det var derfor nødvendigt med en intensiv udvidelse af produktion og kapitaltilvækst gennem investeringer i arbejdskraftbesparende og produktivtetsøgende teknologi i form af masseproduktion af relativt standardiserede varer (fordisme). Forudsætningen for sidstnævnte var en kraftig udvikling af den fysiske infrastrukturens udbygning i 1960erne.<sup>77</sup>

---

<sup>75</sup> Kristiansen 1995, s. 10 f.

<sup>76</sup> Ibid., s. 11 f.

<sup>77</sup> Ibid., s. 12 ff. samt Müller 1990, s. 17 ff.

Müller mente dertil, at produktionen i stigende grad var baseret på en videnskabelig og teknisk udvikling. Denne videnskabelig-tekniske revolution medførte en øget geografisk og institutionel/organisatorisk adskillelse af teknologiens udvikling og anvendelse. Et resultat heraf var en øget geografisk decentralisering på den ene side, hvilket konkret medførte en stadig større inddragelse af underleverandører inden for produktionen, og en øget finansiell centralisering i koncernfællesskaber på den anden side. På transportsektorens side udmøntede dette sig i stigende transport af halvfabrikata og komponenter på tværs af stadig større afstande (hvor det tidligere ofte havde fundet sted internt på de enkelte virksomheder), og derved skete der en kraftig udvikling af godstransportarbejdet. Da der samtidig foregik en stærk vækst i persontransportarbejdet grundet ændringer i bosætningsmønsteret og privatbilismens vækst, var 1960'erne og 1970'erne genstand for et voldsomt pres og fokus på infrastrukturens udvikling – og som følge deraf også et øget fokus på, hvad infrastrukturbegrebet reelt dækker over. I løbet af 1980'erne og især i starten af 1990'erne ser Müller igen en ændring i produktionsmønsteret, som dels er funderet i den mikroelektroniske informationsteknologis indtog og dels er kendetegnet ved virksomhedernes forsøg på at etablere sig i netværk. Ændringerne er så voldsomme, at Müller betegner samfundsændringerne som en organisatorisk-teknisk revolution. Ændringerne giver sig også udslag i ændringer af infrastrukturens systemet og måden at tænke infrastrukturbegrebet på, hvilket blandt andet kommer til udtryk ved, at staten ikke længere har monopol på finansieringen og ejerskabet af infrastrukturen.

I sin udvikling af infrastrukturbegrebet gik Müller videre, og skelnede mellem struktur (det fysiske håndgribelige) og proces (det funktionsmæssige). Af yderligere interesse var Müllers fokus på sammenhængen mellem teknologi og infrastruktur samt hans fokus på, at der ved en forståelse af infrastrukturbegrebet bør fokuseres på de aktører, der er tilkøbt den pågældende infrastrukturteknologi. Således skal aktørerne opfylde visse betingelser for, at infrastrukturen har en chance for at blive etableret og fungere. For samfundets makro-strukturer gælder, at de ”sociale teknologibærere” skal have:

1. Interesse i indførelsen og driften af den pågældende teknologi [infrastruktur].
2. Besidde magt og vedvarende ressourcer til at gennemtvinge sin interesse.
3. Råde over en organisation, som kan forene interesse og magt, og som kan gennemføre teknologiens etablering og drift.

Følgende mikroorienterede forhold gør sig gældende:

4. Have information om de teknologiske muligheder for at indfri sin interesse.
5. Have adgang til den pågældende teknologi og de forsyninger af enhver art, der kræves for dens drift.
6. Have viden om hvordan teknologien etableres, drives og vedligeholdes.<sup>78</sup>

Hvor de makroorienterede punkter i høj grad relaterer sig til de beslutningsmæssige rammer omkring et givet infrastrukturanlæg, så vedrører mikrogrundlaget i al væsentlighed det teknologiske grundlag for etablering, drift og vedligeholdelse af anlægget.

I sin gennemgang af infrastrukturbegrebet behandler Jørgen Kristiansen også den franske forfatter André Gortz, som i starten af 1980'erne påpegede, hvad der kan synes at være en central grundpille i forståelsen af infrastrukturens funktion. Gortz pointerede her, at ”Effektiviteten af kommunikationsnettet og de kollektive servicefunktioner [infrastrukturen] kan ikke måles ved prisen, på det de frembringer. Det, de frembringer, er nemlig som regel mindre betydningsfuldt end det, de forhindrer i at ske, i retning af mangeltilstande, trafikpropper, overproduktion, epidemier, uoprettelige skader, utålelige plager osv.”<sup>79</sup>

Et andet centralt bidrag i udviklingen af infrastrukturterminologien var de ideer, der blev udviklet omkring 1990 vedrørende det såkaldte ”pentagon of concerns”. Denne model blev udviklet med henblik på at analysere infrastrukturnettet på transportområdet. Modellen bygger på fem områder, som antages at være de centrale parametre, når det kommer til spørgsmålet om, hvorvidt et infrastrukturnet fungerer tilfredsstillende. Ved at benytte modellen mener forfatterne, at man kan identificere eventuelle mangler inden for infrastrukturelle sammenhænge. De fem områder, som modellen bygger på, er fysisk infrastruktur (hardware), logistik og informatik (software), institutionelle og organisatoriske forhold (orgware), finansielle forhold/finansierings muligheder (finware) og miljø og sikkerhed (ecoware).<sup>80</sup> Ifølge forfatterne skal et succesfuldt infrastrukturnetværk (defineret som knudepunkter og forbindelsesled af fysisk infrastruktur med tilhørende informationssystemer) tilgodese disse fem områder for at fungere optimalt. Modellen

<sup>78</sup> Müller 1990, s. 30 ff. samt Kristiansen 1995, s. 14 ff. Aktørdefinitionen er ganske bred, da det på makro-niveauet drejer sig om de økonomiske og politiske interessenter og på mikro-niveauet er tale om såvel individer som grupper med relation til den givne infrastrukturteknologi (Ibid.).

<sup>79</sup> Ibid., s. 17 f.

<sup>80</sup> Ibid., s. 19 ff. samt Nijkamp 1990, s. 22 ff. De i parentes anførte kategorier er de af Nijkamp anførte betegnelser for de enkelte områder.

involverer nogle af de samme elementer, som Müller inddrager, men derudover medtager den miljø- og sikkerhedsaspektet. Især miljøforholdet synes fornuftigt at inddrage, da det spiller en stadig større rolle, når et infrastrukturanlægs eventuelle etablering skal vurderes. Kravet om VVM-rapporter ved større infrastrukturanlæg er et vidnesbyrd om sidstnævnte.

### 2.2.2. Teoriudviklingen

Et centralt bidrag inden for infrastrukturforskningen i 1970erne var F. Voights værk fra 1979, hvor denne påpegede, at transportpolitiske initiativer reelt kan forhindre regionale udviklingsmål, hvis ikke regionens resonanskapacitet tages i betragtning. Hermed forstås det pågældende erhvervslivs udnyttelses- og videreudviklingsevne i forhold til transportpolitiske initiativer påvirkning af de generelle regionale rammebetingelser.<sup>81</sup>

I løbet af 1980erne udviklede Peter Maskell sine regionaløkonomiske teorier omkring mikro- og makroorienteret lokaliseringsteori. Hvor førstnævnte tager udgangspunkt i den enkelte virksomheders lokaliseringsovervejelser, så tager makroperspektivet udgangspunkt i overordnede samfundsmæssige overvejelser inden for lokaliseringsproblematik. Ifølge Maskell er det ikke muligt at kortlægge den samlede sum af virksomhedernes lokaliseringsovervejelser og herudfra udarbejde en samlet regional politik. Makroperspektivet indebærer i stedet, at man gør sig nogle overordnede overvejelser om, hvad der kan stimulere erhvervslivet. Endvidere er Maskells lokaliseringsteori forholdsvis institutionelt orienteret, idet der bliver gjort meget ud af at understrege behovet for gode institutionelle rammer, når en given region skal levere optimale lokaliseringmuligheder for erhvervslivet.<sup>82</sup>

Peter Maskell mener, at hvor transportsektoren i Danmark havde en primært decentraliserende erhvervsøkonomisk effekt fra 1870 til 1900, så havde den en centraliserende effekt i perioden 1950-70. Hvor førstnævnte periode var markeret ved en kraftig udbygning af jernbanenettet, så var den anden periode kendetegnet ved udbygning af vejnettet og afvikling af sidebanerne. Dertil var den anden periode primært kendetegnet ved, at infrastrukturinvesteringerne var

<sup>81</sup> Ibid., s. 21 ff Andre ord for Resonanskapacitet kan være regionens omstillingsevne, eller termen ”teknologisk kapacitet”, som Kristiansen selv benytter (Kristiansen 1995, s. 37 ff.).

<sup>82</sup> Ibid., s. 25 ff. Kristiansen behandler derudover også klyngeteori (Ibid.).

efterspørgselsorienterede – idet man, fra 1950 til 1970 først og fremmest søgte at afskaffe flaskehalse ved anlæggelse af motorveje i hovedstadsområdet.<sup>83</sup>

I sin gennemgang af forholdet mellem den politiske beslutningsproces og infrastrukturinvesteringer i regional udvikling kommer den danske trafikforsker Uffe Jacobsen frem til, at beslutningstagerne tillægger de store infrastrukturprojekter (broer, motorveje etc.) alt for stor betydning. Dette skyldes, at de har en stor symbolværdi, og at de er politisk lette at visualisere. Problemet hermed er, at de øvrige rammer for transportsystemet lægger beslag på langt større økonomiske ressourcer i form af vedligeholdelse, forurening og ulykker, end de ”store” projekter som typisk får bevågenheden. Således står brugen af infrastrukturen slet ikke mål med de udgifter, der reelt er forbundet med den. Denne udvikling er uholdbar, og vil vende på et tidspunkt. Dette gør det meget svært at spå, om større investeringer i regional infrastruktur på længere sigt vil være en erhvervsøkonomisk gevinst eller ej.<sup>84</sup>

Peter Maskell kom i 1990erne med yderligere bud på forholdet mellem infrastruktur og virksomheders lokaliseringsvalg. Således påpegede han, at forholdet mellem infrastruktur og erhvervsøkonomisk vækst ikke er så enkelt, idet der er adskillige eksempler på, at investeringer i infrastruktur har haft den modsatte effekt – nemlig en nedgang i regionens økonomiske vækst. Udover at nybygning kan have skadelige miljømæssige virkninger, så kan det også udløse den såkaldte ”sugerørseffekt”, hvor det regionale erhvervsliv bliver udkonkurreret af eksterne virksomheder, der udnytter den forbedrede infrastruktur. Overordnet set påpegede Maskell tre typiske problemer forbundet med infrastrukturinvesteringer. *Overinvesteringsproblemet* er det første og er kendetegnet ved, at den politiske beslutningsproces ofte er langsommelig og let påvirkelig. Derfor kan der gå så lang tid mellem, at et infrastrukturprojekt bliver igangsat til det bliver færdiggjort. Sidstnævnte kan eksempelvis medføre, at den pågældende infrastruktur har vist sig som en fejlinvestering, når det endelig står færdigt, da nye, billigere og mere effektive teknologier er dukket op siden projektet blev igangsat. *Marginaliseringsproblemet* er et andet forhold og er identisk med førnævnte ”sugerørseffekt”. Det sidste problem, Maskell fremhæver, er *eksternalitetsproblemet*, som er kendetegnet ved de forskellige negative problemer, der kan opstå for omgivelser og samfund ved etableringen og benyttelsen af infrastrukturen (fx miljø- og støjproblemer).<sup>85</sup>

<sup>83</sup> Kristiansen 1995, s. 26 ff.

<sup>84</sup> Ibid., s. 28 ff.

<sup>85</sup> Kristiansen 1995, s. 28 ff. samt Maskell 1995, s. 11 ff.

Transportrådet fortog i 1993 en gennemgang af litteraturen vedrørende europæiske undersøgelser af forholdet mellem transportinfrastruktur og regionaludvikling. I den forbindelse kom man frem til fire konklusioner: 1) Der synes at være større fordele ved begunstiggelse af pendlernes transportvilkår end ved begunstiggelse af varetransportens vilkår. 2) Der er umiddelbart bedre økonomi ved at investere i områder, der har kapacitetsproblemer, end der er ved at investere i mere ”perifere områder”. 3) Udkantsområder får mere ud af investering i vejnettet end i fx banenettet. 4) Regioner tager lang tid om at tilpasse sig infrastrukturudbygningen – typisk 10-20 år for industrierhverv og 30-50 år for serviceerhverv. Der konkluderes derudover, at infrastrukturinvesteringer bør foretages ud fra langtidsperspektiverende overvejelser.<sup>86</sup>

I begyndelsen af 1990erne fremkom infrastrukturforskere Christer Anderstig og Lars-Göran Mattson med et forsøg på en helhedsorienteret redegørelse af forholdet mellem regional udvikling og udbygningen af infrastruktur. Forfatterne kom frem til, at infrastrukturproblemstillingerne generelt kan inddeles i to kategorier – nemlig regioner/problemstillinger hvor infrastrukturinvesteringerne er udbudsorienterede, og regioner hvor de er efterspørgselsorienterede. Gældende for regioner, hvor infrastrukturen er udbudsorienteret, er, at man typisk står med en ugunstig økonomisk situation kendetegnet ved lav vækst og en ugunstig økonomisk struktur. Argumentet for etableringen af ny infrastruktur går da typisk på, at infrastrukturen vil ændre dette økonomiske billede og ”bidrage til morgendagens efterspørgsel”.<sup>87</sup> Den anden kategori, hvor udbygningen af infrastrukturen er efterspørgselsorienteret, kendetegnes ved, at den tilstedeværende infrastruktur er presset, og at der er behov for øget kapacitet (som regel trafikale flaskehalsproblemer/trængselsproblemer). Ved regioner, hvor udbygningen af infrastrukturen er efterspørgselsorienteret, er der typisk tale om storbyområder. Den efterspørgselsorienterede argumentation bliver ofte ledsaget med argumenter om, at den pågældende region skal være konkurrencedygtig *vis a vis* andre storbyregioner (fx andre europæiske storbyregioner).<sup>88</sup>

---

<sup>86</sup> Kristiansen 1995, s. 32 ff.

<sup>87</sup> Kristiansen 1995, s. 34 ff. Kristiansen angiver her som eksempel, den argumentation der har været vedrørende etableringen af et universitet og nye motorveje i Nordjylland. En væsentlig del af den argumentation har påpeget, at anlæggene vil fungere som bærende infrastrukturelle lokaliseringfaktorer og bevirke en tiltrækning af nye virksomheder og økonomisk vækst (Ibid.).

<sup>88</sup> Ibid., s. 35 ff. Kristiansen fremhæver senere Humlum-debatten som et glimrende eksempel på det typiske sammenstød mellem en udbudsorienteret argumentation (Humlum) og en efterspørgselsorienteret infrastrukturtilgang i form af den ”officielle” vejplanlægning (Ibid., s. 55 ff.). Kristiansen giver sammesteds en længere gennemgang af Humlum-debatten (Ibid.). Om den efterspørgsels- udbudsorienterede terminologi, kan man også sige, at førstnævnte er en *opfølgende* infrastrukturforanstaltning mens sidstnævnte i sin natur er en *igangsættende* foranstaltning.

Kristiansen fastslår, at der inden for infrastrukturforskningen er et stigende fokus på de institutionelle forhold/processer vedrørende infrastrukturprojekter – dette gælder både i strategifasen, beslutningsprocessen og implementeringsfasen. I forsøget på at samordne de tre ovenstående begreber har infrastrukturforskerne på Aalborg Universitet udviklet en samlet teori. Her opereres der med den tilgang, at infrastruktur som udgangspunkt er en form for teknologi eller teknologisk system. I særdeleshed Jens Müller har udviklet ”Aalborg skolens” teori. Müller arbejder med fire indbyrdes samvirkende faktorer i forståelsen af infrastruktur, nemlig *teknik*, *viden*, *organisation* og *produkt*. Med *teknik* forstås de elementer, der indgår i selve arbejds- og produktionsfasen. *Viden* defineres som intuition, kreativitet, faglig knowhow og håndværksmæssig fagkundskab inden for det givne område. *Organisation* er den koordinerende og styrende del af processen. Endelig er *produktet* det endelige resultat, og kan fremstå som såvel et fysisk emne som en serviceydelse. På baggrund af de fire kategorier kan man foretage en teknologianalyse, hvorved man kan vurdere, hvordan teknologien (infrastrukturen) ændrer sig. Ved at foretage en teknologivurdering kan man dertil analysere de samfundsmæssige konsekvenser af en given infrastrukturløsning.<sup>89</sup>

I forbindelse med definitionen af aktørernes rolle inden for infrastrukturprocessen går Kristiansen endnu videre, hvor han bygger på Müllers førnævnte teknologitilgang til infrastrukturen. Således kaldes aktørerne (private virksomheder, organisationer, offentlige institutioner etc.) for sociale teknologibærere. Ifølge Kristiansen så har den givne teknologi (infrastruktur) en mulighed for at blive implementeret, såfremt de tre makrobetingelser (interesse, magt og organisation) og de tre mikrobetingelser (information, adgang og viden) opfyldes. Kristiansen arbejder dertil med termerne *aktuel teknologibærer*, der gælder, hvis en aktør kan leve op til alle seks forhold, *potentiel teknologibærer*, der vedrører aktører, som lever op til i hvert fald en men ikke alle de seks forhold og endelig termen *kombineret teknologibærer*. Sidstnævnte dækker det forhold, at to eller flere aktører går sammen om at få opfyldt de seks kriterier, som vurderes nødvendige for infrastrukturanlæggets gennemførelse.

Det rum, hvorunder de forskellige aktører opererer, inddeles dernæst i tre grupperinger. Der er et grundlæggende strukturniveau, der vedrører samfundets produktionsstruktur og økonomiske produktionsform. Dernæst er der et mellemliggende niveau, som består af den samfundsmæssige

---

<sup>89</sup> Kristiansen, s. 37 ff. Samt Müller 1990, s. 15 ff.

organisation af produktion, og som fastlægger den samfundsmæssige arbejdsdeling. Endelig er der de sociale institutioner, der udgør det pågældende samfunds institutionelle infrastruktur.<sup>90</sup>

Som tidligere nævnt understreger Kristiansen, at de institutionelle forhold er særdeles væsentlige i både tilblivelsesprocessen og implementeringsfasen.<sup>91</sup> I forbindelse med klarlæggelsen af de institutionelle forholds rolle *vis a vis* en overordnet infrastrukturteori, så er der imidlertid en del uklarhed. Dette kommer især til udtryk, når begrebet ”institutioner” skal defineres. I et forsøg på at komme nærmere en afklaring her benytter Kristiansen sig af økonomen Douglass C. North’s institutionsteori.<sup>92</sup>

North fremhæver i sine primært økonomiske teorier, at institutioner er de menneskeskabte rammer, hvorunder menneskelig interaktion finder sted. På regionalt plan kan disse rammer være udviklet, så de fremmer økonomisk vækst, men de kan også være indrettet så de skaber økonomisk stagnation eller ligefrem økonomisk tilbagegang. Institutionerne udvikler sig løbende i samspil med samfundets økonomiske udvikling – der finder således en gensidig påvirkning sted her. I forhold til den infrastrukturelle udvikling sætter institutionerne rammerne for, hvad der reelt er muligt. I sit forsøg på at afdække forholdet deler North institutionsbegrebet op i en formel og en uformel sfære. Hvor den formelle sfære dækker over de spilleregler, der er fastlagt i lovgivningsgrundlaget, så dækker det uformelle institutionsbegreb over de spilleregler, man kan kategorisere som ”god praksis” – dvs. de konventioner der ligger i accepteret adfærdspraksis, som den kommer til udtryk i institutionerne, hvor adfærdsmønsteret ikke er lovgivningsbestemt.<sup>93</sup>

En anden betydningsfuld teoritilgang til forholdet mellem beslutningsprocesser og større infrastrukturprojekter er trafikforskeren Bent Flyvbjergs magt og rationalitets teori. Ifølge Flyvbjerg kan der inden for trafikområdet identificeres to hoveddiskurser. Hvor den ene, ”mobilitetsdiskursen”, primært er økonomisk vækstorienteret, så er den anden, ”mijø- og helsediskursen”, meget fokuseret på de eventuelle miljøomkostninger. De to diskurser har ifølge Flyvbjerg begge et forholdsvis veldefineret aktørsæt på den danske scene, og som oftest er det mobilitetsdiskursen, der favoriseres, når beslutningerne træffes. For Flyvbjerg ligger de danske infrastrukturproblemer ikke så meget i manglen på nye teknologier som i beslutnings- og implementeringsprocesserne, som han finder alt for lukkede og udemokratiske.<sup>94</sup>

<sup>90</sup> Kristiansen 1995, s. 39 f.

<sup>91</sup> Dertil kunne man vel sagtens føje vedligeholdelsesprocessen.

<sup>92</sup> Kristiansen 1995 s. 40 ff

<sup>93</sup> Kristiansen 1995, s. 42 ff.

<sup>94</sup> Ibid., s. 44 ff.



Kristiansen drager sluttelig et par konklusioner af den hidtidige teoridannelse inden for infrastrukturområdet. For det første slås det fast, at infrastruktur nødvendigvis må fungere som et supplerende element i en regional økonomisk udvikling. Infrastrukturanlæg kan være en forudsætning for en given udvikling, men skal suppleres med en række andre strukturelle elementer for at en regions udviklingspotentiale skal fungere tilfredsstillende. Endvidere går det igen i litteraturen, at marginale infrastrukturinvesteringer giver marginale økonomiske resultater. Kristiansen slår videre fast, at det er et springende element i infrastrukturelitteraturen, at søfart næsten er helt fraværende.<sup>95</sup> Endelig synes tendensen i litteraturen at pege på, at infrastrukturplanlægning skal være langtidsorienteret. Dette skyldes dels, at resultaterne ofte vil være flere år om for alvor at indfinde sig, og dels vil virksomheder i det lange løb vælge de regioner, som kan frembyde den bedste infrastruktur.<sup>96</sup>

### 2.2.3. Sammenfatning

Der er i ovenstående blevet foretaget en overordnet gennemgang af nogle hovedteorier inden for infrastrukturteorien samt redegjort for selve begrebsudviklingen inden for området. Teorierne, samt nogle af de grundlæggende infrastrukturelle problemstillinger der er gennemgået, vil løbende blive inddraget i de følgende afsnit. Følgende hovedpunkter skal fremhæves her. Da et fokusområde for denne afhandling er aktør og beslutningsprocessen omkring infrastrukturudviklingen, så vil Kristiansens model omkring de ”sociale teknologibærere” blive inddraget i forbindelse med behandlingen af de to cases. Dertil vil også problemstillingen omkring udbuds- og efterspørgselsorienteret infrastruktur løbende blive inddraget. Den løbende debat omkring hvorvidt infrastrukturanlæg skal være opfølgende eller igangsættende foranstaltninger (efterspørgsels- eller udbudsorienterede) i forhold til trafikudviklingen og erhvervslivets udviklingsmuligheder, har løbende været et tema i forbindelse med den østjyske infrastrukturudvikling, hvilket de cases også afspejler. Desuden vil det vise sig, at den begrundelsesargumentation som man først og fremmest

---

<sup>95</sup> Kristiansen antyder, at det er udtryk for, at den fremtrædende paradigmatisk opfattelse på europæisk plan er, at infrastrukturudbygning, samt fjernelse af flaskehalse, bedst opnås ved udskiftning af søtransport med landtransport. Således vil man i den forbindelse søge at etablere faste forbindelser de kommende år, hvor det er muligt, ifølge Kristiansen, og derved nedskære søtransporten så vidt muligt (Kristiansen 1995, s. 52 ff.). Det forekommer uklart, om Kristiansens teori om søtransport dækker såvel fjern som nærtrafik. Umiddelbart kan det virke som om, at det primært er nærtransporten inden for søfartsvæsnen, Kristiansen har for øje.

<sup>96</sup> Ibid., s. 53 ff.

har baseret den infrastrukturelle udvikling på i Østjylland, har været ganske afgørende for den løbende udformning af de infrastrukturelle rammer og dermed erhvervslivet udviklingsmuligheder.

### 3. Erhvervsudviklingen i Østjylland siden 1945

Det følgende kapitel vil behandle erhvervsudviklingen i Østjylland siden 1945. De tre første underafsnit beskriver erhvervsudviklingen frem til i dag, mens der afsluttende vil være en delkonklusion. De tre første undersnit er tidsinddelt i perioderne 1945-1973, 1973-1993 og perioden efter 1993, og vil være struktureret således, at der i hvert afsnit først kommer en beskrivelse af periodens internationale rammer, derpå af de nationale rammer og slutteligt af erhvervsudviklingen i Østjylland. Underkapitlet ”Erhvervsudviklingen siden 1993” bliver, som nævnt i indledningen, behandlet noget mere dybdegående end de to første underafsnit, idet blandt andet udviklingen inden for mere specifikke brancheområder vil blive nærstuderet, og den seneste udvikling inden for bystruktur vil blive inddraget. Sammenfatningen vil sammenholde erhvervsudviklingen med dele af den gennemgaaede lokaliserings- og infrastrukturteori, og der blive påpeget hovedlinjer omkring samspillet mellem den beskrevne erhvervsudvikling og infrastrukturens udvikling. Desuden vil Århus Kommunes handlemuligheder inden for erhvervsudviklingsområdet kort blive beskrevet. Delkonklusionen vil endelig vurdere de mere langsigtede perspektiver for Østjylland, hvor erhvervsudviklingen og den eksisterende og planlagte infrastruktur vil blive sammenholdt.

#### 3.1. Perioden 1945-1973

##### 3.1.1. De internationale rammer

Tiden umiddelbart efter 2. Verdenskrig stod i høj grad i genopbygningens tegn for Europas vedkommende. Store dele af den europæiske infrastruktur var ødelagt som følge af krigen, hvilket ikke blot indebar en stor produktionsmæssig tilbagegang men også decideret fødevaremangel flere steder. Politisk blev Europa delt af et ”jerntæppe” mellem et lukket kommunistisk Østeuropa og en amerikansk sfære i Vesteuropa, hvor kommunistpartierne dog stod stærkt i flere af landene. Belært af erfaringerne fra 1. Verdenskrig, samt på flere måder presset af USSR, iværksatte amerikanerne derfor et omfattende genopbygningsprogram for Vesteuropa.

Allerede i 1944 blev der etableret et internationalt valutasystem baseret på guldfod og faste valutakurser med Bretton Woods aftalerne. To tilhørende systemer skulle overvåge det nye valutasystem nemlig Verdensbanken og den internationale Valutafond (IMF; *International Monetary Fund*). Af afgørende betydning blev iværksættelsen af Marshallhjælpen opkaldt efter den

amerikanske udenrigsminister George Marshall. Programmet var en kombination af gaver og lån, og havde til hensigt at fremme produktiviteten i de involverede lande, der omfattede hovedparten af de vesteuropæiske lande. For at modtage den omfattende hjælp skulle de respektive lande liberalisere deres udenrigshandel, der igennem flere år havde været kendetegnet ved forskellige bilaterale aftaler. Med de af planen afledte liberaliseringer forsvandt halvdelen af reguleringerne af Danmarks internationale handel i 1949.<sup>97</sup> I 1949 blev organisationen OEEC (*Organization of European Economic Cooperation*) oprettet med henblik på at forvalte den amerikanske hjælp og samtidig vurdere og koordinere de førnævnte liberaliseringer. I 1950 blev den europæiske betalingsunion EPU (European Payment Union) oprettet, hvorefter de europæiske bilaterale aftaler blev afløst af fuld omvekslelighed af valuta inden for EPU's rammer. I FN regi blev dertil indledt de første aftaler omkring liberalisering af verdenshandlen i 1947 – de såkaldte GATT aftaler (*General Agreement on Tariffs and Trade*). Perioden efter 2. Verdenskrig var samtidig genstand for de mest ambitiøse overnationale planer i Vesteuropa i mange år. Belært af to verdenskrige blev Kul- og Stålunionen en realitet i 1952. Denne overstatslige myndighed førte til etableringen af Det Europæiske Fællesskab (EF) i 1957. Denne delvis føderale union medførte imidlertid en handelsmæssig splittelse af Vesteuropa, idet de seks lande, der udgjorde EF, etablerede toldmure over for ikke-medlemslandene. En konkret udløber af denne situation var oprettelsen af Det Europæiske Frihandelsområde, EFTA (*European Free Trade Area*), i 1960. Sidstnævnte indbefattede syv lande – herunder Danmark – men var primært orienteret mod industrivarer. Dertil kom, at EFTA-samarbejdet slet ikke indbefattede de for Danmark meget væsentlige landbrugsvarer.<sup>98</sup>

I 1960-61 blev OEEC omdannet til OECD (*Organization of Economic Cooperation and Development*). Dermed gik organisationen fra at være en europæisk organisation til at være en global organisation for de tungeste industrialiserede og kapitalistiske lande. I slutningen af 1950erne ophørte den tidsbegrænsede Marshallhjælp, og den ”nye” organisations arbejdsområde blev defineret som værende et rådgivende organ for medlemslandene bl.a. med henblik på liberalisering af kapitalbevægelser på tværs af landene. I perioden 1963-67 blev de GATT-forhandlinger gennemført, som skulle blive kendt som Kennedyrunden. Disse medførte en større liberalisering af verdenshandlen, hvor det lykkedes at sænke industrilandenenes toldsatser med gennemsnitligt 1/3.<sup>99</sup>

---

<sup>97</sup> Fink 2009: s. 381 ff.

<sup>98</sup> Fink 2009: s. 378 ff.

<sup>99</sup> Ibid., s. 380 ff.

I efterkrigsperioden 1945-70 udviklede verdensøkonomien sig i et hidtil uset omfang.<sup>100</sup> Således oplevede man den største vækst i BNP og pr. capita forbrug nogensinde. Masseproduktion og masseforbrug var centrale karakteristika for den nye tid. En central drivkraft, også i bogstavelig økonomisk forstand, var olien. I særdeleshed i perioden 1960-73 eksploderede forbruget af olie. I dens forarbejdede form, benzin, blev det energikilden til de forskellige motorkøretøjer til lands, vands og i luften, som udgjorde en fundamental del af den økonomiske ekspansion. Hvor det tidligere var kul, der var den primære energikilde, blev det nu olien, der indtog denne position. Samme mønster gjorde sig gældende inden for den kemiske industri, hvor olien blev primærproduktet. Produktionsmæssigt slog det fordistiske ideal igennem, med dets fokus på produktionseffektivisering. På transportområdet skete der i denne periode en kolossal udvikling inden for såvel bil- som flyindustrien. Privatbilismen udviklede sig i hidtil uset omfang, hvilket førte til et stort pres på vejnettet. Udbygningen af motorvejsnettet blev blandt andet en konsekvens heraf. Privatpersoner fik i øget omfang adgang til flytrafikken, hvor chartertrafikken så dagens lys. Supertankere og containeriseringen begyndte at gøre sig bemærket inden for søfarten i denne periode. På kommunikationsområdet dominerede fjernsynet, samtidig med at der skete en omfattende udvikling inden for telekommunikationsområdet.<sup>101</sup>

### 3.1.2. Den erhvervsmæssige udvikling i Danmark

For Danmark spillede landbrugssektoren stadig en stor og dominerende rolle i årene umiddelbart efter Anden Verdenskrig. Industrisektoren var stadig lille, primært orienteret mod hjemmemarkedet og baseret på udenlandske råstoffer. I 1950 udgjorde landbrugets andel 21,2 % af BFI, mens industrien stod for 19,0 %. Grundet denne økonomiske struktur oplevede den danske økonomi ikke den samme produktionsmæssige vækst, som fandt sted i det øvrige Vesteuropa i starten af 1950'erne. Endvidere oplevede Danmark i 1950'erne i stigende grad stadig større afsætningsproblemer for den vigtige landbrugssektor samt faldende verdensmarkedspriser på landbrugsvarerne. Sideløbende med landbrugets problemer pågik en markant udvidelse af industrisektoren, hvor produkterne fortrinsvis var rettet mod eksportmarkedet. Fra 1958 var

<sup>100</sup> Perioden efter anden verdenskrig er opfattet også af visse økonomier som startperioden på den såkaldte 4. kondratievske cyklus. Den er opkaldt efter den russiske økonom Nikolai Kondratiev (1892-1932). Denne udviklede en teori om at vestlige kapitalistiske økonomier udvikler sig i bølger (typisk 50-60 år), hvor de for hver bølge oplever en økonomisk opblomstring, hvorefter de gennemlever en tilbagegang. Fink 2008

<sup>101</sup> Fink 2009, s. 381 ff.

førnævnte udvikling så markant, at industrisektoren distancerede landbrugssektoren. Således udgjorde de primære erhverv i 1960 14,5 % af BFI mens industrien stod for 21,2 %. Udviklingen kunne også aflæses i beskæftigelsestallene - hvor der var 410.000 beskæftigede i landbruget i 1957, så var der 265.000 i 1970. I samme periode voksede industriens beskæftigelse fra 316.000 til 400.000.<sup>102</sup> At der i denne periode var en temmelig klar udvikling på landsplan i retning af et stadig mere industrialiseret samfund på bekostning af landbrugssektoren, viser følgende tabel også ganske tydeligt:

Tabel 3.1: Beskæftigelsen i hovederhvervsgrupper i Danmark 1940-1970:

Hovederhvervsgruppe	1940	1950	1965	1970
Landbrug mv.	565.289	518.280	326.365	244.407
Håndværk og industri	606.383	689.699	843.991	866.957
Handel og omsætning	281.904	316.665	337.268	355.979
Transport	114.243	139.508	148.536	153.216
Offentlig service	111.544	163.480	304.468	416.172
Liberale erhverv og anden administration	36.714	36.941	43.276	58.280
Privat service	27.957	32.108	126.847	127.604
Forretningsservice mv. <sup>103</sup>	64.671	69.049	170.123	185.884
Øvrige	13.628	22.861	64.955	67.282
<b>Samtlige erhverv</b>	<b>1.754.662</b>	<b>1.919.542</b>	<b>2.195.706</b>	<b>2.289.897</b>

Kilde: Refskou 2009, bilag 1 (Danmarks Statistik, Århus Kommunes Årbog og Statistikbanken).

Ud over førnævnte industrialiseringstendens, så udmærkede gruppen ”offentlig service” sig også ved en betydelig vækstudvikling fra 1940 til 1970. Der var for denne erhvervsgruppe tale om en stigning fra omtrent 6 % af den samlede beskæftigelse i 1940 til 18 % i 1970.

I perioden 1957-1973 gennemlevede Danmark en gennemsnitlig økonomisk vækst på 5 % om året - primært grundet industrisektoren. Landbrugets relative tilbagegang blev også illustreret ved, at der

<sup>102</sup> Thøgersen 2007, s. 95 ff. Perioden 1957-61 betegnes inden for dansk økonomisk historie som ”den gode cirkel”. Flere faktorer gik i disse år op i en højere enhed for dansk økonomi, og fundamentet for 1960ernes voldsomme vækst blev grundlagt i disse år. Hovedelementerne bag den ”den gode cirkel” var et positivt sammenfald mellem udbudsfaktorerne, den teknologiske forskning og den overskydende arbejdskraft, og efterspørgselsfaktorerne, væksten i det offentlige forbrug og boligbyggeriet samt den høje vækst i det øvrige Vesteuropa. Dertil kom en effektiv offentlig udnyttelse af udbuds- og efterspørgselsfaktorerne. Tilsammen udgjorde de sidstnævnte tre faktorer ”den gode cirkel” (Christoffersen 1999, s. 9 ff.).

<sup>103</sup> Summen af ”liberale erhverv og anden administration” og ”privat service”.

i slutningen af 1950'erne blev indført statstilskud til landbruget. Dertil kom, at det vigtige tyske landbrugsmarked blev en del af EF, hvormed danske landbrugsvarer blev mødt af EF's toldmur. Da EFTA som nævnt ikke involverede landbrugsvarer, men derimod industriproduktionen, blev landbrugssektoren for alvor distanceret *vis a vis* industriproduktionen på eksportsiden fra 1958. Fra 1963 var industrien for første gang det mest valutaskabende erhverv i Danmark, og gennemsnitligt oplevede industrieksporten en vækst i 1960'erne på 13 % om året. Samlet steg industriens eksportkvote fra 25 % i 1958 til 50 % i 1972, og hvis man ser på perioden fra 1945 til 1973, så skete der en firedobling af den samlede industriproduktion, hvis man måler den i faste priser. Den voldsomme økonomiske udvikling i 1960'erne byggede i høj grad på lånte penge. Hvor Danmarks samlede nettogæld til udlandet i slutningen af 1950'erne var blevet nedbragt til mindre end 5 % af den samlede eksport af varer og tjenester, steg den voldsomt i løbet af 1960'erne, så gælden i 1970 svarede til nærværd 44 % af eksporten af varer og tjenester. I 1969 var situationen blevet så uholdbar, at Nationalbanken ændrede sin målsætning. Hvor det før havde været beskæftigelsen, der havde førsteprioritet, blev det nu sikringen af valutabeholdningen. Den økonomiske situation blev endnu mere usikker, da det internationale valutasystem brød sammen i 1971, og den danske regering og erhvervslivet satte deres lid til, at et dansk medlemskab af EF i 1973 kunne ændre landets situation.<sup>104</sup>

### 3.1.3. Den regionale udvikling

Hvis man ser på fordelingen af den samlede beskæftigelse i Danmark i forhold til den østjyske udvikling, så var det ikke umiddelbart fordi, der skete en voldsom ændring heraf. Således stod regionen for 10,03 % af den samlede danske beskæftigelse i 1950, og i 1970 lå procentandelen på 10,33 %.<sup>105</sup> Der var imidlertid temmelig store forandringer, når man ser på de indre linjer. Således gennemgik Århus en betydelig udvikling såvel demografisk som erhvervsmæssigt. Fra 1950 til 1970 steg antallet af beskæftigede fra 54.641 til 93.342 personer – en stigning inden for tyve år på 71 %.<sup>106</sup> Til sammenligning var der på landsplan en samlet vækst i antallet af beskæftigede på ca. 20 %. Den klart største erhvervsbranche i Århus var gennem hele denne periode ”industri- og

<sup>104</sup> Christoffersen 1999, s. 1 ff. samt Hansen 1974 s. 162 ff.

<sup>105</sup> Madsen 1986, s. 68 ff. De angivne tal for Østjylland dækker over det geografiske område Århus Amt. Hvis man dertil går ind og ser på den østjyske landsandel af de syv overordnede hovedbrancher, så ligger disse tal også temmelig konstant med en østjysk andel omkring de 10 % i den nævnte periode (Ibid.).

<sup>106</sup> En medvirkende årsag til den kraftige stigning fra 1965 til 1970 inden for gruppen offentlig service kan være indførelsen af kommunalreformen af 1970.

håndværkssektoren”, som i 1950 beskæftigede ca. 46 % af den samlede århusianske arbejdsstyrke, selv om den i 1970 var faldet en smule til 43 %. Den næststørste branche var ”handel og omsætning”, der i 1950 og 1970 beskæftigede henholdsvis 22 % og 20 %. Den mest markante brancheudviklingsforskydning i denne periode var for Århus’ vedkommende sektoren ”offentlig service”, som i 1950 talte 11 %, og som i 1970 var steget til 16 % af de beskæftigede.<sup>107</sup>

Tabel 3.2: Beskæftigelsen i hovederhvervsgrupper i Århus 1940-1970:

Hovederhvervsgruppe	1940	1950	1965	1970
Landbrug mv.	637	440	456	3.578
Håndværk og industri	21.577	24.908	23.631	40.238
Handel og omsætning	11.625	12.273	12.650	18.678
Transport	4.647	5.757	4.882	8.255
Offentlig service	4.005	6.055	9.753	15.338
Liberale erhverv og anden administration	1.173	1.667	1.249	1.560
Privat service	1.084	2.624	2.402	4.716
Forretningsservice mv. <sup>108</sup>	2.257	4.291	3.651	6.276
Øvrige	275	917	1.393	979
<b>Samtlige erhverv</b>	<b>45.023</b>	<b>54.641</b>	<b>56.641</b>	<b>93.342</b>

Kilde: Refskou 2009, bilag 1 (Danmarks Statistik, Århus Kommunes Årbog og Statistikbanken).

I forhold til den øvrige udvikling, på såvel landsplan som det øvrige Østjylland, skilte Århus sig ud derved, at erhvervet ”landbrug mv.” spillede en meget ubetydelig rolle inden for beskæftigelsen. Perioden fra 1945 til 1973 var som nævnt præget af en fremgang inden for fremstillingserhvervene på landsplan og også i Århus. Inden for nærings- og nydelsesmiddelindustrien var det især anlæggelsen af Grindstedværket i 1946 (medicinalvare, næringsmidler), etableringen af Jaka (dåsemad) og etableringen af Mejeriselskabet Danmark (i 1991 navneskift til MD Foods og i 2000 navneskift til Arla efter fusion med Arla) i 1971, der bidrog positivt til udviklingen i Århus. Inden for jern- og metalindustrien bemærkede perioden sig ved etableringen af O.G. Hoyer i 1948 (maskiner til fremstilling af iscreme), etableringen af Århus Flydedok i 1945, og etableringen af en række metalvarefabrikker.<sup>109</sup> Inden for elektronikområdet var det først og fremmest termometer og

<sup>107</sup> Refskou 2007, s. 44 ff. samt bilag 1.

<sup>108</sup> Summen af ”liberale erhverv og anden administration” og ”privat service”.

<sup>109</sup> Bruun 2009, s. 50 ff. I forbindelse med sidstnævnte kan blandt andet nævnes etableringen af Højbjerg Maskinfabrik i 1945, Kamstrup-Metro I 1946 og Crisplant I 1951 (Ibid.).



manometer virksomheden Terma's etablering i 1944, der medvirkede til øget vækst inden i denne periode.<sup>110</sup> Endelig bør også fremhæves etableringen af Lindberg Optik i 1969 og møbelvirksomheden Labflex' grundlæggelse i 1961. Etableringen og udviklingen af disse virksomheder var en betydelig del af forklaringen på fremstillingsvirksomhedernes øgede andel af væksten i denne periode for Århus vedkommende.

Hvis man ser på de regionale erhvervsprofiler efter 1945, så var der betydelige forskelle. Hovedstadsområdet var allerede efter krigen præget af en meget dominerende fremstillingsvirksomhed samt en betydelig service- og handelssektor. Nord- og Vestjylland var derimod stadig i høj grad præget af de primære erhverv. Århus- og Vejleområdet lå imellem disse to yderpunkter. Fra 1950erne foregik en forskydning, hvor de primære erhvervs betydning kraftigt var dalende i første omgang til fordel for fremstillingserhvervene og sidenhen til fordel for de offentlige og private serviceerhverv.<sup>111</sup> Dette billede kan til dels også aflæses i tabel 3.2, idet man ser den kraftige udvikling inden for fremstillingsfagene og inden for området offentlig service.

## 3.2. Perioden 1973-1993

### 3.2.1. De internationale rammer

Fra 1. januar 1973 blev Danmark medlem af EF sammen med England og Irland. For landbruget var det en længe imødeset mulighed, da der i de "gamle" EF lande var en pæn efterspørgsel på landbrugsvarer. Oliekrisen i 1973 bevirkede imidlertid, at de kommende år ikke blev så "fede", som landbruget havde håbet, men medlemskabet var dog medvirkende til, at konjunkturedgangen, som var en følge af oliekrise, ikke blev så hård, som hvis Danmark havde stået uden for EF. Oliekrisen var for EF-samarbejdet i høj grad en indikator på, at samarbejdet ikke var så rodfæstet endda. De enkelte lande prøvede på egen hånd at løse problemerne – hvilket især udmøntede sig i beskyttelse af deres respektive økonomiske interesser uden skelnen til Fællesskabets bedste. Den anden oliekrise i 1979 gjorde det dog klart for de fleste, at vejen ud af krisen bestod i øget samarbejde og gerne i form af et mere integreret Fællesskab. I 1985-86 blev Den Europæiske Fællesakt vedtaget (også kaldet EF-pakken), hvorefter det indre marked officielt kunne træde i kraft 1. januar 1993.<sup>112</sup>

<sup>110</sup> Ibid.

<sup>111</sup> Bruun 2009, s. 14 ff.

<sup>112</sup> Fink 2009, s. 505 ff. samt Swienty1994, s. 161 ff.

Flere faktorer bidrog yderligere til at sætte skub i den økonomiske udvikling i slutningen af perioden. Således bidrog nye oliefund i Nordsøen til, at oliepriserne fik en for erhvervslivet gunstig udvikling. Endvidere blev den såkaldte Uruguayrunde, som blev betegnelsen for GATT-forhandlingerne 1986-1994, en væsentlig faktor for øgede liberaliseringer inden for verdenshandlen. Med Østblokkens sammenbrud fra 1989 lå der store perspektiver for udviklingen af EF mod øst og dermed også store markedsperspektiver for erhvervslivet. Den liberale markedsøkonomi blev i første halvdel af halvfemserne for alvor manifesteret med EF's stadig mere integrerede samarbejde politisk og økonomisk, hvilket omdannelsen fra Fællesskab til Union i 1994 var et officielt vidnesbyrd om. Sammenholdt med kommunismens fald i Østeuropa og omlægningen af GATT i 1995 til WTO (World Trade Organisation), hvor sidstnævnte nu blev en permanent organisation med eget sekretariat, så var konturerne for alvor lagt til en global markedsøkonomi.<sup>113</sup>

### 3.2.2. Erhvervsudviklingen i Danmark

De stigende oliepriser kunne mærkes på mange måder. Både i forbindelse med transport, opvarmning, øgede produktionspriser og generelt stigende markedspriser for de fleste varer. Den umiddelbare reaktion var chok hos såvel forbrugere som politikere. En konsekvens heraf kunne aflæses ved Folketingsvalget i 1973, der på mange måder blev et opgør med det traditionelle politiske system. Følgen blev en række svage regeringer resten af årtiet. Med den anden oliekrise i 1979 blev den danske økonomi igen hårdt ramt. Den danske regering forsøgte nu en række tiltag til at imødegå den kritiske udvikling, der kunne aflæses i et løbende foruroligende stort underskud på betalingsbalancen. Således slog man ind på en devalueringstrategi, men denne forfejlede hurtigt sit mål, og i 1982 blev regeringsmagten overladt til den såkaldte firkløverregering under Poul Schlüter (K). Den nye regering slog ind på en fastkurspolitik, der medførte en fast kronekurs og et stærkt faldende renteniveau. Schlüter-regeringen satsede på beskæftigelsen i den private sektor, mens den offentlige sektor skulle effektiviseres og gerne privatiseres. Resultatet kom i form af økonomisk vækst, men da denne var lånefinansieret, var den umiddelbare konsekvens et stort underskud på betalingsbalancen. I 1986 var man nødt til at bremse denne udvikling, og regeringen indførte blandt andet den såkaldte kartoffelkur. Tiltagene hjalp for så vidt, at betalingsbalancen blev vendt, og fra

---

<sup>113</sup> Fink 2009, s. 506 ff.

1990 lykkedes det at skabe overskud. Samtidig blev den økonomiske vækst nedsat, så slutfirsernes vækst var ganske lav. Dertil kom, at arbejdsløsheden steg betydeligt med op til 350.000 ledige.<sup>114</sup>

Hvis man ser på udviklingen inden for hovederhvervsgrupper i Danmark i denne periode, viser følgende tabel, at der skete store forskydninger.

Tabel 3.3: Beskæftigelsen i hovederhvervsgrupper i Danmark 1970-1995:

Hovederhvervsgruppe	1970	1984	1990	1995
Landbrug mv.	244.407	190.090	154.260	127.790
Håndværk og industri	866.957	640.162	697.370	649.774
Handel og omsætning	355.979	414.298	436.722	530.796
Transport	153.216	180.353	192.326	164.588
Offentlig service	416.172	781.433	803.082	907.389
Forretningsservice mv. <sup>115</sup>	185.884	239.701	283.870	210.244
Øvrige	68.282	15.372	13.878	13.806
Samtlige erhverv	<b>2.289.897</b>	<b>2.461.409</b>	<b>2.581.507</b>	<b>2.604.387</b>

Kilde: Refskou 2009, bilag 1 (Danmarks Statistik, Århus Kommunes Årbog og Statistikbanken).

Tabel 3.3 viser, at erhvervsgruppen ”håndværk og industri” havde en ganske betydelig tilbagegang i beskæftigelsen fra 1970 til 1984, hvorefter den holdt sig på et nogenlunde stabilt leve frem til 1995. Endvidere kan man observere, at ”håndværk og industri” var klart den største erhvervsgruppe i 1970 – endda dobbelt så stor som den næststørste erhvervsgruppe ”offentlig service” – men at dette billede havde ændret sig drastisk i 1980, hvor netop den førnævnte gruppe indtog pladsen som det største beskæftigelsesområde i Danmark. I 1995 havde ”offentlig service” yderligere manifesteret sig, som den klart største hovederhvervsgruppe i Danmark, idet mere end hver tredje beskæftigede i Danmark var at finde herindenfor. Også hovederhvervet ”handel og omsætning” gennemgik en pæn vækst, idet det fra 1970 til 1995 voksede fra 15,5 % til 20,3 % af den samlede danske beskæftigelse.

<sup>114</sup> Fink 2009, s. 512 ff., samt Christoffersen 1999, s. 164 ff.

<sup>115</sup> Summen af ”liberale erhverv og anden administration” og ”privat service”.

### 3.2.3. Den regionale udvikling

Hvis man ser på befolkningsudviklingen, var der en begrænset vækst på landsplan i løbet af denne periode. Dog var der tydelige regionale befolkningsforskydninger, hvilket følgende tabel illustrerer.

Tabel 3.4: Befolkningsudviklingen 1971-2002 (1971=100)

År	Hele landet	Kbh. og Fr.berg	Hovedstaden	Odense	Trekantområdet	Århus Amt	Århus	Aalborg
1971	100	100	100	100	100	100	100	100
1975	102	90	96	102	101	105	103	100
1980	103	81	90	102	103	107	103	99
1985	103	78	88	104	104	109	106	100
1990	104	76	86	106	105	112	110	100
1995	105	77	87	110	109	116	117	103
2000	108	81	89	111	112	119	120	104
2002	108	81	90	111	113	121	121	105

Anm.: Hovedstadsregionen dækker København, Frederiksberg og Københavns Amt.

Kilde: Refskou 2009 s. 46 f.

Hvis man ser på de årstal, der indrammer den i dette afsnit behandlede periode, nemlig 1971 til 1995, så viser 3.4, at det østjyske område havde den største befolkningsvækst i Danmark. Samtidig var der en betydelig befolkningsnedgang i hovedstaden og i særdeleshed i Københavns- og Frederiksbergområdet. Fra 1971 til 1995 havde Århus Amt en befolkningsvækst på 16 % og Århus en vækst på 17 % mod en samlet gennemsnitlig vækst i Danmark på 5 %. For Århus' vedkommende er det dog værd at bemærke, at der først for alvor kan registreres en udvikling over landsgennemsnittet i perioden efter 1980 og i særdeleshed efter 1990.<sup>116</sup>

<sup>116</sup> I forbindelse med befolkningsfordelingen og udviklingen i perioden fra 1970 og frem til i hvert fald starten af 1980'erne, så mener den danske geografiske forsker P.O. Pedersen, at der her var tale om et såkaldt tredje strukturskift i den danske befolkningsudvikling. Denne kendetegnes ved en stigende befolkningsvækst i de større danske byer uden for hovedstadsregionen, som følge af forbedrede transport- og kommunikationsforhold overalt i landet. Første skift fandt sted i perioden 1845-70, hvor der skete en kraftig urbanisering især omkring hovedstaden som følge af en begyndende industrialisering. Andet skifte skete fra 1921-1950, hvor der pågik en suburbaniseringsproces, hvor virksomhederne i stigende grad placerede sig uden for de større bycentre allerede fra 1920'erne på baggrund af lastbilens indtog. Efter 1950'erne flytter også befolkningen i stigende grad ud af bycentrene, grundet de muligheder privatbilismen tilbyder (Madsen 1986, s. 67 ff.). Dog skal det understreges, at der findes flere forskellige faseinddelinger af den danske urbaniseringsudvikling (jf. Christensen 2006, s. 51 ff.). Overordnet påpeger Christensen og Thøgersen, at perioden fra 1960 til 2001 kan deles ind i to faser: fra 1960 til 1980 fandt der en decentralisering sted med vækst i de mindre byer (1.000 – 10.000 indbyggere), mens perioden fra 1980 til 2001 var præget af en koncentrationstendens, hvor der skete en befolkningsvækst i de større byer med mere end 10.000 indbyggere (Christensen 2006, s. 53 f. samt 312 ff.). En

Betragter man udviklingen af arbejdsstyrken, giver følgende tabel en oversigt over udviklingen af personer i den erhvervsaktive alder fra 17 til 66 år.

Tabel 3.5: Arbejdsstyrken (17-66årige) i procent af befolkningen:

År	Hele landet	Kbh. og Fr. berg	Hovedstaden	Odense	Trekantområdet	Århus	Ålborg
1971	64,9	68,5	67,5	66,1	62,7	67,8	66,0
1975	64,6	67,4	66,9	65,9	62,9	67,4	66,1
1980	64,9	66,0	66,4	65,7	63,4	67,3	66,6
1985	66,9	67,1	68,0	67,9	65,6	69,6	68,7
1990	67,8	68,4	68,4	69,3	66,8	70,9	69,7
1995	68,0	70,5	68,5	69,8	67,2	71,1	69,7
2000	67,4	72,6	68,8	69,0	66,8	70,8	69,3
2002	67,2	73,0	68,8	68,7	66,5	70,7	69,1

Anm.: Hovedstadsregionen dækker København, Frederiksberg og Københavns Amt.

Kilde: Refskou 2007, s. 47 f.

Tabellen viser, at folk i den erhvervsaktive alder trak mod landets storbyer. Således lå landets fire største byer over landsgennemsnittet i hele perioden. Endvidere ses, at Århus havde den største procentmæssige andel af borgere i den erhvervsaktive alder i perioden fra 1975 til 1995. En medvirkende faktor, der skal påregnes i forbindelse med opgørelsen over arbejdsstyrkens udviklingsfordeling var og er, at de større byer tiltrækker mange studerende, der altså også indgår i den erhvervsaktive alder. Hvis man ser på udviklingen inden for hovederhvervsgrupper, kan man aflæse flere markante ændringer i denne periode.

---

demografisk faktor i forbindelse med befolkningskoncentrationen omkring de større byer og særdeleshed Århus og hovedstadsområdet inden for de senere år har været indvandringen, som primært har koncentreret sig omkring de større byer i Danmark og de to førnævnte byområder.

Tabel 3.6: Beskæftigelsen i hovederhvervsgrupper i Århus 1970-1995:

Hovederhvervsgruppe	1970	1984	1990	1995
Landbrug mv.	3.578	2.785	1.985	2.184
Håndværk og industri	40.238	31.441	33.500	30.543
Handel og omsætning	18.678	23.559	26.436	33.355
Transport	8.255	12.756	14.464	12.310
Offentlig service	15.338	48.488	52.415	60.152
Forretningsservice mv. <sup>117</sup>	6.276	17.453	20.361	20.236
Øvrige	979	658	831	908
<b>Samtlige erhverv</b>	<b>93.342</b>	<b>137.140</b>	<b>149.992</b>	<b>159.778</b>

Kilde: Refskou 2009, bilag 1 (Danmarks Statistik, Århus Kommunes Årbog og Statistikbanken).

Århus havde i perioden fra 1970 til 1995 en stigning i beskæftigelsen fra 93.342 til 159.778 personer, hvilket var en stigning på 71 % på 25 år. Til sammenligning var der en vækst i den samlede danske beskæftigelse på ca. 14 % i samme periode. Endvidere viser tabel 3.6, at erhvervsgruppen ”håndværk og industri” andel af den samlede århusianske beskæftigelse faldt markant, samtidig med at gruppen ”offentlig service” blev kraftigt forøget. Hvor håndværk og industri udgjorde 43 % af den samlede århusianske beskæftigelse i 1970, udgjorde sektoren kun 19 % i 1995. Et omvendt billede tegnede sig som nævnt for erhvervsgruppen ”offentlig service”, idet denne branches andel i samme periode steg fra ca. 16 % til hele ca. 38 %. Århus lå dermed nogle procent over landsgennemsnittet inden for dette område. En tredje erhvervsgruppe som så småt begyndte at udvikle sig i denne periode, var ”forretningsservice”. Denne gruppes andel voksede fra godt 7 % i 1970 til ca. 13 % i 1995. Århus lå dermed 5 procentpoint over landsgennemsnittet i 1995 inden for denne erhvervsgruppe. Væksten inden for ”offentlig service” i denne periode skyldtes blandt andet, at staten med finanspolitiske og beskæftigelsespolitiske tiltag søgte at bekæmpe den øgede ledighed i perioden 1973 til 1982. Sidstnævnte statslige tiltag var møntet på landet som helhed, men effekten kan altså tydeligt iagttages i Tabel 3.6. Hvis man ser på de regionale udviklingstendenser i slutningen af denne periode, kan man se, at den tidligere nævnte erhvervsmæssige brancheforskydning var endnu mere udtalt i starten af 1990erne. Således var der for hovedstadsområdet vedkommende tale om, at beskæftigelsen inden for de primære erhverv praktisk taget var afviklet, mens fremstillingsvirksomhedernes betydning også var kraftigt decimeret, idet de kun udgjorde under 10 procent af den samlede beskæftigelse. Derimod var der

<sup>117</sup> Summen af ”liberale erhverv og anden administration” og ”privat service”.

sket en betydelig forøgelse af servicesektoren, der sammen med handel m.v. beskæftigede cirka 80 procent af den samlede arbejdsstyrke. For Nord- og Vestjyllands vedkommende var det først og fremmest stadig fremstillingsvirksomhederne, der genererede væksten – en udviklingstendens der sammenholdt med udvikling i hovedstadsområdet gjorde, at man talte om, at industrien flyttede fra øst til vest. For Århus- og Vejle-området var der tale om en erhvervsstruktur, der svarede nogenlunde til landsgennemsnittet. Således havde Østjylland i starten af 1990erne en udviklet servicesektor, men samtidig en betydelig industriproduktion.<sup>118</sup>

### 3.3. Erhvervsudviklingen siden 1993

#### 3.3.1. Erhvervsudviklingen internationalt

Fra starten af 1990erne indfandt sig et internationalt konjunkturskift. En central drivkraft i den forbindelse var relateret til informationsteknologien og i særdeleshed udviklingen inden for elektronik-, telekommunikation og computerindustrien. Et afgørende omdrejningspunkt for disse brancher var internettets enorme udbredelse, siden det blev stillet til brug for offentligheden i 1993.<sup>119</sup> Et andet karakteristikum, der har kendetegnet den internationale handel siden starten af halvfemserne, er markedsøkonomiens udbredelse til stadig flere lande og dertil overnationale markedsdannelser. Ud over EU, som har vokset sig stadig større, og hvis indre marked formelt trådte i kraft i 1993, kan man også konstatere overnationale markedssamarbejder i Asien (ASEAN, etableret i 1967), Nordamerika (NAFTA, etableret i 1994) og Sydamerika (MERCOSUR, etableret i 1991). Siden 1990erne har der været meget fokus på økonomisk globalisering, hvormed menes udviklingen mod et egentligt verdensmarked. Om end der har været tendenser i den retning, har der samtidig været regionaliseringstendenser. De tre dominerende regioner har været Europa, Nordamerika og Asien, som tilsammen tegnede sig for 85 procent af verdens industriproduktion i 2000.<sup>120</sup> En anden tendens, som må betragtes som en del af globaliseringsprocessen, har været en øget opsplitning af produktionen som følge af en øget konkurrence. Den øgede internationale konkurrence har bevirket, at virksomhederne har været tvunget til at være mere effektive i alle produktionskædens led. Denne udvikling har blandt andet medført, at virksomhederne er blevet mere afhængige af varer og service, som er leveret fra andre virksomheder – og ofte er der tale om

<sup>118</sup> Bruun 2009, s. 15 ff.

<sup>119</sup> Fink 2009, s. 629 f. Internettet udløste en spekulationsbølge, den såkaldte ”dot com boble”, som brast i 2001 (Ibid.).

<sup>120</sup> Fink 2009, s. 627 f.

varer og service leveret over geografisk store afstande. Denne del af globaliseringsprocessen har også haft indflydelse på de geografiske lokaliseringmønstre.<sup>121</sup>

### 3.3.2. Erhvervsudviklingen i Danmark

I 1993-1994 vendte konjunkturerne i Danmark efter flere år præget af lavkonjunktur. De forbedrede konjunkturer skyldtes blandt andet den økonomiske politik, som var ført i Danmark i årene forinden, men havde også sin forklaring i den positive økonomiske udvikling internationalt set. De forbedrede konjunkturer medførte imidlertid ikke umiddelbart en væsentlig større beskæftigelsesvækst i Danmark, idet en del af jobvæksten for flere branchers vedkommende kom til udtryk ved nyansættelser i udlandet – som det eksempelvis var tilfældet for mange tekstilvirksomheder, der i høj grad øgede deres produktion via fabrikker i Østeuropa.<sup>122</sup> Perioden har ikke været præget af ubetinget fremgang. Således var der en mindre tilbagegang, da ”dot com boblen” bristede i 2001 samt den negative effekt af terrorangrebet på World Trade Center samme år. Af væsentlig mere negativ karakter har dog været perioden siden 2008 udløst af den i USA udsprungne finanskrisen. Perioden siden 1993 har været genstand for ganske store forandringer, når man ser på fordelingen af arbejdskraft i de forskellige erhvervssektorer i Danmark, hvilket afspejles af tabel 3.7 nedenfor:

---

<sup>121</sup> Nissen og Winther 2008, s. 16 ff.

<sup>122</sup> Nissen og Winther 2008, s. 16 ff.



Tabel 3.7: Beskæftigede personer. Hele Danmark. Absolutte tal.

	1993	1997	1999	2001	2003	2005	2007	2008
<b>Landbrug, fiskeri og råstofudvinding.</b>	140 598	120 590	112 395	105 350	100 329	92 228	88 445	88 611
<b>Industri</b>	494 040	476 052	479 653	464 098	439 120	400 526	396 257	399 646
<b>Energi- og vandforsyning</b>	18 691	17 810	16 963	14 811	14 546	14 356	14 342	13 833
<b>Bygge- og anlægsvirksomhed</b>	144 582	156 595	165 475	174 224	168 055	169 509	191 350	194 017
<b>Handel, hotel- og restaurationsvirks. mv.</b>	444 953	478 487	495 941	499 162	493 025	489 134	523 354	537 428
<b>Transportvirksomhed, post og telekommunikation</b>	179 068	178 098	180 824	181 713	174 437	171 133	174 566	173 615
<b>Finansieringsvirks. mv., forretningservice</b>	276 963	296 343	327 115	361 688	374 228	382 021	423 891	447 653
<b>Offentlige og personlige tjenesteydelser</b>	882 527	931 801	959 198	959 430	965 251	979 560	998 392	990 658
<b>Uoplyst erhverv</b>	31 437	13 882	9 924	12 392	12 395	11 995	11 044	12 104
<b>I alt</b>	<b>2.609.859</b>	<b>2 669 658</b>	<b>2 747 488</b>	<b>2 772 868</b>	<b>2 741 386</b>	<b>2 710 462</b>	<b>2 821 641</b>	<b>2 857 565</b>

Kilde: Statistikbanken og Statistisk årbog.

Tabel 3.7 illustrerer, hvorledes arbejdspladserne forsvinder i betydeligt omfang fra både landbrugs- og industrisektoren. Hvor de to beskæftigelsesområder tilsammen udgjorde 24 procent af den samlede beskæftigelse i 1993, var tallet faldet til 17 procent i 2008. Sektoren ”finansieringsvirksomhed mv., forretningservice” øgede sin andel af den samlede beskæftigelse fra 11 procent i 1993 til 16 procent i 2008. Også ”bygge- og anlægssektoren” samt ”handel- og restaurantsektoren” øgede deres procentvise andel af den samlede beskæftigelse over den 15årige periode. Det samme gjorde det klart største beskæftigelsesområde, gruppen ”offentlige og personlige tjenesteydelser”, som androg 34 procent af de samlede beskæftigede i 1993, hvilket var vokset til 35 procent i 2008.

Tabel 3.7 illustrerer en ændring af erhvervsstrukturen i Danmark, hvor vidensbaseret økonomi er blevet en mere bærende kraft i samfundsudviklingen. Vidensøkonomien har især været synlig omkring storbyerne, og dens højteknologiske spydspidser har en tendens til koncentration i

nærheden af højt kvalificeret arbejdskraft, og de til erhvervsområdet relaterede vidensinstitutioner. Dette gælder erhverv som bioteknologi, rådgivende ingeniører, reklame og IT. Samtidig med denne udvikling har industri og landbrugssektorerne gennemgået en udvikling, hvor de spiller en stadig mindre rolle. For industrisektorens vedkommende har der dertil været tale om en omstrukturering i retning af en mere vidensintensiv produktion og afvikling af mere traditionel industriproduktion.<sup>123</sup>

### 3.3.3. Udviklingen i Østjylland siden 1993

Inden for de senere år er det blevet mere normalt at anskue byudvikling fra en noget anden vinkel end førhen. Hvor man tidligere vurderede byer og byudvikling som en territorielt meget afgrænset størrelse med eksempelvis et ganske begrænset lokalt forbrugssystem og arbejdsmarked, så er det blevet mere normalt at vurdere byudvikling ud fra en bredere sammenhæng, hvor adskillige byer i et regionalt område interagerer i en form for fællesskab. Således kan der observeres en tættere interaktion mellem flere byer i et regionalt bylandskab, hvor der ud over konkurrenceelementet også skabes alliancer, specialiseringsprocesser og funktions- og arbejdsdeling sted. Denne udvikling kan også observeres i det østjyske område, hvor man inden for offentlig planlægning opererer med et såkaldt østjysk bybånd. Det østjyske bybånd, eller byregion Østjylland som det også kaldes, defineres som de 17 kommuner: Randers, Norddjurs, Syddjurs, Favrskov, Silkeborg, Århus, Skanderborg, Odder, Horsens, Hedensted, Vejle, Fredericia, Billund, Kolding, Vejen, Haderslev og Middelfart Kommune. Disse 17 kommuner bliver i stigende grad vurderet som en funktionel enhed, idet der finder en betydelig interaktion sted imellem kommunerne erhvervs- og arbejdsmarkedsmæssigt.<sup>124</sup> En central faktor i forbindelse med denne udvikling har været etableringen af motorvej E45, idet der har været tale om omfattende bebyggelse og erhvervslokalisering langs motorvejen, hvilket har bevirket, at man har talt om, at flere af byerne langs motorvejen vil vokse sammen.<sup>125</sup>

<sup>123</sup> Nissen og Winther 2008, s. 16 ff. samt Hansen og Winther 2007, s. 45 ff.

<sup>124</sup> Nissen og Winther 2008, s. 9 f. En anden term for regionen, der også bliver benyttet, er den østjyske millionby (DØM), hvorved indikeres, at de større byer i regionen i stadig højere grad vokser sammen, og kan betragtes som én by.

<sup>125</sup> Ibid. Begrebet Det østjyske bybånd, eller DØM, blev lanceret i forbindelse med Landsplanredegørelsen 2006, og er siden blevet anvendt hyppigt i debatten og i den offentlige planlægning. Også Infrastrukturkommissionen har anvendt det i sit oplæg, og det fremstår centralt også inden for blandt andet den videre infrastrukturplanlægning omkring Østjylland – blandt andet i Trafikforliget af 2009 (Trafikforliget af 29. januar 2009: En grøn transportpolitik) og i Landsplanredegørelsen fra 2009 (Skov- og Naturstyrelsen 2006 og 2009).

Den østjyske erhvervsudvikling synes at være påvirket af især tre overordnede processer i perioden siden 1990:

- Transformationen mod en vidensøkonomi.
- Følgerne af globaliseringen.
- Nye sammenhænge i byregionerne.<sup>126</sup>

Det østjyske bybånd har siden 1990 oplevet både en relativ stor befolknings- og beskæftigelsesvækst. På det overordnede plan kan regionen defineres som duacentrisk, idet der findes to store vækstcentre i henholdsvis trekantsområdet og så Århus og de mindre kommuner omkring Århus.<sup>127</sup> Disse to centre er særdeles dominerende inden for regionen på hver deres måde, idet trekantsområdet i høj grad er domineret af industrivirksomhed, mens Århusområdet i langt højere grad specialiserer sig inden for erhvervsservice.<sup>128</sup>

Siden 1990 har der været en markant opgradering af arbejdsstyrkens uddannelsesniveau, hvilket blandt andet kan aflæses i form af en stigende andel af universitetsuddannede inden for arbejdsstyrken. I den sammenhæng har Århus Kommune spillet en dominerende rolle i regionen. I forbindelse med beskæftigelsesvæksten i den samlede region, så har den især fundet sted i den private sektor, men også sundheds- og uddannelsessektorerne har oplevet en fremgang. Endvidere kan der konstateres et sammenfald imellem arbejdskraftens sammensætning og de kommuner, der har oplevet størst vækst. Således har de kommuner, der har oplevet størst vækst, også haft den største vækst i beskæftigede med universitetsuddannelse.<sup>129</sup>

Det gennemsnitlige uddannelsesniveau i Østjylland lå i denne periode stadig under region hovedstaden. Endvidere spillede industrisektoren en væsentlig større rolle i Østjylland *qua* erhvervsstrukturen i trekantsområdet. Hvis man ser på industrisektorens udvikling siden starthalvfemserne i Østjylland, så har den været markeret ved tre relaterede processer. For det første har der været en transitionsproces, hvor traditionelle industrierhverv har mistet et betydeligt antal arbejdspladser, mens der har været en mere beskeden vækst inden for mere vidensintensive industrierhverv. Samtidig har der været en decideret afvikling af industrierhvervene i flere kommuner, således at industrisektorens betydning i disse kommuner nærmest er minimal. Sluttelig,

<sup>126</sup> Ibid., s. 17 ff. samt Andersen m.fl. 2005, s. 3 ff.

<sup>127</sup> Trekantsområdet er området omkring Vejle Fjord, Kolding Fjord og Lillebælt med byerne Vejle, Kolding og Fredericia som det mest dominerende samt i øvrigt Middelfart.

<sup>128</sup> Nissen og Winther 2008, s. 17 ff.

<sup>129</sup> Ibid.

og tæt forbundet med den førstnævnte proces, så har der været en betydelig opgradering af den tilbageværende industrisektors uddannelsesmæssige niveau. Det sidste har især været tilfældet for to industriområder, som stadig spiller en stor rolle i regionen, nemlig fødevarerindustrien og jern- og metalvarerindustrien. Det første område har gennemgået en periode, præget af regional omplacering, rationalisering og jagt på stordriftsfordele, hvilket har resulteret i en koncentration omkring trekantsområdet. Hvis man ser på Århusområdet, så har der her været en udvikling, hvor et højvæksterhverv som forretningsservice har oplevet en betydelig udvikling, og hvor de universitetsuddannede spiller en helt central rolle i arbejdsstyrken.<sup>130</sup>

Østjylland havde i perioden 1993-2007 en befolkningsvækst på 8,9 % mod et landsgennemsnit på 5,1 %. Endvidere lå den østjyske vækst også højere end i hovedstadsregionen, der havde en befolkningsvækst på 5,7 %. Den østjyske befolkningsvækst har især koncentreret sig om de to store vækstområder i regionen – Århus og trekantsområdet. Især siden årtusindskiftet har der været en tendens til polarisering af den regionale befolkningsvækst i Østjylland, hvor især Århusområdet har oplevet en betydelig vækst. Samtidig har der inden for regionen været områder med meget begrænset vækst og i visse tilfælde decideret tilbagegang. Hvis man ser på befolkningsgrupperne 0-14 år, 15-64 år og personer over 64, så er de to sidste grupper vokset med ca. 7 %, mens der har været en vækst på 18 % for befolkningsgruppen under 15 år. De tre grupper var fordelt jævnt over byregion Østjylland med Århus som en undtagelse, idet der her var en større andel af den arbejdsduelige styrke, hvilket primært skyldtes Århus status som studieby.<sup>131</sup>

Hvis man ser på perioden siden 1993, så fremstod den østjyske byregion sammen med hovedstadsregionen som de to klart vigtigste erhvervsområder i Danmark. I 2006 stod de to områder tilsammen for 55 % af Danmarks samlede beskæftigelse. De to regioner havde dertil forøget deres dominans i denne periode i forhold til de andre regioner i kraft af en høj vækst. I 2006 var 23 procent af de beskæftigede i Danmark at finde i Østjylland. Hvis man ser på udviklingen af den regionale vækst siden 1993, så var der store forskelle at finde – også mellem de to dominerende regioner i landet. Udover at Østjylland og hovedstadsregionen generelt kunne fremvise den klart største beskæftigelsesvækst med en vækst på cirka 0,7 procent i perioden 1993-2006 mod en samlet gennemsnitlig vækst for hele Danmark på cirka 0,4, så adskilte de to regioner sig også fra hinanden, idet Østjylland havde den største beskæftigelsesvækst i perioden 1993-1996, for så at overgive denne position til hovedstadsregionen i årene 1996-2002. Til gengæld fremviste Østjylland en

<sup>130</sup> Ibid.

<sup>131</sup> Ibid., s. 40 ff.

positiv vækst i perioden 2002-2006, hvor der var en negativ udvikling i beskæftigelsen både på landsplan og i hovedstadsregionen.<sup>132</sup>

Hvis man går tættere på den regionale udvikling i Østjylland, så kan der konstateres store lokale forskelle i beskæftigelsesudviklingen.

Tabel 3.8: Årlig procentmæssig gennemsnitlig vækstrate i beskæftigelsen for kommunerne i byregion Østjylland<sup>133</sup>:

Kommune	1993-2006	1993-1996	1996-2002	2002-2006	2002-2004	2004-2006
Århus	0,98	1,01	1,32	0,45	-0,27	1,18
Skanderborg	1,73	2,21	1,71	1,41	0,31	2,51
Odder	-0,18	1,04	-0,18	-1,09	-1,82	-0,36
Favrskov	1,24	1,97	0,47	1,84	0,47	3,23
Syddjurs	0,07	0,90	-0,05	-0,38	-1,98	1,24
Silkeborg	0,71	0,64	0,89	0,50	-0,68	1,69
Randers	0,31	1,03	-0,23	0,57	-0,07	1,21
Norrdjurs	-0,46	-0,97	0,38	-1,34	-2,88	0,23
Horsens	0,94	1,08	0,97	0,8	-0,93	2,56
Vejle	0,67	1,04	1,00	-0,09	-0,84	0,67
Kolding	1,37	2,16	0,95	1,43	0,04	2,83
Fredericia	0,58	1,95	0,20	0,13	-0,11	0,37
Middelfart	0,49	1,1	0,48	0,06	-1,89	2,05
Billund	1,12	1,64	0,25	-1,20	-1,97	-0,42
Hedensted	1,03	1,45	0,78	1,10	-0,17	2,38
Vejen	0,12	1,23	0,07	-0,61	-2,18	0,99
Haderslev	-0,44	0,51	-0,31	-1,35	-2,67	-0,02
<b>Østjylland</b>	<b>0,72</b>	<b>1,15</b>	<b>0,76</b>	<b>0,33</b>	<b>-0,70</b>	<b>1,38</b>

Kilde: Nissen og Winther 2008, s. 19 f.

<sup>132</sup> Ibid., s. 18 ff.

<sup>133</sup> Tabellen er kommuneinddelt, således at Århus og oplandskommuner er indrammet i en boks, hvorefter de øvrige nærmest beliggende kommuner til Århus følger. Syddjurs kommune er inkluderet ud fra princippet om, at alle til Århus tilstødende kommuner er inkluderet, men det kan diskuteres, hvorvidt den skulle have været med. Derpå følger de tre hovedkommuner i trekantsområdet, som er indrammet i en boks. Efterfølgende kommer de kommuner, der grænser op til trekantsområdets ”kerne”. Denne inddeling er lavet med det formål, at tabellen giver et bedre billede af de to primære centre i Byregion Østjylland – nemlig Århus-området og Trekantsområdet.

Tabel 3.9: Samlet vækst og andel af Østjyllands beskæftigede 1993-2006<sup>134</sup>:

Kommune	Vækst 1993-2006	Andel 2006
Århus	13,54	28,73
Skanderborg	24,99	3,80
Odder	-2,35	1,28
Favrskov	17,32	2,73
Syddjurs	0,88	2,54
Silkeborg	9,63	6,74
Randers	4,04	7,35
Norrdjurs	-5,83	2,42
Horsens	12,96	6,61
Vejle	9,13	8,90
Kolding	19,39	8,19
Fredericia	7,85	4,52
Middelfart	6,58	2,79
Billund	1,56	2,80
Hedensted	14,29	3,27
Vejen	1,63	3,28
Haderslev	-5,63	4,05
<b>Østjylland samlet</b>	<b>9,77</b>	<b>100</b>

Kilde: Nissen og Winther 2008, s. 20 f.

Det kan konstateres, at der inden for det regionale område var kommuner, der oplevede en decideret negativ udvikling i beskæftigelsen siden 1993, mens andre kommuner havde en betydelig vækst. Desuden bemærkes, at Århus var den klart største kommune med cirka 29 procent af regionens samlede beskæftigelse efterfulgt af Vejle, Kolding, Randers, Silkeborg og Horsens som lå på

<sup>134</sup> Tabellen er kommuneinddelt, således at Århus og oplandskommuner er indrammet i en boks, hvorefter de øvrige nærmest beliggende kommuner til Århus følger. Syddjurs kommune er inkluderet ud fra princippet om, at alle til Århus tilstødende kommuner er inkluderet, men det kan diskuteres, hvorvidt den skulle have været med. Derpå følger de tre hovedkommuner i trekantsområdet, som er indrammet i en boks. Efterfølgende kommer de kommuner, der grænser op til trekantsområdets ”kerne”. Denne inddeling er lavet med det formål, at tabellen giver et bedre billede af de to primære centre i Byregion Østjylland – nemlig Århus-området og Trekantsområdet.

mellem 6 og 9 %. Endvidere viser 3.9, at de stærke kommuner i denne periode forstærkede deres position som regionale kraftcentre.<sup>135</sup>

Tabel 3.10 viser hvordan erhvervsstrukturen så ud i det østjyske bybånd i 2006 i forhold til de nationale karakteristika, mens den efterfølgende tabel giver et overblik over den erhvervsstrukturelle udvikling i perioden 1993-2006.

Tabel 3.10: Andel af beskæftigelsen fordelt på hovederhverv, målt i procent:

Brancher/sektorer	Andel i 2006			
	Byregion Østjylland	Byregion København	Resten af Danmark	Danmark
Landbrug mv.	3,3	0,7	5,6	3,3
Industri	16,8	9,1	17,5	14,3
Forsyning	0,5	0,5	0,6	0,5
Bygge og anlægs-virksomhed	6,6	5,7	7,3	6,6
Handel	16,4	15,4	15,0	15,5
Hotel og restaurationsvirksomhed	2,9	3,3	3,1	3,1
Transport	4,3	4,9	3,6	4,2
Post og telekommunikation	2,2	2,3	1,3	1,9
Bank mv.	3,6	6,3	3,4	4,5
IT-servicevirksomhed	1,3	2,8	0,7	1,6
Forskning og udvikling	0,2	0,9	0,1	0,4
Anden forretningsservice	7,9	10,4	6,1	8,0
Offentlig sektor	30,2	31,6	32,2	31,6
Forlystelser, kultur og sport	1,6	3,0	1,6	2,1
Andet	2,2	3,0	2,1	2,4
Total	100	100	100	100

Kilde: Nissen og Winther 2008, s. 21 f.

<sup>135</sup> Ibid.s. 20 ff. Dette stemmer meget godt overens med konklusionerne i historikerne Søren Bitsch Christensen og Mette LadegaardThøgersens artikel, hvori de konstaterer, at de gamle landsdelscentre med byer over 100.000 indbyggere har oplevet den største beskæftigelsesvækst i Danmark siden starthalvfemserne (Christensen 2006, s. 58 ff.).

Tabel 3.11: Vækst i beskæftigelsen fordelt på hovederhverv 1993-2006, målt i procent

Brancher/sektorer	Væksten fra 1993-2006			
	Byregion Østjylland	Byregion København	Resten af Danmark	Danmark
Landbrug mv.	-36,5	-21,4	-36,0	-35,2
Industri	-15,7	-25,5	-17,5	-19,0
Forsyning	-16,0	-13,4	-25,4	-19,7
Bygge og anlægs-virksomhed	33,6	24,3	29,8	28,8
Handel	19,0	4,3	12,3	10,7
Hotel og restaurationsvirksomhed	32,1	39,3	13,0	25,8
Transport	10,0	-3,0	-6,9	-1,8
Post og telekommunikation	7,4	2,7	-20,2	-4,1
Bank mv.	1,6	0,1	-2,4	-0,4
IT-servicevirksomhed	128,9	138,8	163,5	140,8
Forskning og udvikling	109,9	60,4	27,8	59,6
Anden forretningsservice	79,9	64,7	68,9	69,1
Offentlig sektor	12,1	7,8	8,4	9,0
Forlystelser, kultur og sport	33,3	35,9	42,1	37,3
Andet	22,0	12,3	4,3	11,0
<b>Total</b>	<b>9,8</b>	<b>9,5</b>	<b>2,0</b>	<b>6,3</b>

Kilde: Nissen og Winther 2008, s. 21 f.

Ovenstående to tabeller viser den overordnede erhvervsudvikling i de to store byregioner, det øvrige Danmark og i Danmark samlet set. Hvis man ser på andelen af de respektive erhvervssektorer, så ses det, at der var visse sektorer, der havde nogenlunde den samme betydning i de to regioner og resten af Danmark – eksempelvis handel og den offentlige sektor. Derudover var der et par iøjnefaldende forskelle mellem de to store byregioner. Det gjaldt især industriområdet, som fyldte klart mere i det østjyske område. Endvidere var der en række serviceerhverv, der spillede en noget større rolle i hovedstadsområdet, end det var tilfældet i byregion Østjylland. Hvis man ser på vækstudviklingen inden for de forskellige områder, så kan det blandt andet konstateres, at Østjylland havde den laveste reduktion i industribeskæftigelsen, hvilket til dels kan tilskrives den tidligere omtalte proces, der har fundet sted i retning mod en mere vidensintensiv industrivirksomhed. Dertil understreger væksttallene den store forskel, der har været i udviklingen mellem de to store byregioner og så det øvrige Danmark. Således kan det konstateres, at byregion



Østjylland havde en vækst på 9,8 % og byregion København en vækst på 9,5 %, mens det øvrige Danmark i samme periode fra 1993 til 2006 havde en noget mere beskedne vækst på 2 %.

Der vil i det følgende blive gennemgået en række centrale erhvervsområders udvikling i perioden siden 1993 i Østjylland. Dette vil dels give et indblik i den transformation, som har fundet sted i økonomien og dels give et indblik i de enkelte erhvervslokaliseringsmønstre i regionen.

### **Industriudviklingen**

Som det allerede fremgår, havde industrien stadig en betydelig rolle i den østjyske byregion. I 2006 var der tilsammen cirka 100.000 beskæftigede inden for industrien i Østjylland, hvilket svarede til 17 % af regionens beskæftigede. I forhold til 1993 var der tale om en reduktion af de industribeskæftigede på godt 16 %, idet sektoren beskæftigede knap 22 % af de beskæftigede i regionen i 1993. Tabel 3.12 afspejler overordnet set industriens stadig mindre betydning for regionen. Dertil ses, at Århus gradvis mistede sin regionale betydning inden for industriområdet, om end kommunen stadig havde den største andel af regionens samlede industribeskæftigelse med sine godt 16 %. Endvidere viser tabellen, at Skanderborg var den eneste kommune med industriel vækst i perioden og dette endda en betydelig vækst på 22 %. Århus skilte sig ud, idet det var den eneste kommune i regionen som i 2006 lå under 10 % i antallet af industribeskæftigede set i forhold til den samlede beskæftigelse, hvor industriområdet for langt de fleste kommuners vedkommende androg omtrent 20 % af den samlede beskæftigelse.<sup>136</sup>

---

<sup>136</sup> Ibid., s. 25 ff.

Tabel 3.12: Andel af væksten af beskæftigelsen i industrien 1993-2006<sup>137</sup>:

Kommune	Industrivækst 1993-2006 %	Andel af industri 2006 %	Samlede andel 2006 <sup>138</sup> %	LQ 06 <sup>139</sup>	Industri andel 1993 %	Industriandel 2006 %
Århus	-23	16,5	28,7	0,57	14,1	9,6
Skanderborg	22	4,7	3,8	1,24	21,1	20,7
Odder	-33	1,1	1,3	0,85	20,6	14,2
Favrskov	-6	2,9	2,7	1,06	22,2	17,7
Syddjurs	-24	2,3	2,5	0,90	19,9	15,1
Silkeborg	-17	7,5	6,7	1,12	24,7	18,8
Randers	-22	8,1	7,3	1,10	24,6	18,4
Norddjurs	-29	2,6	2,4	1,07	23,5	17,8
Horsens	-6	9,5	6,6	1,44	29,0	24,1
Vejle	-14	8,6	8,9	0,96	20,5	16,1
Kolding	-9	9,8	8,2	1,19	26,2	20,0
Fredericia	-21	4,6	4,5	1,02	23,4	17,1
Middelfart	-34	2,8	2,8	0,99	26,9	16,6
Billund	-16	5,4	2,8	1,92	38,6	32,1
Hedensted	-1	5,3	3,3	1,62	31,4	27,1
Vejen	-4	4,4	3,3	1,35	23,9	22,5
Haderslev	-26	4,1	4,1	1,02	23,4	17,1
<b>Østjylland samlet</b>	<b>-16</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>1,00</b>	<b>21,8</b>	<b>16,8</b>

Kilde: Nissen og Winther 2008, s. 24 f.

<sup>137</sup> Tabellen er kommuneinddelt, således at Århus og oplandskommuner er indrammet i en boks, hvorefter de øvrige nærmest beliggende kommuner til Århus følger. Syddjurs kommune er inkluderet ud fra princippet om, at alle til Århus tilstødende kommuner er inkluderet, men det kan diskuteres, hvorvidt den skulle have været med. Derpå følger de tre hovedkommuner i trekantsområdet, som er indrammet i en boks. Efterfølgende kommer de kommuner, der grænser op til trekantsområdets ”kerne”. Denne inddeling er lavet med det formål, at tabellen giver et bedre billede af de to primære centre i Byregion Østjylland – nemlig Århus-området og Trekantsområdet.

<sup>138</sup> Af beskæftigede inden for industrien i Bybånd Østjylland.

<sup>139</sup> Lokaliseringskvotienten: Er  $LQ > 1$  er der en koncentration af beskæftigede set relativt til alle beskæftigede, hvorimod er  $LQ < 1$  er der en underrepræsentation. En koncentration indikerer således en relativ specialisering i kommunen set i forhold til, hvad man kan forvente ud fra den nationale eller regionale sammensætning (Nissen og Winther 2008, s. 53 f.).

## Delbrancher inden for den østjyske industri

### Fødevareindustrien

Fødevareindustrien har historisk set stået stærkt i Østjylland. Perioden siden 1993 har været kendetegnet ved en større koncentration af denne industri i de sydlige kommuner i Østjylland, mens en lang række af de nordlige kommuner har oplevet ganske markant tilbagegang med Randers som en undtagelse.

Tabel 3.13: Andel og væksten af beskæftigelsen i fødevareindustrien i Østjylland 1993-2006<sup>140</sup>:

kommune	Vækst 1993-2006 %	Andel 2006 <sup>141</sup> %	LQ 2006
Århus	-21,16	18,91	0,66
Skanderborg	6,56	2,78	0,73
Odder	-59,50	0,26	0,20
Favrskov	-26,07	1,29	0,47
Syddjurs	-61,38	1,11	0,44
Silkeborg	-41,64	2,59	0,38
Randers	12,99	7,48	1,02
Norddjurs	-50,07	1,90	0,78
Horsens	-7,94	10,34	1,56
Vejle	-17,72	16,28	1,83
Kolding	-31,98	7,50	0,92
Fredericia	18,28	9,40	2,08
Middelfart	-9,23	1,58	0,56
Billund	1,31	4,14	1,48
Hedensted	13,23	3,52	1,08
Vejen	-13,17	4,40	1,34
Haderslev	15,41	6,52	1,61
Østjylland samlet	-14,06	100	1

Kilde: Nissen og Winther 2008, s. 27 f.

<sup>140</sup> Tabellen er kommuneinddelt, således at Århus og oplandskommuner er indrammet i en boks, hvorefter de øvrige nærmest beliggende kommuner til Århus følger. Derpå følger de tre hovedkommuner i trekantsområdet, som er indrammet i en boks. Efterfølgende kommer de kommuner, der grænser op til trekantsområdets ”kerne”. Denne inddeling er lavet med det formål, at tabellen giver et bedre billede af de to primære centre i Byregion Østjylland – nemlig Århus-området og Trekantsområdet.

<sup>141</sup> Andel af den samlede østjyske beskæftigelse i 2006.

Fødevarerindustrien lå i 2006 for Østjyllands vedkommende på 19.000 beskæftigede, hvilket var en tilbagegang på 14 % i forhold til 1993, men som tabellen viser, så var der flere af især de sydlige kommuner, som faktisk havde en vækst i perioden. Århus er med sine knap 19 % stadig den største kommune inden for denne branche, men er skarpt forfulgt af Vejle. Det ses, at de tre største kommuner i Trekantsområdet tilsammen havde cirka 33 procent af den samlede andel af fødevarerindustrien i 2006, og dermed stod ganske stærkt inden for dette område *vis a vis* Århus og dets omegnskommuner, idet sidstnævnte havde en samlet andel på cirka 24 procent. En gennemgang af branchens uddannelsesmæssige udvikling viser, at der havde været en betydelig opgradering heraf. Således var der en stigning på over 100 % af universitetsuddannede i perioden. Disse var dog primært at finde i Århus, idet godt 50 procent af samtlige universitetsuddannede inden for fødevarerindustrien i Østjylland var beskæftigede i Århus i 2006. For Århus' vedkommende var der tale om, at man mistede adskillige koncernhovedsæder i løbet af denne periode inden for nærings- og nydelsesindustrien. Således mistede man koncernhovedsæderne for Tulip International A/S, Århus Oliefabrik, Ceres Bryggerierne, KFK A/S og Danpo A/S. Desuden lukkede markante filialer som Frisko Sol Is A/S, Coca-cola tapperiet og Schulstad Brød A/S ned.<sup>142</sup>

### **Jern – og metalindustrien**

Overordnet set havde denne hovedgruppe fremgang flere steder i perioden, eksempelvis i Trekantsområdet, mens der for Århus' vedkommende var tale om en tilbagegang. Denne hovedgruppe fremstår mere geografisk spredt, end det er tilfældet med fødevarerindustrien. Således ligger adskillige kommuner på mellem 8 og 10 % af regionens samlede andel inden for hovedgruppen. Haderslev og Skanderborg skiller sig ud med en voldsom vækst i denne periode på henholdsvis knap 96 og 82 %, mens Middelfart og Odder kommuner markerer sig med en betydelig tilbagegang. Samlet set har regionen haft en vækst inden for dette område på ca. 6 % fra 1993 til 2006.

---

<sup>142</sup> Ibid., s. 26 ff. samt Bruun 2009, s. 35 ff. Bruun understreger, at der var flere årsager til denne udvikling – såsom rationaliseringer og sammenslutninger (Bruun 2009, s. 35 ff.).

Tabel 3.14: Andel og væksten af beskæftigelsen i jern- og metalvarer i Østjylland 1993-2006<sup>143</sup>:

kommune	Vækst 1993-2006 %	Andel 2006 <sup>144</sup> %	LQ 2006
Århus	-12,92	9,16	0,32
Skanderborg	81,85	5,14	1,35
Odder	-19,78	1,93	1,51
Favrskov	1,57	2,32	0,85
Syddjurs	12,78	3,17	1,25
Silkeborg	9,43	5,01	0,74
Randers	-8,23	10,23	1,39
Norddjurs	25,00	3,51	1,45
Horsens	31,64	9,54	1,44
Vejle	11,79	8,70	0,98
Kolding	6,09	7,99	0,98
Fredericia	-1,21	5,13	1,13
Middelfart	-48,49	5,05	1,81
Billund	-3,02	3,76	1,34
Hedensted	23,55	8,63	2,64
Vejen	23,31	3,28	1,00
Haderslev	95,98	7,46	1,84
Østjylland samlet	<b>6,09</b>	<b>100</b>	<b>1</b>

Kilde: Nissen og Winther 2008, s. 28 f.

For Århus' vedkommende var der en tilbagegang på knap 13 % i nævnte periode. Hovedgruppen var dog stadig den vigtigste hovedgruppe inden for fremstillingsvirksomhed i Århus rent beskæftigelsesmæssigt, idet godt 1/3 af kommunens beskæftigede inden for hovedbranchen var at finde i jern- og metalindustrien. At branchen i stigende grad mistede sin betydning i Århus Kommune kan observeres ved, at mens jern- og metalindustrien i 1996 udgjorde 5,8 % af kommunens samlede beskæftigelse, var dette tal faldet til 4,5 % i 2004.<sup>145</sup> I starten af perioden havde Århus inden for denne hovedgruppe en koncentration af virksomheder inden for det

<sup>143</sup> Tabellen er kommuneinddelt, således at Århus og oplandskommuner er indrammet i en boks, hvorefter de øvrige nærmest beliggende kommuner til Århus følger. Derpå følger de tre hovedkommuner i trekantsområdet, som er indrammet i en boks. Efterfølgende kommer de kommuner, der grænser op til trekantsområdets "kerne". Denne inddeling er lavet med det formål, at tabellen giver et bedre billede af de to primære centre i Byregion Østjylland – nemlig Århus-området og Trekantsområdet.

<sup>144</sup> Andel af den samlede østjyske beskæftigelse i 2006.

<sup>145</sup> Nissen og Winther 2008., s. 28 ff. samt Bruun 2009, s. 50 ff.

køletekniske område bestående af virksomhederne Sabroe Refrigeration, O. G. Hoyer, Technohoy og Danvalve.<sup>146</sup> I løbet af denne periode gennemgik disse virksomheder imidlertid en del ændringer, idet Sabroe Refrigeration skiftede ejer to gange og til sidst påbegyndte en egentlig udflytning, O. G. Hoyer skiftede ejer én gang og påbegyndte produktion i Kina og Brasilien. Technohoy blev købt af WCB Ice Cream. Og Danvalve blev til Danfoss Industrial Refrigeration men lukkede ned i Århus i 2007. Dog gjaldt, at både det tidligere Sabroe Refrigeration og O.G. Hoyer fastholdt deres mere avancerede udviklingsfunktioner i byen.<sup>147</sup> Sidstnævnte billede kan siges at passe meget godt på det mere generelle lokaliseringsmønster, nemlig at den traditionelle produktionsvirksomhed mistede momentum, mens det var inden for den vidensorienterede del af fremstillingsbranchen, at man kunne fastholde beskæftigelsen.

I denne periode afviklede Danfoss desuden sine fire virksomheder i Århus, som tilsammen havde 800-1000 ansatte. Dertil måtte Århus også tage afsked med Aarhus Maskinfabrik i 1993 og i 1999 gik Aarhus Flydedok konkurs efter et mislykket eventyr i Rusland. Endelig lukkede Århus Værft i 2007.<sup>148</sup> Disse historier satte deres tydelige præg på udviklingen i Århus inden for denne hovedgruppe. Til gengæld havde Århus Kommune større succes inden for fremstillingsområdet elektronik, som er en branche inden for jern- og metalindustrien. Således havde store virksomheder som Terma Elektronik (siden 2001 blot Terma), T.C. Electronics og Vestas stor succes i denne periode, hvilket havde en positiv effekt på beskæftigelsen i Århus.<sup>149</sup> Når man ser på succesudviklingen inden for elektronikområdet, så skal det påpeges, at der her var tale om særdeles vidensintensiv fremstillingsvirksomhed, hvorved udviklingen inden for denne branche kan siges at stemme ganske godt overens med den overordnede udvikling inden for beskæftigelsesmønsteret.

### **Fremstilling af medicinsk udstyr**

Et eksempel på en branche som gik imod den gængse landsudvikling med generel tilbagegang og dertil udflytning fra storbyområderne, er området for fremstilling af medicinsk udstyr.

<sup>146</sup> I alt beskæftigede disse virksomheder ca. 1500-2000 medarbejdere (Bruun 2009, s. 51 ff.).

<sup>147</sup> Ibid.

<sup>148</sup> Ibid., s. 56 f.

<sup>149</sup> Ibid. Dog har Vestas siden måtte skære betydeligt ned i antallet af ansatte i 2010 i blandt andet deres hovedsæde i Århus og deres afdeling i Randers. I forbindelse med den positive udvikling inden for elektronikområdet, peger Michael Bruun på, at der var et tæt samspil mellem Terma og udviklingen af IT-forskningsdelen omkring først etableringen af IT-Vest i 1998, derpå Alexandra-Instituttet A/S i 1999 og senere it-byen Katrinebjerg (Ibid.).

Tabel 3.16: Andel og væksten af beskæftigelsen i fremstilling af medicinsk udstyr i Østjylland 1993-2006<sup>150</sup>:

kommune	Vækst 1993-2006 %	Andel 2006 %	LQ 2006 <sup>151</sup>
Århus	56,53	50,75	1,77
Skanderborg	567,24	13,88	3,65
Odder	-50,00	0,04	0,03
Favrskov	331,03	8,97	3,28
Syddjurs	88,52	4,12	1,62
Silkeborg	1,19	3,05	0,45
Randers	-45,95	2,15	0,29
Norddjurs	200,00	0,11	0,04
Horsens	-29,05	5,34	0,81
Vejle	-1,75	2,01	0,23
Kolding	-58,75	1,18	0,14
Fredericia	-12,50	0,75	0,17
Middelfart	69,23	1,58	0,56
Billund	-100	0,00	0,00
Hedensted	336,67	4,70	1,44
Vejen	-56,25	0,25	0,08
Haderslev	106,67	1,11	0,27
Østjylland samlet	59,68	100	1

Kilde: Nissen og Winther 2008, s. 29 f.

Om end der er tale om et lille erhvervsområde, så var området meget illustrativt, idet der her var tale om en videnstung industri, og tabellen viser, at der inden for dette område fandt en anden lokalisering dynamik sted end de andre mere traditionelle industrigræner. Således ses det, at virksomhederne her klynger sig sammen i og omkring Århus by. Et forhold, der var et klart eksempel på den omstændighed, at der var tale om en meget vidensintensiv industri, der

<sup>150</sup> Tabellen er kommuneinddelt, således at Århus og oplandskommuner er indrammet i en boks, hvorefter de øvrige nærmest beliggende kommuner til Århus følger. Derpå følger de tre hovedkommuner i trekantsområdet, som er indrammet i en boks. Efterfølgende kommer de kommuner, der grænser op til trekantsområdets ”kerne”. Denne inddeling er lavet med det formål, at tabellen giver et bedre billede af de to primære centre i Byregion Østjylland – nemlig Århus-området og Trekantsområdet.

<sup>151</sup> Andel af den samlede østjyske beskæftigelse i 2006.

lokaliserede sig tæt på dels den for virksomheden nødvendige arbejdskraft og dels de vidensinstitutioner, der var tæt forbundet med erhvervet.

## Servicesektoren

### Anden forretningsservice

Anden forretningsservice dækker over et større spektrum fra advokatbistand og arkitektområdet til rengøring og vagtselskaber.<sup>152</sup> Området har generelt oplevet en markant vækst siden 1993. Flere af erhvervene inden for området forretningsservice spiller en afgørende rolle inden for vidensøkonomien – enten som producenter, distributører eller brugere af viden. Andre indtager en mere traditionel servicerolle. Qua den store forskel mellem de enkelte brancher inden for denne sektor, er der også stor forskel på lokaliseringstendensen. Hvor eksempelvis rengøringsfirmaer typisk har arbejdspladserne placeret forholdsvis tæt på kunden, så stiller sagen sig anderledes med den mere vidensintensive del af branchen som arkitekter eller reklamebureauer. For sidstnævnte spiller nærheden til bymiljø og arbejdskraft en stor rolle.

Tabel 3.17 viser, at anden forretningsservice oplevede en markant vækst i Østjylland fra 1993 til 2006 på knap 80 %. Omregnet til arbejdspladser svarede det til, at der var 47.000 beskæftigede i byregion Østjylland inden for dette område i 2006 – eller 8 procent af samtlige beskæftigede. Århus indtager en hovedrolle inden for dette område med godt 40 % af branchens samlede beskæftigelse, og byen havde en vækst i perioden på knap 72 %. Tabel 3.17 viser også, at Trekantsområdet havde pæn vækst inden for dette forretningsområde, og at de tre centrale kommuner stod for cirka 22 procent af den samlede beskæftigelse inden for denne branche i 2006 inden for bybåndet. Tilsvarende havde Århus med de tilstødende kommuner cirka 47 procent af den nævnte beskæftigelse.

---

<sup>152</sup> »Anden forretningsservice» dækker over følgende fagområder: Advokatvirksomhed, Revisions- og bogføringsvirksomhed, Anden virksomhedsrådgivning, Reklamebureauer, Anden reklamevirksomhed, Formgivning og industrielt design, Rådgivende ingeniørvirksomhed, arkitektvirksomhed og Anden forretningsservice i.a.n. (Bruun 2009, s. 137 f.).



Tabel 3.17: Andel og væksten af beskæftigelsen i anden forretningsservice i Østjylland 1993-2006<sup>153</sup>:

kommune	Vækst 1993-2006 %	Andel 2006 <sup>154</sup> %	LQ 2006
Århus	71,84	39,46	1,37
Skanderborg	82,79	2,92	0,77
Odder	6,73	0,93	0,73
Favrskov	112,85	2,05	0,75
Syddjurs	52,05	1,79	0,71
Silkeborg	123,28	6,61	0,98
Randers	62,86	5,55	0,76
Norddjurs	70,75	1,52	0,63
Horsens	81,19	5,59	0,84
Vejle	80,82	8,86	1,00
Kolding	120,31	8,28	1,01
Fredericia	86,88	5,06	1,12
Middelfart	137,90	2,05	0,73
Billund	59,23	1,47	0,52
Hedensted	120,99	2,26	0,69
Vejen	49,94	2,45	0,75
Haderslev	45,88	3,16	0,78
Østjylland samlet	<b>79,90</b>	<b>100</b>	<b>1</b>

Kilde: Nissen og Winther 2008, s. 30 f.

Flere mindre kommuner havde en høj vækst, men de spillede en markant mindre rolle i det samlede billede. At flere kommuner var underrepræsenterede inden for dette område, kan enten skyldes, at de ikke havde det samme behov for erhvervsservice eller, at de fik dækket behovet fra en anden kommune - eksempelvis Århus. Overordnet set koncentrerede dette erhverv sig om de større

<sup>153</sup> Tabellen er kommuneinddelt, således at Århus og oplandskommuner er indrammet i en boks, hvorefter de øvrige nærmest beliggende kommuner til Århus følger. Derpå følger de tre hovedkommuner i trekantsområdet, som er indrammet i en boks. Efterfølgende kommer de kommuner, der grænser op til trekantsområdets ”kerne”. Denne inddeling er lavet med det formål, at tabellen giver et bedre billede af de to primære centre i Byregion Østjylland – nemlig Århus-området og Trekantsområdet.

<sup>154</sup> Andel af den samlede østjyske beskæftigelse i 2006.

bykommuner i regionen med Århus som den helt dominerende aktør.<sup>155</sup> Et gennemgående træk for delbrancherne advokatvirksomhed, revisions- og bogføringsvirksomhed, anden virksomhedsrådgivning, reklamevirksomhed, formgivning og industrielt design samt anden forretningsservice u.n.a. i Århusområdet i perioden 1990-2004 var, at mange af de mindre virksomheder, der havde oparbejdet en vis størrelse, blev del af internationale virksomheder.<sup>156</sup>

Inden for branchen ”anden forretningsservice” skal også fagene rådgivende ingeniørvirksomhed samt arkitektfaget fremhæves som centrale. Inden for rådgivende ingeniørvirksomhed har blandt andet COWI, Rambøll Management og Niras Gruppen været markante i dette fags udvikling siden 1993. Et fag, der ofte bliver fremhævet, når man skal påpege Århus positive udvikling inden for branchen ”anden forretningsservice”, er arkitektvirksomhed. I 2007 figurerede fire århusbaserede arkitektvirksomheder i en svensk udarbejdet undersøgelse over de 10 stærkeste arkitektvirksomheder i Skandinavien målt på omsætning og ansatte. De fire virksomheder var C.F. Møllers Tegnestue, Arkitema, Schmidt/Hammer/Lassen samt 3xNielsen. I 2010 har tre af de fem største danske arkitektfirmaer hovedsæde i Århus, og samlet set står århusianske arkitektvirksomheder for 55 procent af Danmarks eksport af arkitekturydelser.<sup>157</sup> En central faktor i udviklingen af denne stærke klynge, har været tilstedeværelsen af og miljøet omkring Arkitektskolen i Århus, der blev grundlagt tilbage i 1965. Arkitektvirksomhederne beskæftigede i 2004 cirka 12-1300 medarbejdere, hvilket var nogenlunde det samme som de rådgivende ingeniørvirksomheder. Men de to fag adskilte sig blandt andet derved, at mens de rådgivende ingeniørvirksomheder var filialer af primært københavnske firmaer, så havde arkitektvirksomhederne domicil og udgangspunkt i Århus.<sup>158</sup>

<sup>155</sup> Ibid., s. 30 ff. Også inden for dette erhvervsområde er der sket en opgradering af uddannelsesniveauet. Hvor der i 1993 var 11,6 % med en universitetsuddannelse, var der i 2006 14,6 %. Næsten 60 % af samtlige universitetsuddannede inden for dette erhverv, var at finde i Århus i 2006 (Ibid.).

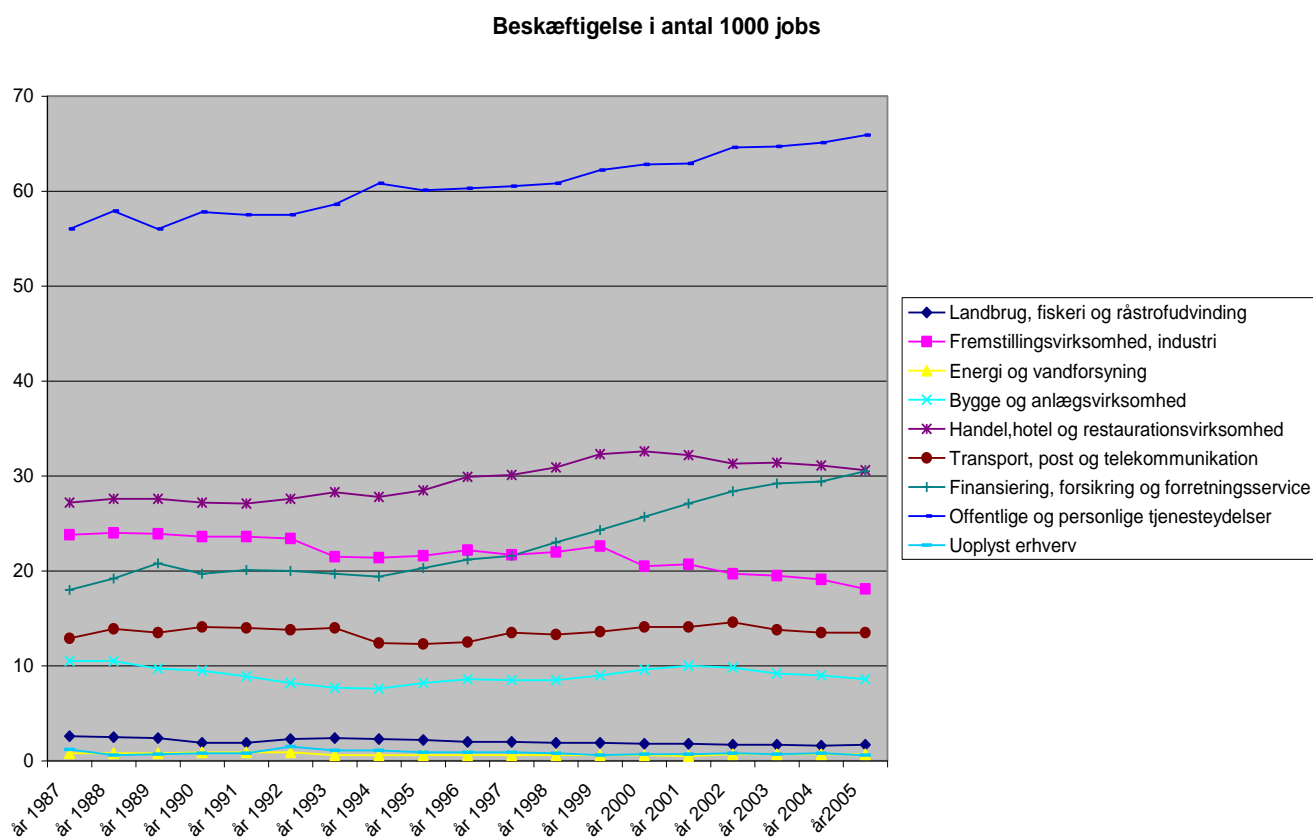
<sup>156</sup> Bruun 2009, s. 138 f. Bruun påpeger, at denne globaliseringstendens især gjorde sig gældende for revisions- og bogføringsvirksomheder samt reklamevirksomhederne (Ibid.). Eksempler herpå var udviklingen med revisorfirmaerne PriceWaterHouse Coopers, KPMG, Ernst og Young og Deloitte og Touche og udviklingen omkring reklamevirksomheden NP/Grey (Ibid, s. 140 f.).

<sup>157</sup> Ibid., s. 149 ff. samt Business Aarhus (Tidligere Erhvervsafdelingen i Århus Kommune): <http://www.aarhuskommune.dk/sitecore/content/Subsites/businessaarhus/Home/Styrkepositioner/Arkitektur-og-design.aspx>

<sup>158</sup> Bruun 2009, s. 150 f.

”Anden forretningsservice” er en branche i forhold til hovedgruppen ”Finansiering, forsikring og forretningsservice”.<sup>159</sup> Hvis man samlet ser på denne hovedgruppe i forhold til beskæftigelsesudviklingen i Århus kommune, som er bybåndets klart største kommune demografisk, beskæftigelsesmæssigt mv., så fremstår erhvervet som den helt centrale drivkraft sammen med hovedgruppen ”Offentlige og personlige tjenesteydelser”. Således overhalede ”Finansiering, forsikring og forretningsservice” sektoren ”Fremstillingsvirksomhed” omkring 2002 i antallet af beskæftigede, og meget indikerer, at den også har overhalet den sektor, der hidtil har ligget nummer et inden for den private beskæftigelse, nemlig sektoren ”Handel, hotel og restaurationsbranchen”.<sup>160</sup>

Tabel 3.17: Antal beskæftigede i Århus Kommune, brancheopdelt fra 1987-2005:



Kilde: Bruun 2009, s. 21 f.

<sup>159</sup> Ud over ”Anden forretningsservice” inkluderer førnævnte hovedgruppe tre andre brancher nemlig: A) pengeinstitutter, forsikringsvirksomhed, servicevirksomhed i forbindelse med pengeinstitutter, virksomhed i forbindelse med fast ejendom; udlejning af biler, maskiner og udstyr. B) IT-virksomhed. C) Forskning og udvikling.

<sup>160</sup> Bruun 2009, s. 105 f.

Udviklingen inden for lang række af brancher inden for hovedgruppen ”anden forretningservice” var ifølge den tidligere erhvervschef i Århus Kommune Michael Bruun afhængig af især to forhold:

- 1) Adgang til dygtig arbejdskraft, hvilket typisk fordrer et højt uddannelsesmæssigt niveau.
- 2) At det gik godt for det øvrige erhvervsliv, idet virksomhederne primært levede af B2B forretninger.<sup>161</sup>

Vurderet ud fra tabel 3.17, tegner der sig et billede af, at det generelt gik bedre for de øvrige brancher, idet der ses et temmelig tydeligt knæk i kurven for hovedgruppen finansiering, forsikring og forretningservice fra 1994 og frem til den mindre lavkonjunkturperiode fra 2001-2003, hvor fremgangen for denne hovedgruppe fortsatte men i et lavere gear.

### **IT-service**

En branche der har oplevet en rivende udvikling siden 1993, er IT-servicebranchen. Der er her tale om et højvæksterhverv, som indtager en hovedplacering i vidensinfrastrukturen i kraft af, at den er et bærende fundament for udvikling og forskning i lang række andre brancher. IT-servicefaget lokaliserer sig først og fremmest i København, Århus og i mindre grad Ålborg. Det ses af tabel 3.18 nedenfor, at knap 66 % af branchen var koncentreret i Århus-området i 2006. Af nabokommunerne kunne kun Skanderborg fremvise en lokalisingskvotient over 1 inden for dette fagområde i 2006.<sup>162</sup> Hvis man kigger på Århus udvikling i perioden, så viser tabel 3.18, at kommunen oplevede en vækst inden for IT-servicebranchen på ca. 180 % fra 1993-2006. Flere virksomheder spillede afgørende roller i forbindelse med denne udvikling. Blandt andet kan nævnes IT-servicebureauet LEC, der i 1999 blev overtaget af Maersk Data og DM-data, som i 2004 blev overtaget af IBM Danmark og udviklingen af Stibos (det tidligere Århus Stiftsbogtrykkeri) IT-del, CCI Europe, og virksomheden CSC Scandihealth (tidligere en del af Kommunedata). Til grund for den positive udvikling inden for IT-branchen lå et tæt samarbejde mellem Århus Kommune og Århus Amt. De to parter mødtes i 1999, og blev på et lukket seminar enige om fire initiativer, der blandt andet skulle skabe grundlaget for et gunstigt forskningsmiljø inden for IT-området og sørge for udviklingen af højt kvalificeret arbejdskraft inden for IT-området. Alle fire initiativer blev

<sup>161</sup> B2B er en forkortelse for business-to-business og indikerer, at virksomhederne lever af at sælge tjenester til andre virksomheder.

<sup>162</sup> Ibid., s. 33 ff. Uddannelsesniveaut inden for denne branche er også steget betydeligt mellem 1993 og 2006. Hvor 13,60 % af de beskæftigede inden for IT-serviceområdet havde en universitetsuddannelse i 1993, så var tallet steget til 24,99 % i 2006. knap en tredjedel af de beskæftigede i Århus havde en universitetsgrad i 2006, og 80 % af samtlige de universitetsuddannede i den østjyske IT-branche var at finde i Århus i 2006 (Ibid.). Disse tal er med til at understrege, at de vidensintensive servicefag i området primært koncentrerer om Århus.

efterfølgende ført ud i livet.<sup>163</sup> Samarbejdet mellem amtet og kommunen omkring udviklingen af IT-sektoren var et eksempel på, hvorledes de to myndighedsniveauer havde succes omkring udviklingen af en egentlig klynge.<sup>164</sup>

Tabel 3.18: Andel og vækst i beskæftigelsen indenfor IT-service i Østjylland 1993-2006<sup>165</sup>:

kommune	Vækst 1993-2006 %	Andel 2006 <sup>166</sup> %	LQ 2006
Århus	181,05	65,53	2,28
Skanderborg	361,97	4,09	1,08
Odder	-34,78	0,56	0,44
Favrskov	160,00	0,81	0,30
Syddjurs	117,39	0,62	0,25
Silkeborg	60,99	4,48	0,67
Randers	220,00	3,00	0,41
Norddjurs	35,71	0,24	0,10
Horsens	128,07	1,62	0,25
Vejle	45,55	8,77	0,99
Kolding	375,00	5,45	0,67
Fredericia	-75,00	0,99	0,22
Middelfart	57,69	0,51	0,18
Billund	700,00	0,20	0,07
Hedensted	26,44	1,37	0,42
Vejen	-33,33	0,52	0,16
Haderslev	1.533,33	1,22	0,30
Østjylland samlet	<b>128,91</b>	<b>100</b>	<b>1</b>

Kilde: Nissen og Winther 2008, s. 33 f.

<sup>163</sup> De fire initiativer drejede sig om følgende områder: : 1) Etablering af en IT-højskole Vest (lobbyvirksomhed over for staten), 2) Etablering af forskningsselskabet Alexandra Institutet på Katrinebjerg, 3) Etablering af et teknisk-naturvidenskabeligt fakultet på Aarhus Universitet (uddannelse af civilingeniører) og 4) Etablering (sammen med Århus Amt) af Århus Regionens IT-råd (Bruun 2009, s. 110 f.).

<sup>164</sup> Daværende amtsborgmester Johannes Flensted-Jensen påpeger også netop samarbejdet omkring udviklingen af IT-sektoren i Århusområdet, som et område hvor der var et særdeles glimrende samarbejde mellem Århus Amt og Århus Kommune, og med store resultater til følge (Interview med Johannes Flensted-Jensen af 7.9.2010).

<sup>165</sup> Tabellen er kommuneinddelt, således at Århus og oplandskommuner er indrammet i en boks, hvorefter de øvrige nærmest beliggende kommuner til Århus følger. Derpå følger de tre hovedkommuner i trekantsområdet, som er indrammet i en boks. Efterfølgende kommer de kommuner, der grænser op til trekantsområdets ”kerne”. Denne inddeling er lavet med det formål, at tabellen giver et bedre billede af de to primære centre i Byregion Østjylland – nemlig Århus-området og Trekantsområdet.

<sup>166</sup> Andel af den samlede østjyske beskæftigelse i 2006.

Det var først og fremmest på baggrund af de to brancher IT-service og Anden forretningsservice, at hovedgruppen ”Finansiering, forsikring og forretningsservice” oplevede den store beskæftigelsesvækst fra 1994 til 2004. De to nævnte brancher skabte fra 1994 til 2004 tilsammen en jobvækst på ca. 10.500 jobs i Århus.<sup>167</sup>

### 3.4 Sammenfatning

Det østjyske erhvervsliv har siden 1945 gennemgået en sektorforskydning, hvor i første omgang de primære erhverv i hastig takt mistede deres betydning, mens især fremstillingssektoren udviklede sig betragteligt. I perioden fra 1973, og i særdeles perioden efter 1993, har fremstillingssektoren imidlertid mistet betydning i forhold til serviceerhvervene.

Det østjyske bybånd, der især har udviklet sig på baggrund af motorvejen E45, har siden 1993 oplevet en periode med stor vækst. Der har imidlertid været store forskelle mellem de enkelte kommuner – både når man ser på beskæftigelsesudviklingen og udviklingen inden for de enkelte erhvervsbrancher. Overordnet set koncentrerer befolknings- og beskæftigelsesvæksten sig omkring trekantsområdet, Århus og de nære oplandskommuner til Århus. Dermed falder Østjylland ind under den generelle landstendens, hvor de store byområder tiltrækker de fleste arbejdspladser.<sup>168</sup> Som i det øvrige Danmark har der i Østjylland været en nedgang i industriens andel, mens servicefagene har haft en vækst siden 1993. Dog spillede industrisektoren stadig en væsentlig rolle for en række kommuner i Østjylland i perioden efter 1993. Perioden har endvidere været kendetegnet af en generel afvikling af traditionel industriproduktion, mens der har været en beskeden vækst inden for den mere vidensintensive industriproduktion. Dertil kan man iagttage, at der er flere produktionsorienterede virksomheder i den sydlige del af regionen, mens erhvervsservice og den vidensintensive erhvervsservice koncentrerer sig i og omkring Århus. Som sådan kan man tale om, at der er udviklet en vis form for arbejdsdeling, hvor Århusområdet inden for visse erhvervsserviceområder bogstavelig talt servicerer en række andre kommuner i det østjyske bybånd. At der er denne arbejdsdeling, kan vise sig, at være en styrke for regionen og ikke mindst Århusområdet, idet centrale brancher inden for servicesektoren i høj grad er afhængig af at betjene fremstillingserhvervene.

<sup>167</sup> Ibid., 109 ff.

<sup>168</sup> Bro 2008, s. 42 f. samt Landsplanredegørelse 2006, s. 4 ff.

Ud over Århusområdet har også Vejle udviklet sig inden for serviceområdet, så der her er udviklet et mindre erhvervsservicecenter. Perioden siden 1993 har desuden været kendetegnet ved en opgradering af arbejdskraftens uddannelsesniveau. Dette har ikke kun været tilfældet inden for de videnstunge servicefag men også inden for industrisektoren.

Tendensen i retning en form for arbejdsdeling mellem Århusområdet og Trekantsområdet underbygger generelt den overordnede tese i teori afsnittet, der påpeger, at der inden for lokaliseringsaspektet er en tendens til, at virksomheder har en tendens til at placere sig inden for det samme geografiske område. At især de serviceorienterede virksomheder placerer sig i området omkring Århus bliver bekræftet, når Business Aarhus skal pege på Århus' "styrkeområder".<sup>169</sup> Således peger Business Aarhus på følgende områder i 2010: 1) arkitektur og design, 2) energi, klima og miljø, 3) fødevarer, 4) IT og medier, 5) medico og sundhed og 6) vidensservice. I sin præsentation af Århus styrkeområder fokuseres der dertil på Århus' høje vidensniveau i form af forskningsinstitutioner og adgang til højt kvalificeret arbejdskraft samt i øvrigt en effektiv infrastruktur.<sup>170</sup>

I forbindelse med den gennemgæede udvikling skal sluttelig kort fokuseres på to aspekter i forløbet:

- 1) hvilke muligheder har Århus Kommune haft for at påvirke udviklingen i Århus området/regionen.
- 2) Hvilken betydning har den infrastrukturelle udvikling haft på den erhvervsøkonomiske udvikling i regionen.

1) Hvis man ser på det første spørgsmål, så havde Århus Kommune ligesom mange øvrige kommuner i landet etableret en erhvervsafdeling, det skulle søge at fremme erhvervslivets rammebetingelser. Et centralt parameter for Århus Kommunes Erhvervsafdeling var at fungere som et bindeled mellem Århus Kommune, erhvervslivet, arbejdsmarkedets organisationer og uddannelsesinstitutionerne.<sup>171</sup> I perioden fra 1990 til 2005 udarbejdede Erhvervsafdelingen fem

<sup>169</sup> Business Aarhus svarer til den tidligere Erhvervsafdeling i Århus Kommune.

<sup>170</sup> Business Aarhus 2010:

<http://www.aarhuskommune.dk/sitecore/content/Subsites/businessaarhus/Home/Styrkepositioner.aspx>

<sup>171</sup> Århus Kommune:

<http://195.41.32.55/4125669D0040BE6D/WebInfoIndhold/21F0AE7F1F4CC8F0412566A500534B29?OpenDocument>

erhvervshandlingsplaner, der konkretiserede hvilke områder, Århus Kommune i særlig grad ville fokusere på for at give rammebetingelserne et løft.<sup>172</sup> Overordnet set blev der peget på tre hovedområder inden for hvilke, det var muligt for kommunen helt konkret at fremme rammebetingelserne – forbedring af infrastrukturen, gode uddannelses tilbud (kvalificeret arbejdskraft til virksomhederne) og hjælp til styrkelse af virksomhedernes *knowhow* og indre struktur.<sup>173</sup> Det fremgår af handlingsplanerne, at udviklingen af infrastrukturen stod ganske centralt. At netop infrastrukturområdet fremstod som et helt centralt parameter i erhvervsfremmearbejdet fra kommunalt hold synes forståeligt, når man sammenholder det med de aktørmuligheder som lokaliseringsteorien fremhæver fra politisk hold i teori afsnittet. Således fremhæves netop politisk understøttelse af gode infrastrukturforhold som et hovedelement i klyngeteorien, og det fremstår som et implicit element i Krugmans teori. To centrale elementer i Århus Kommunes erhvervsfremmeindsats i 1990'erne var udvidelsen af Århus Havn og forbedrede transportmuligheder inden for luftfartsområdet. Det vil i case-gennemgangen blive nærmere gennemgået, hvorledes disse to indsatsområder udviklede sig. Udviklingen inden for sidstnævnte to infrastrukturområder understregede også, at én ting var Århus Kommunes målsætninger inden for infrastrukturområdet, en anden ting var de politiske rammebetingelser, som gjorde sig gældende inden for det givne infrastrukturområde. Århus Kommune var således underlagt visse beslutningsmæssige rammer inden for de pågældende infrastrukturområder – på politisk plan var det først og fremmest i forhold til Århus Amt og i forhold til de nationale beslutningsinstanser (det vil først og fremmest sige Trafikministeriet, Miljøministeriet og i yderste konsekvens Folketinget). Disse politiske rammebetingelser har spillet afgørende ind i forhold til, om Århus Kommune og Østjylland kunne opnå de ”optimale” rammebetingelser for erhvervsudviklingen.

2) Hvis man ser på det andet spørgsmål, nemlig infrastrukturens betydning for erhvervsudviklingen i Østjylland, så er det et spørgsmål, der involverer en meget lang facitliste. Infrastrukturen spillede afgørende ind i forhold til erhvervsudviklingen inden for alle brancheområder i en vis udstrækning. I gennemgangen af de enkelte transportområder, vil de enkelte områders betydning også blive vurderet, men her skal fremhæves nogle hovedtræk i forbindelse med infrastrukturens betydning for erhvervsudviklingen i Østjylland.

---

&Fra=1B575280935CE23CC1256C01002C1E8A&29B6513D1732EAF5C1256C01002C1EE3&5821EECA4FFEA6AEC1256C01002C2130%22

<sup>172</sup> I forbindelse med gennemgangen af de enkelte infrastrukturområder, vil disse rapporter også blive inddraget.

<sup>173</sup> Bruun 2009, s. 10 f.



### **Baneområdet.**

Passagertrafikken<sup>174</sup>: Det er vurderingen, at banetrafikken har spillet en stadig mindre rolle – dels grundet afvikling af sidebanerne dels på grund af det generelle mønster man så på landsplan fra cirka 1960, hvor persontrafkarbejdet på vejene eskalerede i betydeligt omfang, mens banetraffikkens andel af det samlede persongodstransportarbejde var vigende. På nationalt plan, det vil her først og fremmest sige persontrafikken mellem Århus og København, spillede DSB en vis rolle og gør det stadigvæk. Imidlertid fremstår rejsetiden i stigende grad som et stadig større problem i et erhvervsmæssigt perspektiv, idet en regions erhvervsmæssige konkurrencedygtighed i høj grad måles ud fra transporttiden. Hvis man ser på de internationale banetraffikmuligheder, så har de generelt fremstået problematiske. To centrale forhold spiller i den forbindelse ind som hovedproblemer for den nationale og internationale banepassagerdrift. Dels den manglende elektrificering nord for Fredericia (og i forhold til den internationale drift den manglende interoperabilitet med det tyske og svenske banenet) dels den østjyske baneføring, der umuliggør hurtig transport.

Godstrafikken: Generelt har godstrafkarbejdet med tog været særdeles begrænset. Det gælder lokalt, regionalt, nationalt og internationalt i østjysk målestok. Et afgørende parameter i den sammenhæng har været, at gods per bane generelt ikke har været tilstrækkelig rentabelt og konkurrencedygtigt i forhold til primært lastbiltrafikken.

### **Søfarten/Århus Havn:**

Passagertrafikken: Det er vurderingen, at Århus Havn ikke har spillet nogen stor rolle i forbindelse med den lokale/regionale passagertransport. På nationalt plan – dvs. primært trafikken mellem Århus og København – har havnen haft en vigtig funktion især frem til ibrugtagningen af Storbæltsforbindelsen i 1997/1998 via trafikken til Kalundborg. Hvad angår international passagertrafik har havnen haft en yderst begrænset rolle erhvervsmæssigt set.

Godstrafikken: Havnen har haft en central rolle inden for godstransport siden 1945. Det gælder lokalt/regionalt og nationalt/internationalt. I forbindelse med det nationale/internationale aspekt så har Århus Havn markant øget sin rolle i forbindelse med, at den har manifesteret sin position inden for containertrafikken fra årtusindskiftet. Desuden kan udviklingen af Århus Havn siges at være

---

<sup>174</sup> Det har, som nævnt, ikke været muligt at få lokale/regionale trafiktal for det østjyske område.

særdeles udbudsorienteret<sup>175</sup> inden for netop containerområdet, idet havnen relativt tidligt satsede på containerområdet som et kerneområde for havnen.

### **Motorveje:**

Passagertrafikken: Persontransportarbejdets udvikling siden 1945, og især siden begyndelsen af 1960'erne, har i høj grad været markeret af bilismens betydelige fremgang. Udbygningen af motorvejene har i den forbindelse spillet en nøglerolle – i særdeleshed siden 1980'erne og frem. Motorvejene har i stigende grad spillet en rolle for lokal og regionaltrafikken. Blandt andet grundet den betydelige pendling langs E45 har man siden 2006 vurderet byerne langs E-45 som en sammenhængende enhed inden for offentlig planlægning.<sup>176</sup> I national persontrafiksammenhæng har motorvejene spillet en stor rolle i takt med udbygningen af ”Det store H”. Denne rolle er blevet yderligere forstærket i forbindelse med ibrugtagningen af motorvejsstrækningen over Storebælt i 1998. Hvis man ser på motorvejenes betydning for den internationale passagertrafik, så må den også vurderes til at være ganske stor. Dog skal det understreges, at motorvejstransport typisk ikke fremstår som den optimale transportform ud fra en erhvervsmæssig tidsfaktorhorisont, hvor det drejer sig om at komme hurtigst muligt til og fra en region.

Godstrafikken: Lastbiltrafikken har især siden starten af 1960'erne i stigende grad markeret sig som det klart mest dominerede godstransportmiddel landværts. Med udbygningen af motorvejen har disse været selve grundlaget for godstransporten lokalt/regionalt og nationalt/internationalt. Motorvejene kan på den baggrund konstateres, at have spillet en helt afgørende rolle for erhvervsudviklingen i Østjylland. Motorvejene/lastbiltrafikken har dertil været en helt afgørende faktor i det intermodale system, der har dannet det infrastrukturelle grundlag for containeriseringsprocessen. Sammen med Århus Havn fremstår motorvejene som det mest afgørende infrastrukturelle fundament for varetransporten i Østjylland siden 1945.

### **Lufttrafikken/Tirstrup Lufthavn:**

Passagertrafikken: Tirstrup Lufthavn har især spillet en rolle inden for den indenrigspassagerrelaterede trafik. For den østjyske regions (og især Århusområdets) vedkommende spillede denne trafik en vigtig rolle frem til etableringen af Storebæltsforbindelsen i 1997/1998. Lufthavnen spiller først og fremmest en ”indirekte” rolle for regionens internationale

---

<sup>175</sup> Jf. Teoriafsnittet.

<sup>176</sup> Nielsen, Thomas Sick (m.fl.) 2008, s. 1 ff..

passagertransport, idet lufthavnen selv har relativt få direkte internationale destinationer, hvorfor Tirstrup Lufthavn i høj grad fungerer som en mellemstation inden for luftfarten til først og fremmest Kastrup Lufthavn. Tirstrup Lufthavn kan altså skarpt sat op sammenlignes med en traditionel sidebane i jernbanesystemet.

Godstrafikken: Tirstrup lufthavn har generelt ikke spillet nogen videre rolle for regionens erhvervsudvikling på dette område-

### 3.4.1. Perspektiver

Den infrastrukturelle udbygning inden for de fire transportområder har på flere afgørende måder understøttet den erhvervmæssige udvikling siden 1945.

Godstransporten har umiddelbart haft det bedste grundlag når man anskuer det fra lokalt/regionalt, nationalt og internationalt perspektiv. I den sammenhæng har motorvejsudbygningen og Århus Havn (og den løbende udbygning heraf) været det helt afgørende grundlag. Erhvervmæssigt set har dette givet et solidt grundlag for fremstillingsbranchen i Østjylland, hvilket også bekræftes af den erhvervmæssige brancheforskydning, der er blevet beskrevet i ovenstående. Dog synes motorvejstrafikken at være stærkt presset af den tiltagende person- og godstrafik, hvilket indebærer et behov for infrastrukturelle tiltag på dette område for at imødegå transportmæssige flaskehalse.<sup>177</sup>

Hvis man ser på det infrastrukturelle grundlag for persontransporten, så tegner sig et noget andet billede. Således synes den lokale/regionale og til dels nationale passagertrafik at være understøttet i den infrastrukturelle udvikling, der har fundet sted siden 1945. Ligesom godstrafikområdet, så er persontransporten også på sigt afhængigt af tiltag for at undgå flaskehalse på motorvejene. Også baneområdet har brug for tiltag, men disse er i højere grad udbudsdrivne/mere radikale løsnings tiltag. Som nævnt drejer det sig først og fremmest om elektrificering af banenettet samt udretning af det østjyske banenet. Disse tiltag vil muliggøre et væsentligt forbedret basisgrundlag for den østjyske region inden for såvel et nationalt som et internationalt perspektiv. Netop det internationale perspektiv inden for persontransportområdet fremstår som regionens akilleshæl, når man ser på regionens erhvervmæssige fremtidsmuligheder i forhold til den stedfundne infrastrukturudvikling. To transportområder fremstår umiddelbart som løsningsmuligheder i forhold til hurtig persontransport internationalt set. Det ene område er banenettet og brugen af ICE-tog, men denne mulighed er regionen afskåret fra grundet førnævnte forhold. Det andet transportområde, der

<sup>177</sup> Dette behandles mere indgående i motorvejsafsnittet.

muliggør hurtig passagertransport, er luftfartsområdet. Den østjyske region må imidlertid konstatere, at man dér står med ganske begrænsede trafikmuligheder, idet Tirstrup Lufthavn har en begrænset international trafik – en situation der i høj grad skyldes lufthavnens geografiske placering.<sup>178</sup> At Århusområdet reelt er dårligt understøttet, hvad angår international persontransport er et betydeligt erhvervsmæssigt problem af flere årsager. Således fremstår international persontransport af afgørende betydning for firmaers valg af koncernhovedsæder. Dette spørgsmål har for Århus-området hidtil først og fremmest relateret sig til fremstillingsvirksomheder, men hvis man ser på den fremstormende servicesektor, så fremstår netop de internationale persontransportmuligheder som af helt afgørende betydning for virksomhedernes lokaliseringsvalg, så snart de opnår en vis størrelse.<sup>179</sup> Sidstnævnte indebærer mindst to problemer for Århusområdet. For det første er der en reel fare for, at de servicevirksomheder, der har deres udgangspunkt i Århus, vil flytte deres hovedsæde til en anden region, når de opnår en vis tyngde og bliver mere internationalt orienterede. For det andet vil udenlandske servicevirksomheder næppe lokalisere sig massivt i en region, der ikke tilbyder de nødvendige internationale transportmuligheder.

Forholdet omkring de manglende internationale persontransportmuligheder fremstår også som et hovedproblem, såfremt Byregion Østjylland skal fungere som ”Danmarks anden internationale millionby” og indgå i en moderne europæisk bystruktur. Vejdirektoratet pegede i 2007 på at trafiksituationen i Østjylland på mange måder lignede situationen i hovedstadsområdet, inden man der fik den sammenhængende trafikplan i 1947 – den såkaldte ”Fingerplan” - som hovedstadsområdet siden er bygget op omkring. Vejdirektoratet lagde i den forbindelse op til, at man, og især Infrastrukturkommissionen, fik udarbejdet en overordnet trafikplan for Østjylland.<sup>180</sup> I 2008 fik de 17 kommuner i fællesskab med Miljøministeriet udarbejdet et oplæg til, hvorledes regionen kunne indgå i den nye europæiske bystruktur. I oplægget blev det fremhævet, at den østjyske byregion var en ”byregion med internationalt potentiale”.<sup>181</sup> – deri lå, at regionen med sine dengang 1,2 mio. indbyggere lå inden for denne termanvendelse, idet man lå mellem 0,5 – 3 mio. indbyggere, at regionen var ”fleksibel og havde tilstrækkelig kritisk masse til at have international

<sup>178</sup> Lufthavnspromatikken bliver behandlet mere indgående i forbindelse med lufthavnscasen. Det skal understreges, at hvis regionen forstås som den østjyske byregion, så står regionen splittet i to lejre, idet den sydlige del har en ganske velfungerende lufthavn i form af Billund Lufthavn mens den nordlige del, og altså Århusområdet, relaterer sig til Tirstrup Lufthavn.

<sup>179</sup> Bachmann, Marie 2003.(jf. afsnittet omkring den østjyske lufthavsdebat 1995-1999).

<sup>180</sup> Vejdirektoratet 2007: Dok. 86 Infrastrukturmodeller for Hovedstadsområdet og Østjylland, s. 1 ff., Kbh. 2007

<sup>181</sup> Der blev her henvist til den i 2001 udarbejdede undersøgelse, der kom frem til dette resultat (Scott, Allen J (m.fl.): Global City-Regions - trends, theory, policy”, Oxford 2001).

synlighed, og at man levede op til kravet om, at der var en eller flere stærke hovedbyer i regionen, der kunne fungere som drivkraft. Dertil havde man i Århus en by i regionen, der havde ”international synlighed”.<sup>182</sup> Oplægget fremhævede en lang række fokusområder, hvor byregionen skulle udvikle sig og øge samarbejdet. Inden for infrastrukturområdet pegede oplægget på en række faktorer, der skulle udvikles. Også den internationale persontransport blev i den forbindelse påpeget, idet der blev opfordret til, at regionen blev tilkoblet et elektrificeret banenet med mulighed for højhastigstog ud af regionen. Dertil blev det påpeget, at Billund Lufthavn skulle være byregionens internationale lufthavn (og Tirstrup skulle være en regional lufthavn).<sup>183</sup> Oplægget var i forbindelse med baneforslaget ude i en udbudsdreven løsning, der givet ville kunne løse det transportproblem, der fremstår som det infrastrukturelt set største problem for Århus-området og byregionen – nemlig den hurtige persontrafik ud og ind af regionen. Hvad angår Billund Lufthavns status som regionens internationale lufthavn, så fremstår den ganske rigtigt som sådan, men geografisk set har lufthavnen grundlæggende et beliggenhedsproblem i forhold til regionens demografiske og erhvervsmæssige sammensætning.

Infrastrukturkommissionen fulgte langt hen af vejen Vejdirektoratets oplæg omkring Østjylland, og pegede også på lighederne mellem Østjylland i dag og hovedstadsområdet, inden det fik en sammenhængende trafikplan. Kommissionens foreslog også i sin endelige anbefaling, at der blev udarbejdet en samlet plan for regionen og havde dertil en række konkrete forslag, men ingen af disse inddrog imidlertid perspektivet omkring hurtig persontransport ud og ind af regionen ud fra en international vinkel.<sup>184</sup> I forbindelse med Trafikforliget i 2009, blev det besluttet at der skulle udarbejdes en samlet trafikplan for Østjylland inden for bane- og vejområdet.<sup>185</sup> Tilbage står, at det især er de infrastrukturelle forhold på persontransportsiden hurtigt ud og ind af regionen, der udgør det største problem for den østjyske regions erhvervsudvikling på sigt – og i den sammenhæng fremstår dette infrastrukturelle problem også som regionens største udfordring i forhold til at indgå fuldt og helt som en konkurrencedygtig byregion i europæisk sammenhæng.

<sup>182</sup> Miljøministeriet 2008: ”Vision Østjylland”.

<sup>183</sup> Ibid. s. 12 ff.

<sup>184</sup> Infrastrukturkommissionen 2008: Plan for infrastrukturen i Østjylland af 10. januar 2008, s. 1 ff. Dog kan man sige, at Infrastrukturkommissionen pegede på behovet for en forbedring af banetrafikken, men dette synes først og fremmest at være med henblik på hurtigere transport mellem Århus og Odense (Ibid.). Det skal i øvrigt tilføjes, at flere af Infrastrukturkommissionens forslag vil blive behandlet nedenfor.

<sup>185</sup> Trafikministeriet 2009: ”En grøn transportpolitik”, s. 28 f.,

## 4. Infrastrukturudviklingen

### 4.1 Indledning

De følgende afsnit vil gennemgå den infrastrukturelle udvikling i Østjylland siden 1945. Afsnittene vil koncentrere sig om den infrastrukturelle udvikling inden for de fire områder motorveje, banetrafik, søfart og luftfart. Endvidere vil fokus være rettet på dels etableringselementet dels udnyttelseselementet af de pågældende infrastrukturanlæg. Om de fire transportområder kan siges, at de tilsammen har dannet et hovedgrundlag for den erhvervsudvikling, der har fundet sted i Østjylland siden 1945. Overordnet set kan det konstateres, at motorveje og søfart står som de helt centrale infrastrukturelle områder i forbindelse med transport af varer – en tendens der i høj grad hænger sammen med den stigende containeriseringsproces, som er blevet stadig mere markant i perioden. I forbindelse med persontransport, så fremstår biltransporten som en stadig mere betydningsfuld faktor inden for det lokale og regionale pendlingsmønster – suppleret af bus- og banetransporten. I forbindelse med persontransport på nationalt plan har færgetransporten spillet en betydelig rolle frem til etableringen af storebæltsforbindelsen i 1997-1998, og spiller stadig en rolle i kraft af Molslinien. Storebæltsforbindelsen har samtidig betydet, at biltransporten har haft en voksende betydning på nationalt plan. Banetrafikken har spillet en nogenlunde stabil rolle gennem årene, og DSB har vundet markedsandele igen de seneste år, men forholdene omkring banestrukturen i Østjylland fremstår som et ganske markant problem, hvis DSB skal fastholde sin position. Udretningen af de østjyske banelegemer samt elektrificering af banenettet nord for Fredericia, synes at være de største udfordringer for banetrafikken i Østjylland – både set ud fra national og international persontransportsammenhæng. Netop hvad angår den internationale persontransport, synes der at være et overordnet problem. Luftfarten via Tirstrup har spillet, og spiller en vis rolle, men den hurtige vej ud af regionen går typisk via Billund, Kastrup eller Hamborg lufthavn, hvorfor der tegner sig et regionalt problem på dette område. I den forbindelse er der nu en række aktører, heriblandt Region Midtjylland og Århus Kommune, der prøver at afhjælpe netop dette problem ved at få de centrale myndigheder til at slutte op om en Kattegatbro.

## 4.2. Den overordnede udvikling på transportområdet siden 1945

Det følgende afsnit vil give en overordnet beskrivelse af transportområdets udvikling i Danmark siden 1945. Afsnittet vil være delt op i to underafsnit, der behandler henholdsvis perioden 1945-1993 og perioden siden 1993. I disse afsnit vil der blive set på udviklingen inden for persontransportarbejdet og godstransportarbejdet. Dertil vil statens investeringer i udbygningen af den danske infrastruktur blive inddraget og problematiseret. Grundet de manglende regionale data inden for banetrafikområdet er det ikke skønnet nødvendigt, at tildele dette trafikområde et eget underafsnit. Det vil imidlertid blive tildelt ekstra opmærksomhed i det følgende underafsnit.

### 4.2.1. Udviklingen på transportområdet i Danmark

Omkring 1950 var De Danske Statsbaner (DSB) underlagt ministeren for Offentlige Arbejder. Ministeriet var en afgørende faktor inden for transportområdet, idet det krævede offentlig koncession at anlægge privatbaner, påbegynde rutebildrift, oprette flyruter samt etablere regelmæssig godstransport med lastbil. Desuden måtte mange af disse transportformer søge om offentlig godkendelse af deres takster inden for gods- og persontransport. Udover denne ”overordnede” kontrol havde, og har, staten også andre måder at regulere trafikken på, idet man i forbindelse med motorkøretøjer kunne regulere på brændstofafgifter, årlige vægtafgifter og registreringsafgifter. Inden for fly og søfartsområdet havde man henholdsvis landings- og havneafgifter, og for begge de to områders vedkommende var der yderligere indregistreringsafgifter. Endvidere var det muligt for staten at pålægge brugen af infrastrukturanlæg afgifter, for derigennem at regulere trafikken. Disse trafikmæssige tiltag, kan betegnes som offentlige værktøjer til regulering af transportområdet.<sup>186</sup> Dertil må føjes, at de nævnte mekanismer samtidig var, og er, en måde, hvorpå staten kunne finansiere udbygningen og vedligeholdelsen af infrastrukturet.

Økonomiprofessor Hans Christian Johansen fastslår, at det samlede transportarbejde i Danmark blev femdoblet mellem 1950 og 1997 inden for person- og godstransporten. Det var imidlertid meget forskelligt, hvorledes de enkelte transportsektorer mærkede denne store fremgang. Den klart største faktor i udviklingen, har været bilismen inden for såvel gods- som persontrafik. Målt i procentvis stigning var det flytrafikken, der steg mest, men denne havde også et særdeles lavt

---

<sup>186</sup> Johansen 1997, s. 8 ff.

udgangspunkt i 1950. For den personrelaterede del af banetrafikken var der tale om en svag stigning inden for omfanget af transportydelser, mens det for den godsrelaterede banetraffiks vedkommende var år præget af stagnation eller decideret tilbagegang. Skibsfarten tabte markedsandele over den samlede periode, hvis man ser på den indbyrdes samhandel mellem de danske havne. Udviklingen er imidlertid meget ujævn, idet der var tale om et kraftigt fald frem til 1960, mens der har været tale om en stigning siden da.<sup>187</sup>

Tabel 4.1: Persongodstransportarbejdet i Danmark 1950-1994 målt i mia. personkm.:

	1950	1955	1960	1965	1970	1975	1980	1985	1990	1994
Personbiler	5,9	10,9	16,5	31,7	33,3	37,8	38,3	43,3	53,6	59,1
Jernbaner	3,3	3,3	3,4	3,4	3,0	3,1	4,3	4,4	4,9	4,8
Busser	3,6	3,8	4,4	4,6	4,6	5,7	7,3	8,8	9,3	9,5
Færger	0,2	0,2	0,3	0,3	0,5	0,5	0,5	0,5	0,6	0,5
Fly	-	-	-	0,1	0,2	0,3	0,4	0,4	0,5	0,4
I alt	<b>13,0</b>	<b>18,2</b>	<b>24,6</b>	<b>40,1</b>	<b>41,6</b>	<b>47,4</b>	<b>50,7</b>	<b>57,5</b>	<b>68,9</b>	<b>74,3</b>

Kilde: Johansen 1997, (s. 22 ff.) (tal fra La Cour, Vejtransporten i tal og tekst, Statistisk Årbog, Transportarbejdet i Norden).

Som det fremgår, blev det samlede persontransportarbejde næsten seksdoblet fra 1950 til 1994. Udviklingen af de forskellige transportsektorer var meget forskellig. Bilsektoren tegnede sig for hovedparten af transportarbejdet allerede fra 1955, og jo længere man kommer frem i tiden, jo mere dominerende bliver denne tendens. I 1994 tegnede bilsektoren sig således for knap 80 % af det samlede persontransportarbejde, mens det i 1950 var 45 %. For baneområdet tegnede sig også et klart billede, idet der var en markant tilbagegang. Således sad jernbanerne på ca. 25 % af persontransportarbejdet i 1950, mens tallet var faldet til 6 % i 1994. Målt i faktiske tal udviklede baneområdet sig fra at have 3,3 milliarder personkilometer i 1950 til at have 4,8 milliarder personkilometer i 1994. Der var med andre ord tale om en fremgang målt i faktiske tal, men set i forhold til den overordnede udvikling på persontransportfæren, så var udviklingen ikke umiddelbart imponerende.

<sup>187</sup> Ibid., s. 9 f.



Tabel 4.2: Det indenlandske godstransportarbejdet i Danmark 1950-1990 (mia. tonkilometer):

	1950	1955	1960	1965	1970	1975	1980	1985	1990
Lastbiler	1,7	3,4	6,2	9,7	8,2	11,0	8,9	9,5	10,7
Jernbaner	1,2	1,1	1,3	1,3	1,4	1,2	1,1	1,1	1,2
Skib og færges	0,6	0,5	0,6	0,6	1,6	1,7	1,9	1,8	1,9
Rørledning	-	-	-	-	-	-	-	1,0	1,9
<b>I alt</b>	<b>3,5</b>	<b>5,0</b>	<b>8,1</b>	<b>12,0</b>	<b>11,2</b>	<b>13,9</b>	<b>11,9</b>	<b>13,4</b>	<b>15,7</b>

Kilde: Johansen 1997, (s. 22 ff.) (tal fra La Cour, Vejtransporten i tal og tekst, Statistisk Årbog, Transportarbejdet i Norden).

Fra 1950 til 1990 skete der cirka en femdobling af det samlede godstransportarbejde fra 3,5 mia. tonkilometer i 1950 til 15,7 mia. tonkilometer i 1990. Som det var tilfældet inden for persontransporten, så var det også tilfældet inden for godstransporten, at det var på vejnettet, at den helt store udvikling fandt sted. Således var det lastbilerne, der blev stadig mere dominerende inden for godstransportområdet. I 1950 havde sidstnævnte et samlet godstransportarbejde på 1,7 mia. tons og i 1990 var dette tal steget til 10,7 mia. tons. Set i forhold til den samlede fordeling så stod lastbilerne i 1950 for 49 % af det samlede godstransportarbejde, og i 1990 var dette tal steget til 69 %. Jernbanerne producerede 1,2 mia. godstransportkilometer i 1950 og i 1990 var dette tal 1,2 mia. godstransportkilometer. Samlet set falder deres andel fra 34 % af det samlede godstransportarbejde i 1950 til knap 8 % i 1990. Nedgangen inden for transportområdet for jernbanernes vedkommende var altså markant i den nævnte periode.

Det offentlige har været den klart mest dominerende aktør i udviklingen af infrastrukturen inden for de nævnte områder. Hvis man skal vurdere beslutnings- og overvejelsesprocessen omkring den statslige stillingtagen til infrastrukturen, er der fem forhold, der går igen som centrale parametre. Disse er økonomi, sociale forhold, lokalpolitiske forhold, miljø samt trafiksikkerhed. I perioden fra 1945 og frem havde skiftende regeringer forskellige prioriteringer inden for de førnævnte fem områder, hvilket havde haft stor betydning for de enkelte områder. Hvad angik baneområdet, så hørte dette, sammen med bustrafikken ind under termen kollektiv trafik. Dette område oplevede et stigende politisk fokus som følge af oliekriserne i 1973 og 1979, idet den kollektive trafik blev vurderet til at være en økonomisk samfundsmæssig gevinst, når oliepriserne lå højt. Dertil blev den

kollektive trafik typisk betragtet som en stor fordel for miljøet. Disse to faktorer har som sagt spillet en stigende rolle i de politiske udmeldinger de senere år. En ting er imidlertid politiske hensigtserklæringer en anden er den faktisk førte politik. Et pejlemærke for den faktisk førte transport politik kan man få ved at se på statens infrastrukturelle investeringer i den nævnte periode.

Tabel 4.3: Trafikøkonomisk udvalgs skøn over de totale offentlige trafikinvesteringer 1961-80, (mio. kr.):

	I alt	Heraf Københavns nærtrafik
Veje	18.980	3.000
Jernbaner	4.860	1.120
Havne	1.475	-
Lufthavne	500	-
Teleanlæg og postvæsen	5.800	-
Storebæltsbro	1.500	-
Øresundsforbindelse	600	-
<b>I alt</b>	<b>33.715</b>	<b>4.120</b>

Kilde: Johansen 1997, s. 11 ff. (Betænkning nr. 294, s. 43 f.)

Ovenstående tabel stammer, som nævnt, fra en embedsmandsrapport, der var et forslag til statens udgifter inden for transportområdet i den nævnte periode. Flere af forslagene blev ikke gennemført inden for den tiltænkte tidsramme såsom Storebælts- og Øresundsforbindelsen. Men de overordnede retningslinjer i forslaget blev fulgt de følgende år, og her viser tabel 4.3, at vejområdet har førsteprioritet, mens jernbanerne indtager en sekundær placering. Den store Transporthandlingsplan fra 1990, der blev udarbejdet af Transportministeriet med henblik på statens trafikinvesteringer for de kommende ti år, giver igen et meget godt indtryk af Statens prioriteringer inden for infrastrukturområdet i den nævnte periode:

Tabel 4.4: Statslige trafikinvesteringsplaner for årene 1991-2000 ifølge Transporthandlingsplanen af 1990, milliarder kroner:

	1991-1995	1996-2000
Storebæltsforbindelsen	16,2	1,5
Ørestadsprojektet	1,9	2,0
Statslige vejanlæg	8,3	8,0
Statsbanerne	10,6	5,5
Lufttrafik	0,2	0,1
Statshavne	0,7	0,7
<b>I alt</b>	<b>42,4</b>	<b>22,7</b>

Kilde: Johansen 1997, s. 15 f. (Folketingstidende 1991/1992, sp. 4547-4548).

Handlingsplanen er dels udtryk for, at anlæggelsen af de store motorvejsstrækninger antages færdiggjort, og dels at baneområdet tilsyneladende bliver prioriteret noget højere end tidligere, om end midlerne næsten bliver halveret inden for dette område fra første til anden periode.

På det beslutningsmæssige plan har en anden central aktør inden for transportområdet været EF/EU. Rom-traktaten fra 1957 havde som målsætning en fælles transportpolitik med det mål at skabe fri konkurrence for international transport mellem medlemslandene og for transittrafikken gennem landene. I første omgang var det hensigten at etablere disse rammer inden for vejvæsnet og baneområdet, hvorefter turen skulle komme til luft- og søfartsområdet. Frem til 1972 var fokus imidlertid næsten udelukkende på den internationale transport på landevejene og dermed den hastigt stigende lastbiltrafik. I 1974 mødtes EF's transportministre med henblik på at udvikle reglerne inden for jernbaneområdet. Udover at man her blev enige om, at jernbaneselskaberne stadig skulle kunne pålægges særlige forpligtelser på underskudsgivende strækninger, der var karakteriseret ved dårlig infrastruktur, så nåede ministrene frem til, at baneselskaberne fremover skulle fremlægge regnskaber, der var adskilt fra de respektive staters. Gennemførelsen af planerne omkring EF's indre marked satte yderligere gang i EF's påvirkning på transportområdet, og en af følgerne blev jernbanepakken, som blev vedtaget i 1991. Denne bevirkede, at infrastruktur (skinner og andet udstyr) og operatøren (den, der kører på skinnerne) blev adskilt i baneselskabernes regnskaber. Dertil var det hensigten, at der skulle være en mere fri adgang til brugen af infrastrukturen for ikke-statslige selskaber. Grundideen bag jernbanepakken var, at det skulle blive muligt at skelne mellem

en kommerciel og en offentlig del af banevæsnet. Det kommercielle område, der indbefatter langdistancepersontransport og godstrafik, skulle fungere under ens konkurrencevilkår på tværs af grænserne, mens den offentlige, ikke rentable del skulle drives ved aftale mellem staten og det pågældende trafikselskab. Disse grundtanker er yderligere blevet udbygget siden 1992 i form af EU direktiver.<sup>188</sup> Opdelingen mellem infrastruktur og person- og godstransport blev yderligere udviklet efter den reelle afvikling af den gamle jernbaneetat i 1992. I 1993 fremkom en arbejdsgruppe under departementschef Niels Bernstein med en sønderlemmende rapport om DSB's daværende tilstand. Konklusionen var, at økonomien inden for en lang række områder sejlede, og drastiske tiltag var påkrævet. En række forretningsområder blev i de følgende år udskilt og frasolgt. Således blev DSB Busser til Combus, DSB Rederi blev til Scandlines og DSB Gods blev i 2001 til Railion Denmark (i dag Railion Danmark).<sup>189</sup>

Fra 1. januar 1997 blev banenettet udskilt fra DSB under betegnelsen Banestyrelsen (fra 2004 Banedanmark). Infrastrukturen var derefter ikke DSB's område – om end de stadig ejede stationsbygningerne. Bernstein-rapporten var medvirkende til jernbaneloven af 1998, der åbnede op for at udbyde først 15 procent af den offentlige servicetrafik, og senere en endnu større del i licitation. Trafik som DSB og privatbanerne hidtil havde haft monopol på. Fra 1999 blev DSB ændret til en selvstændig, offentlig virksomhed med egen bestyrelse, der er underlagt aktielovens bestemmelser på en række punkter.<sup>190</sup>

Opdelingen af DSB i en infrastrukturdel og en kommerciel afdeling har i høj grad været medvirkende til siden 2005 at sætte togtrafikken på den politiske dagsorden. Dette skyldtes, at de to kerneområder til dels var blevet konkurrenter, når der skulle investeres større offentlige summer, som det var tilfældet i slutningen af 1990'erne. Valget faldt her på DSB, og investeringer i nye tog, hvorved banesporene blev negligeret, og man få år senere stod med store problemer i form af misligholdte banespor. Denne opgave fremstår som den nok største opgave inden for baneområdet de kommende år.

<sup>188</sup> Ibid., s. 16 ff. Implementeringen af denne politik har været medvirkende til, at bl.a. trafikselskabet Arriva har kunnet få stigende markedsandele i Danmark de senere år på bekostning af DSB.

<sup>189</sup> Forinden, i 1997, fik DSB's bestyrelse for første gang et egentligt overblik over DSB Gods' økonomi. Beregningerne viste, at DSB Gods det pågældende regnskabsår havde en omsætning på ca. 1,2 mia. kr., og et underskud på 700.000 mio. kr. Bestyrelsen valgte hurtigst muligt at frasælge godsområdet (Marfelt 2005, s. 118 f.).

<sup>190</sup> Marfelt, s. 107 ff.

#### 4.2.2. Udviklingen inden for banesektoren 1945-1973

At efterkrigsårene markerede en ny tidsalder inden for transportområdet, hvor især bilismen skulle blive en dominerende faktor stod hurtigt klart. Inden for baneområdet, mente DSB nok, at de kunne konkurrere på de længere afstande på person og godsområdet, men det var straks sværere med den lokale trafik uden for hovedstadsområdet. Udfordringerne for bilismen blev hurtigt aktuelle, idet man efter 2. Verdenskrig stod over for en større modernisering af det danske jernbanevæsen. Et helt afgørende spørgsmål var, om man skulle modernisere hele banenettet eller kun gå efter at modernisere en del af nettet og afvikle den ikke rentable del. Perioden frem til 1971 var præget af omfattende nedlæggelser af de danske sidebaner.<sup>191</sup>

En helt central aktør i den forbindelse var det i 1963 nedsatte baneplanudvalg, som i 1968 kom med en omfattende betænkning om, hvorledes fremtidens jernbanesystem skulle se ud. Nedlæggelserne af sidebanerne var genstand for ophedede diskussioner, da der ofte var forbundet lokal prestige og traditioner med de pågældende strækninger. For Østjyllands vedkommende blev privatbanerne Ebeltoft-Trustrup og statsbanen Ryomgård-Randers nedlagt i henholdsvis 1968 og 1971. I perioden 1950 til 1971 blev der nedlagt strækninger svarende til cirka 1600 km for privatbanernes vedkommende, idet det samlede privatbanenet blev beskåret fra 2100 km til ca. 500 km. For statsbanerne var der i samme periode tale om ca. 600 km skinner, der blev nedlagt (fra 2800 km til 2200 km).<sup>192</sup> Samlet set blev det danske jernbanenet altså beskåret med ca. 45 % i perioden 1950 til 1971.

Følgende tabel giver et overblik over såvel gods- som passagertrafikken for henholdsvis privatbanerne og DSB:

---

<sup>191</sup> Banenettet kan inddeles i to grupper. Sidebanerne er banespor på de små baner, som varetages af enten DSB eller privatbaner. I 1998 udgjorde sidebanerne 40 procent af jernbanenettet, men kun 0,5 procent af det samlede transportarbejde blev udført her. Den anden gruppe er regional- og hovedbanerne. Denne gruppe indbefatter de store strækninger der binder regioner og landsdele sammen. Kun DSB opererer på disse strækninger (Indenrigsministeriet 1998: Betænkning II - Betænkning nr. 1366 - december 1998 s. 1 f.).

<sup>192</sup> Johansen, s. 23 ff.

Tabel 4.5: Gods og passagertransport på det danske banenet 1958-1973:

		1958	1963	1968	1973
Godstransport (1000 tons)	DSB	7.073	7.351	6.814	8.164
	Privatbanerne	1.659	1.325	958	803
	I alt	8.732	8.676	7.772	8.967
Person km (mio.)	DSB	3.105.166	3.271.753	3.201.971	3.465.276
	Privatbanerne	202.439	171.497	146.250	106.237
	I alt	3.307.605	3.443.250	3.348.221	3.571.513

Kilde: Statistisk årbog.

Tabellen viser blandt andet, hvorledes DSB i stadig højere grad overtog markedet. Således sad DSB i 1958 på 81 % af jernbanegodstransporten, mens det tilsvarende tal i 1973 var 91 %. For persontransportens vedkommende så havde DSB i 1958 knap 94 % af trafikken på jernbanenettet, mens det i 1973 var steget til 97 %. Tallene for den nævnte periode viser dertil, at den samlede udvikling for såvel gods- som persontransport inden for jernbanevæsnet er ganske svagt stigende. For godstransportens vedkommende var der en samlet stigning fra 1958 til 1973 på knap 3 %, mens den samlede stigning i persontransporten var på 8 %. Dette vel og mærke i en tid, hvor Danmark i den grad gennemlevede en periode med højkonjunktur. Men en central forklaring på de beskedne tal var, at bilismen ekspanderede så kraftigt for såvel person- som godstrafikkens vedkommende.

#### 4.2.3. Udviklingen inden for banesektoren 1973-1993

To afgørende faktorer i denne periode var de to energikriser i 1973 og 1979, der satte deres tydelige præg på den nationale transportpolitik. For jernbanernes vedkommende medførte dette blandt andet, at Folketinget i 1979 vedtog den første store landsdækkende lovgivning omkring elektrificering af banenettet. I forhold til perioden 1945-1973 så var en anden tydelig forskel, at man var færdig med den omfattende nedlæggelse af sidebanerne. Dog skete der stadig enkelte nedlæggelse, hvor afviklingen af privatbanen Odder-Hou i 1977 givet var det mest bemærkelsesværdige set med østjyske øjne. Endvidere var der i 1975 planer om, at nedlægge Århus-Grenå strækningen, men efter kraftige lokale reaktioner blev dette forslag taget af bordet. Allerede i 1971 havde der været århusiansk frygt for, at Grenå-banen skulle blive nedlagt, hvilket resulterede i en aftale mellem DSB og de involverede kommuner om, at der skulle oprettes en nærbane mellem Århus H og Hornslet.

Projektet afstedkom flere protester fra lokale beboergrupper og Århus Havn. Sidstnævnte var imod forslaget af trafikale grunde. Men konsekvensen blev dog, at nærbanen blev indviet i 1979.<sup>193</sup>

I 1974 så de første landsdækkende intercitytog dagens lys, hvilket indebar faste minuttal hver time for stationerne mellem Århus og København. Ibrugtagningen af disse nye tog, samt ideen om faste minuttal var givet en positiv faktor for DSB's konkurrenceevne de efterfølgende år.

Følgende tabel giver et overblik over udviklingen på landsplan inden for gods- og persontrafikken for DSB og privatbanerne i perioden 1973-1993:

Tabel 4.6: Udviklingen af gods- og persontransport på det danske banenet 1973-1993:

		1973	1978	1983	1988	1993
Godstransporten (1000 tons)	DSB	8.164	6.986	6.640	7.373	8.351
	Privatbanerne	803	721	447	455	421
	I alt	8.967	7.703	7.087	7.838	8.772
Person km (mio.)	DSB	3.465.276	3.084.250	4.391.000	4.797.000	4.700.000
	Privatbanerne	106.237	129.281	201.623	191.168	202.000
	I alt	3.571.513	3.213.531	4.592.623	4.988.168	4.902.000

Kilde: Statistisk årbog.

Inden for godstransportområdet viser tabel 4.6, at der fra 1973 til 1993 skete en lille fremgang for DSB's vedkommende på beskedne 2 %, mens der for privatbanernes vedkommende var en tilbagegang på hele 48 %. Tallene dækker over, at DSB reelt stod alene tilbage inden for godstransportområdet. For den samlede jernbanegodstransport var der tale om en tilbagegang på 195.000 tons eller 2 % over den tyveårige periode. Hvad angår passagerområdet, som så ubetinget var det største indtægtsgrundlag for jernbanerne, så havde såvel DSB som privatbanerne fremgang i perioden. DSB oplevede en stigning fra 1973 til 1993 på hele 36 %. For privatbanernes vedkommende skete der en stigning inden for passagerområdet fra 1973 til 1993 på 90 %. Sidstnævnte afspejlede dog i høj grad, at privatbanerne efter de mange nedlæggelser af sidebanerne

<sup>193</sup> Johansen, s. 50 ff. Nærbanen mellem Århus og Hornslet krævede en række forskellige trafikale tiltag, idet den blandt skulle dele spor med Grenå-banen. Dertil løb den igennem det hurtigt voksende industrikravter i Århus-Nord, men banen viste sig hurtigt som en stor succes efter indvielsen med mere end det dobbelte antal passagerer i forhold til det forventede. Succeshistorien har gjort, at der løbende har været planer om nærbaner fra Århus til Randers og fra Århus til Skanderborg (Ibid.).

fra 1950 til 1971 ikke længere spillede den samme rolle inden for banetrafikken som tidligere. I 1973 udgjorde privatbanernes andel af den samlede gods- og passagertrafik henholdsvis 9 % og 3 %. I 1993 lå disse tal på 5 % og 4 %.

Et helt centralt tema i denne periode var elektrificeringen af det danske banenet. Som resultat af de to energikriser i 1973 og 1979 og de deraf afledte forhøjede dieselpriser, syntes det tillokkende at investere i en elektrificering af det danske jernbanenet. Allerede i 1973 blev der som følge af de dyrere dieselpriser nedsat en såkaldt ”elektrificeringsgruppe”, der skulle vurdere en eventuel overgang til el-energi.<sup>194</sup> Med elektrificeringen var det planen, at man ville få togkørsel, der både var mere lydløs, hurtigere, billigere *qua* besparelsen på energiområdet og dertil langt mere miljøvenlig. På baggrund af disse overvejelser vedtog Folketinget i 1979 loven om elektrificering af det danske hovedbanenet (i alt 1065 km) til en forventet pris på 7 mia. kr. Det var planen, at trafikken på sidebanerne stadig skulle udføres af dieseltog. Et yderligere aspekt ved planen var, at en elektrificering ville stemme fint overens med EF's planer om et trans-europæisk jernbanenet.<sup>195</sup>

I 1982 gik det praktiske arbejde i gang med elektrificeringen. Det var da besluttet at udlicitere en stor del af arbejdet til private (Især Rambøll & Hannemann – nu Rambøll), idet man ville undgå, at DSB stod med en stor samling ansatte, der højst sandsynligt skulle fyres, når projektet til sin tid var færdigt. Dog fik man internt i DSB udviklet en større projektafdeling fra 1979 til 1982 til håndtering af opgaven. Det viste sig imidlertid hurtigt, at der var kraftig intern modstand mod el-udviklingen i DSB. Man talte i den forbindelse om både en el- og en dieselmafia, der bekæmpede hinanden internt i DSB. Sidstnævnte kæmpede hårdt for udviklingen af nye IC-3 tog.<sup>196</sup> Meget hurtigt efter at projektet var vedtaget i Folketinget, mistede elektrificeringsplanen politisk opbakning – i særdeleshed når midlerne skulle findes. Allerede i 1980 blev der fra Folketingets side ændret kraftigt på finansieringen af projektet. En økonomisk nødvendighed for at projektet kunne hænge sammen, var ifølge 1979-loven, at DSB ikke investerede i nye dieseltog. Men allerede få måneder efter at loven var vedtaget, investerede DSB i 37 nye diesellokomotiver til en værdi af 740 mio. kr. Endvidere gik elektrificeringen langsommere end forventet. Den første strækning var først færdig i 1985, hvorfor DSB pressede hårdt for investering i nye dieseltog. Da både politikere og DSB faldt for det nye IC-3 design i midten af 1980'erne, blev det besluttet, at der skulle investeres i

<sup>194</sup> Johansen 1997, s. 77 f. samt Marfelt 2005, s. 69 ff. Overvejelserne omkring overgangen til elektrificering var ikke helt nye for DSB. Allerede i 1930'erne havde man således overvejet det første gang (Marfelt 2005, s. 69 f.).

<sup>195</sup> Marfelt 2005, s. 70 ff.

<sup>196</sup> Ibid., s. 72 ff.



disse. Med denne beslutning ændrede man samtidig radikalt på elektrificeringsplanerne således, at det nu var strækningerne øst for Storebælt, arbejdet skulle koncentreres om. Da Folketinget i 1986 besluttede at bygge Storebæltsforbindelsen, måtte man igen ændre på strategien for elektrificeringen, og strækningen til Fredericia fik nu første prioritet. I 1989 besluttede Folketinget at indkøbe 40 elektriske IR4-tog der kunne kobles sammen med IC3-togene. Samme år besluttede Folketinget med finansloven for 1990, at al trafik mellem Sjælland og Jylland skulle foregå med IC3-tog, hvorved der blev sat en foreløbig stopper for elektrificeringsprojektet. I 1991 ændrede Folketinget imidlertid igen kurs, og det blev besluttet, at alle hovedstrækninger alligevel skulle elektrificeres – i særdeleshed opprioriterede man strækningen Odense-Hamborg. Sidstnævnte var led i en dansk-tysk aftale, som imidlertid også hurtigt løb ind i problemer, da tyskerne kort efter skiftede prioriteringer.<sup>197</sup> I 1993 var status, at 334 km af den 1065 km lange strækning var blevet elektrificeret.

Siden 1979 havde projektet været markeret ved en konstant stop-go politik grundet de meget forskellige politiske prioriteringer. Dette havde i den grad ødelagt rentabiliteten ved projektet. Dertil havde omkostningerne ved løbende at skulle genopbygge og genrekruttere den nødvendige fagkundskab til projektet, været særdeles omfattende.<sup>198</sup>

#### 4.2.4. Udviklingen inden for banesektoren efter 1993

I perioden efter 1993 fortsatte den store usikkerhed omkring, hvorvidt man skulle fortsætte med at elektrificere banenettet eller ej. I 1995 vedtog Folketinget en investeringsrammeplan for DSB frem til 1998. Herunder skulle der laves en analyse af de østjyske elektrificeringsbehov. I 1996 blev der indgået en politisk aftale, hvorefter der skulle elektrificeres på strækningen mellem Fredericia og Århus, og i 1997 skulle samtlige hovedstrækninger være færdigelektrificeret for et beløb svarende til 7 mia. kr. Status i 1997 var imidlertid, at der stadig manglede elektrificering på halvdelen af strækningerne. I 1998 var man kommet ganske vidt med arbejdet på elektrificeringen til Århus, da det videre arbejde blev stoppet med finansloven for 1999, og hele DSB's projektorganisation blev nedlagt. I 2000 var målet stadig, at strækningen skulle elektrificeres, og DSB modtog de første 10 af

<sup>197</sup> Ibid., s. 73 ff. Daværende trafikminister, Kaj Ikast, benyttede i øvrigt det sønderjyske fokus til at påbegynde en elektrificering af strækningen Tinglev-Sønderborg. Dette var en del af Ikasts egen valgkreds, og vakte stor undren, dengang og nu, hos daværende administrerende direktør hos DSB, Henrik Hassenkam. Sidstnævnte var af den opfattelse at det havde været langt mere oplagt, at gennemføre elektrificering til Århus (Ibid.). Sagen synes at afspejle et mønster for hele elektrificeringsperioden (1979 og frem), hvor mange forskellige trafikministre, inden for korte intervaller, opererede med meget forskellige dagsordner inden for baneområdet.

<sup>198</sup> Ibid., s. 76 f.

i alt 13 EG Siemens el-lokomotiver. Samme år bestilte DSB imidlertid 83 nye IC3-tog, hvilket reelt var ensbetydende med et foreløbigt totalstop for videre elektrificering. Status var da, at 14 forskellige trafikministre igennem 22 år havde holdt liv i elektrificeringsprojektet, men at de mange penge, der var investeret, reelt var foreløbigt spildte penge, da det først og fremmest var dieseltog, der kørte på banenettet. Ved den store høring i oktober 2001 omkring elektrificeringen af banenettet begravede daværende trafikminister Jacob Buksti projektet med de argumenter, at det ikke kunne betale sig hverken økonomisk eller miljømæssigt at elektrificere det danske banenet.<sup>199</sup>

En faktor, der har været medvirkende til at bremse den videre elektrificering af banenettet, har været sagen omkring IC4 dieseltogsættene. DSB sendte i 1999 ordren på disse togsæt i EU-udbud, hvilket resulterede i, at der året efter blev indgået kontrakt med italienske AnsaldoBreda om levering af 83 IC4 dieseltogsæt til en værdi af 5,4 mia. kroner. Togene skulle oprindeligt have været leveret mellem 2003 og 2006, men først i 2008/2009 kom der gang i leveringen, og dertil var der store problemer med at få togene til at fungere. Grundet de massive problemer med IC4-togene, skal der fortsat køres med IC-3 tog på hovedbanenettet i en årrække.<sup>200</sup> De store problemer med IC4-togene har medført fornyet fokus på at genoptage elektrificeringen. En konsulentrapport udarbejdet af Niras for Trafikministeriet pegede dog på, at der kunne opnås betydelige besparelser, hvis man afventer eller gennemfører elektrificeringen samtidig med, at Banedanmark udfører etableringen af deres nye signalsystem, som er fastsat til at skulle udbygges inden 2020.<sup>201</sup>

Tabel 4.7 og 4.8 giver et overblik over udviklingen inden for passager- og godstransporten på banenettet.

Tabel 4.7: Transport af gods i alt på de danske jernbaner<sup>202</sup>:

	1993	1998	2005	2007	2009
Kørsel i alt					
1000 ton					
Banenettet i alt	8 772	8 226	7 706	6 901	6 163
Banedanmarks net i alt	8 351	7 988	7 529	6 850	6 116
Andre baner	421	238	177	51	47

Kilde: Statistikbanken.

<sup>199</sup> Ibid., s. 77 ff.

<sup>200</sup> Jørgen Kristiansen: "Beslutningsforløb for store trafik anlæg i Danmark – eksemplificeret ved den jyske længdebane og en fast Kattgatforbindelse", s. 4 f., Ålborg 2010 (tilsendt paper fra Jørgen Kristiansen af 23.9.2010). IC3-togene vurderes at have en levetid på ca. 20 år, og eftersom de fortrinsvis blev leveret i perioden 1989-1993, står de reelt til snarlig udfasning (Ibid.).

<sup>201</sup> Ibid.

<sup>202</sup> Inkluderer international og national godsfragt på de danske jernbaner.

Tabel 4.7 viser, at der var en stor tilbagegang i transporten af gods på jernbanenettet. Dette gjaldt både på Banedanmarks net og på det øvrige banenet. På Banedanmarks banenet var der en tilbagegang fra 1993 til 2009 på 2.235.000 tons fragtet gods, hvilket var en tilbagegang på 27 procent. På det øvrige banenet var tilbagegangen også betydelig, men der var dog tale om en begrænset absolut mængdemæssig tilbagegang, da det øvrige banenet stod for en særdeles begrænset godstransport allerede i 1993.

Tabel 4.8: Jernbanetransport af passagerer:

	1993	1998	2005	2007	2009
Mio. personkm					
Banenettet i alt	4 939	5 365	6 136	6 353	6 389
Banedanmarks net i alt	4 737	5 163	5 768	5 992	5 980
Andre baner	202	202	206	184	194

Kilde: Statistikbanken.

Tabel 4.8 illustrerer, at det først og fremmest var på Banedanmarks net, at den store passagertransport på jernbaneområdet pågik. Desuden viser tabellen, at der var en pæn fremgang i passagerudviklingen på Banedanmarks net fra 1993 til 2009, idet der var en stigning på 1.243 mio. personkilometer, hvilket svarede til en fremgang her på 26 procent i løbet af de 16 år. For det øvrige banenets vedkommende var der tale om, at man havde en særdeles begrænset andel trafik i forhold til trafikken på Banedanmarks net, og at der var en stagnation af passagerudviklingen i den pågældende periode, men ikke et massivt fald som på godstransportområdet.

Tabel 4.9 og 4.10 giver et billede af persontransporten i Østjylland i perioden 1996-2002.<sup>203</sup>

---

<sup>203</sup> Dette er reelt det eneste sted, det er lykket at finde trafiktal inden for banetrafikområdet i Østjylland.

Tabel 4.9: National jernbanetransport af passagerer mellem regioner efter område(1), område(2) og tid (1.000 passagerer):

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Hele landet							
Hele landet	142 991	142 924	147 973	149 303	150 091	150 636	148 478
Hovedstadsregionen	123 952	124 057	129 549	130 035	130 525	129 533	126 922
Århus Amt	5 736	5 844	6 156	6 368	6 893	7 171	7 335
<b>Århus Amt</b>							
Hele landet	5 736	5 844	6 156	6 368	6 893	7 171	7 335
Hovedstadsregionen	640	819	976	999	1 142	1 237	1 218
Århus Amt	1 885	1 793	1 909	1 956	2 078	2 344	2 390

Kilde: Statistikbanken

Tabellen viser, at der var en støt stigning i persontransporten med tog med udgangspunkt i Århus Amt i perioden mellem 1996 til 2002. Således var der en stigning fra 1996 til 2002 på 1.599.000 passagerer, hvilket svarede til en stigning på 28 procent. Dette var en særdeles voldsom stigning i forhold til den generelle landsudvikling, hvor stigningen i samme periode kun var på 4 procent.<sup>204</sup> En forklaring på dette kan være, at der var en betydelig økonomisk og demografisk udvikling i den østjyske region i denne periode i forhold til andre regioner i Danmark.<sup>205</sup> Dog ses det også, at hovedstadsregionen er den absolutte hovedaktør inden for brug af persontransport per bane. Århus Amt havde således et temmelig lavt udgangspunkt i 1996 set i forhold til hovedstadsregionen.

Tabel 4.10: Jernbanetransport af passagerer i Århus Amt fra 1996-2002 til udvalgte regioner (målt i procent):

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Hovedstadsregionen	11	14	16	16	17	17	17
Århus Amt	33	31	31	31	30	33	33
Hele landet	100	100	100	100	100	100	100

Kilde: Udregnet på basis af foregående tabel.

Tabel 4.10 viser, hvorhen persontrafikken fra Århus Amt relaterede sig i perioden i forhold til de udvalgte områder – hovedstadsregionen og Århus Amt. Det ses, at godt 1/3 af trafikken fandt sted internt i regionen igennem hele perioden, mens trafikken mod hovedstadsregionen steg fra 11 til 17 procent i løbet af de seks år.

<sup>204</sup> Statistikbanken: <http://statistikbanken.dk/statbank5a/default.asp?w=1600>

<sup>205</sup> Jf. det erhvervsøkonomiske afsnit.

#### 4.2.5. Perspektiver for banesektoren

I 2007 fremlagde Trafikstyrelsen sit forslag om den såkaldte ”Timemodel” i notatet ” Strategiske perspektiver for udvikling af baneinfrastrukturen”. I notatet angav Trafikstyrelsen sin vurdering af baggrund og udviklingstendenser og markedsmuligheder for banetransporten i Danmark. ”Timemodellen” var grundpillen i notatet og byggede på konceptet om en times rejsetid på banenettet mellem de større danske byer København, Odense, Esbjerg, Århus og Aalborg. Trafikstyrelsen foreslog flere tidsbesparende foranstaltninger i sammenhæng med ”Timemodellen”. Således nye linjeføringer på strækningerne mellem Århus-Skanderborg-Horsens-Fredericia-Middelfart-Odense, implementering af det nye signalsystem<sup>206</sup> og en ny jernbanebro over Vejle Fjord. Trafikstyrelsen lagde i notatet videre op til, at modellen først skulle implementeres med dieseltog, men at det efter 2021 vil være en fordel at gå over til el-tog. Notatet foreslog dertil, at der skulle afgå tog hver time på strækningen og der blev luftet ideen om direkte bane mellem Odense og Horsens via en tunnel under Kattegat, hvorved man i givet fald ville få en rejsetid på 1,5 time mellem Århus og København.<sup>207</sup>

I december 2008 fremlagde den borgerlige regering sit forslag til en samlet trafikinvesteringsplan, som var en opfølgning på førnævnte notat og Infrastrukturkommissionens arbejde. Planen skulle dække investeringerne frem til 2020.<sup>208</sup> Forslaget dannede baggrund for det trafikforlig, ”En grøn transportpolitik”, der blev indgået i januar 2009 mellem alle partierne i Folketinget på nær Enhedslisten. Planen involverede blandt andet, at den førnævnte timemodel på banetrafikområdet skal søges gennemført, og at det nye signalsystem skal etableres på Banedanmarks net. Efter planen skal rejsetiden mellem Århus og København reduceres fra 3 til 2 timer. Timemodellen skal efter planen gennemføres i tre etaper:

- 1) Der skal anlægges ny bane mellem København og Ringsted og strækningen Ringsted-Odense skal opgraderes til 200 km/t.

<sup>206</sup> Det nye ERTMS signalsystem anslås at koste 22-24 mia. kroner. Og vil i forbindelse med timemodellen håndtere hastigheder på ca. 200 km/t og på sigt 250 km/t. Det nuværende signalsystem kan højst håndtere hastigheder på 180 km/t og mellem Hobro og Aalborg 120 km/t. (Kristiansen 2009, s. 5f.).

<sup>207</sup> Ibid. samt Trafikstyrelsen 2007: *Strategiske perspektiver for udvikling af baneinfrastrukturen*..

<sup>208</sup> Infrastrukturkommissionen foreslog i forbindelse med baneudviklingen i Østjylland, at der kom hyppigere togafgange mellem Århus og Odense, og at der blev foretaget nærmere analyser af en forbedret baneinfrastrukturen i Østjylland samt en nærmere analyse af en jernbanekrydsning over Vejle Fjord (Infrastrukturkommissionen 2008: ”Danmarks transportinfrastruktur 2030”, s. 286 ff.).

- 2) Hobro-Aalborg strækningen skal opgraderes til 200 km/t og der skal indledes undersøgelser af, hvorledes strækningen Hobro-Århus skal gennemføres.
- 3) Strækningen Odense-Århus skal forbedres. Det understreges her, at det vil blive yderst bekosteligt, og at det først vil kunne gennemføres efter 2020. I forbindelse med 3. etape skal der udarbejdes en samlet baneplan for hele Østjylland.<sup>209</sup>

I forlængelse af ovenstående har Transportministeriet fremlagt et ”kommissorium for strategisk analyse af udbygningsmulighederne i Østjylland”.<sup>210</sup> Ifølge dette oplæg fremstår en analyse af banebehovet også som et centralt område for analysen. Omkring timemodellens 3. etape, dvs. de nødvendige anlægsudbedringer mellem Århus og Odense, så syntes der allerede at være en vis skepsis herom i selve Trafikforliget, idet det kryptisk blev tilføjet om etape 3: ”Parterne noterer sig endelig, at Timeplanens første og anden etape indeholder en selvstændig værdi uafhængig af løsningen i Østjylland.”<sup>211</sup> Der anes allerede her en vis skepsis i forhold til gennemførelsen af etape 3, og Dansk Folkepartis politiske trafikordfører Kim Christiansen var også kort tid efter aftalens indgåelse ude at undsige etape 3., som han af flere grund anså for urealistisk.<sup>212</sup> Udsigten til de store investeringer i udretningen af den østjyske banelinjeføring har samtidig givet ny næring til ideerne om en Kattegatbro. Således har trafikforskeren Jan Kristiansen peget på, at man blandt andet kan spare de meget store investeringer i førnævnte etape 3 ved at anlægge Kattegatbroen.<sup>213</sup> Imidlertid kan man konkludere, at Østjylland fortsat mangler hurtigtogsforbindelser ud af regionen. Dette skyldes først og fremmest linjeføringen af banenettet i Østjylland. Men potentielt set fremstår også den manglende elektrificering af strækningen som et problem. Dette skyldes, at fjerntrafikkens passager- og godsdrift på skinner på tværs gør elektrificeringen til et teknologisk krav, såfremt banenettet skal kobles på de internationale banenet i Tyskland og Sverige.<sup>214</sup>

Hvor der inden for baneområdet således er store problemer i forhold til den hurtige nationale og internationale transport – også på sigt - så synes der at være betydelige forbedringer på vej inden for det lokale/regionale plan, idet der er planer om at etablere en letbane i Østjylland med

<sup>209</sup> Trafikministeriet 2009: ”En grøn transportpolitik”, s. 11 f., samt Kristiansen 2009, s. 5 ff.

<sup>210</sup> Transportministeriet 2009: ”kommissorium for strategisk analyse af udbygningsmulighederne i Østjylland”.

<sup>211</sup> Trafikministeriet 2009: ”En grøn transportpolitik”, s. 11 f.

<sup>212</sup> Nordjyske Tidende: 25.10.2010.

<sup>213</sup> Kristiansen 2009, s. 2 ff. Kristiansen peger i øvrigt på, at implementeringen af 3. etape af timemodellen kan afstedkomme problemer, i forhold til de planer der er for udbygningen af en letbane i Århus (Ibid.).

<sup>214</sup> Sidstnævnte forhold omkring togsættens interoperabilitet understreges også af Jan Kristiansen (Kristiansen 2009, s. 2 f.).

udgangspunkt fra Århus.<sup>215</sup> Letbanen skal blandt ses som et forsøg på at afhjælpe den stadig voksende persontrafik i Østjylland, hvor der har været en voldsom stigning i pendlingen mellem de østjyske byer siden 1993.<sup>216</sup> Etablering af letbanen vil i den forbindelse være en trafikmæssig stor fordel i forhold til denne udvikling, og vil selvsagt være medvirkende til at afhjælpe de trafikale problemer, som først og fremmest ser ud til at koncentrere sig om vejtrafikken.<sup>217</sup>

#### 4.2.6. Den overordnede transportudvikling siden 1993<sup>218</sup>

Overordnet set fremstod og fremstår Danmarks infrastruktur som særdeles veludbygget. Dette blev understreget ved offentliggørelsen af World Economic Forums<sup>219</sup> (WEF) rapport i 2006, hvor de sammenlignede landes styrker og svagheder i forhold til at skabe et godt erhvervs-klima, en stærk konkurrencedygtighed og mulighederne for at skabe vækst. I forbindelse med sidstnævnte understregede rapporten, at en regions infrastruktur og transportmuligheder fremstår som et centralt grundlag herfor.<sup>220</sup> I sin vurdering af den danske infrastruktur placerede WEF Danmark som nummer 5 ud af de 125 lande, som undersøgelsen indbefattede. Siden er det gået lidt tilbage for Danmark, idet WEF placerede Danmark som nummer 10 ud af 139 undersøgte lande, når det kom til kvaliteten af den overordnede infrastruktur.<sup>221</sup> Men overordnet set, kan det altså fastslås, at Danmark ligger højt placeret internationalt, når man ser på infrastrukturen, hvilket tabel 4.11 også viser..<sup>222</sup>

<sup>215</sup> Trafikministeriet 2009: "En grøn transportpolitik", s. 15 f., Det er planen, at letbanen skal sammenkoble de to sidebaner Grenåbanen og Odderbanen og dertil gå fra Århus Hovedbanegård til Århus N i den såkaldte 1. fase. På sigt er der planer om, at letbanen skal kobles til Silkeborg, Randers, Skanderborg og Hadsten (Midttrafik: <http://www.midttrafik.dk/letbane/forside++letbane>).

<sup>216</sup> Fra 1993-2006 steg pendlingen til Århus fra Randers, Silkeborg og Grenå med henholdsvis 86 %, 71 % og 142 %. (Midttrafik: <http://www.midttrafik.dk/letbane/baggrund>).

<sup>217</sup> Persontrafikken i Århusområdet bliver først og fremmest afviklet via motorkøretøjer. I 1999 blev kun 2 % af persontrafikken således afviklet via banetransport (Midttrafik: <http://www.midttrafik.dk/letbane/baggrund>).

<sup>218</sup> Der kan i forbindelse med talangivelserne i de følgende tabeller forekomme en diskrepans i forhold til de tabeloversigter, der blev angivet i det foregående afsnit hvad angår person- og godstransportarbejdet. Dette skyldes, at de tabeller, der er hentet fra Hans Christian Johansen bygger på andre beregningsmetoder end de tabeller, der er blevet anvendt i det efterfølgende afsnit. Endvidere er der ved flere af de følgende tabeller inddraget tal, der inkluderer transittrafikken, idet det giver en anelse mere nuanceret billede af primært godstrafikarbejdet.

<sup>219</sup> World Economic Forum er en uafhængig international organisation med sæde i Schweiz, der hvert år afholder møder med deltagelse af politiske topledere og meningsdannere (World Economic Forum: <http://www.weforum.org/en/about/index.htm>).

<sup>220</sup> Også Infrastrukturkommissionen fastslår, at der er en klar sammenhæng mellem vækst i transportarbejdet og den økonomiske vækst (Infrastrukturkommissionen 2008: Danmarks transportinfrastruktur 2030, s. 122 f.).

<sup>221</sup> World Economic Forum: Global competitiveness Report 2010/2011. I den forbindelse placerede de enkelte infrastrukturuområder sig som følger for Danmarks vedkommende: Jernbanen: 12, Havne: 10, Luftfart: 6 og Veje: 9 (Ibid.).

<sup>222</sup> Ifølge den Schweiziske management-skole IMD lå Danmark nr. 2 inden for infrastrukturens distributionsevne i deres publikation World Competitiveness Yearbook. I forbindelse med vedligeholdelse og udvikling af infrastrukturen

Tabel 4.11: De 10 bedst placerede lande vedr. transport i GCI 2006-07:

Jernbanen	Havne	Luftfart	Veje
1. Schweiz	1. Singapore	1. Singapore	1. Singapore
2. Japan	2. Holland	2. Tyskland	2. Frankrig
3. Frankrig	3. Hong Kong	3. Hong Kong	3. Schweiz
4. Tyskland	4. Tyskland	4. Holland	4. Tyskland
5. Hong Kong	5. Belgien	5. Frankrig	<b>5. Danmark</b>
6. Holland	<b>6. Danmark</b>	6. UK	6. Hong Kong
7. Belgien	7. Finland	7. F. Arabiske Emir.	7. USA
<b>8. Danmark</b>	8. Japan	8. Japan	8. Japan
9. Singapore	9. F. Arabiske Emir.	<b>9. Danmark</b>	9. Østrig
10. Finland	10. Frankrig	10. Finland	10. Belgien

Kilde: Infrastrukturkommissionen 2007, notat af 2.1. 2007.

I det følgende vil transportudviklingen samt investeringer i infrastrukturudviklingen blive gennemgået.

Hvis man ser på persontransportudviklingen i Danmark siden 1993, så fremstår bilismen stadig som den klart største faktor, hvilket nedenstående tabel 4.12 vidner om.

Tabel 4.12: Den indenlandske persontransport efter transportmiddel og tid målt i mio. personkm:

	1993	1995	1997	1999	2001	2003	2005	2007	2009
Køretøjer på veje i alt	63 175	64 619	66 462	67 987	66 633	67 424	69 043	71 493	71 165
Motorkøretøjer i alt	60 110	61 796	63 880	65 582	64 405	65 071	66 721	69 289	68 907
Personbiler og varebiler << 2.001 kg.	47 240	47 998	49 503	50 887	49 183	49 280	49 771	51 286	51 785
Varebiler over 2.000 kg.	5 506	5 699	5 872	6 306	6 875	7 520	8 676	9 671	8 799
Busser i alt	6 601	7 284	7 596	7 397	7 332	7 272	7 250	7 250	7 250
Tog	4 939	4 888	5 173	5 310	5 721	5 893	6 136	6 353	6 389
Skib	565	574	541	266	235	248	226	215	187
Fly	449	497	519	398	338	285	316	377	379

Kilde: Vejdirektoratet og Danmarks Statistik (tog, skib, fly)

Det ses, at der skete en stigning i det samlede indenlandske persontransportarbejde fra 1993 til 2009 på 9.799 mio. personkm – en stigning på godt 15 procent over de 16 år. I løbet af hele perioden ligger motorkøretøjers andel af det samlede persontransportarbejde ganske stabilt omkring de 91 procent, mens togenes andel har en ganske svag stigning, idet togene stod for 7,5 procent af den samlede persontransport i 1993, hvilket var steget til 8 procent i 2009. De to transportområder, skib og fly, stod for en stadig mindre andel af den samlede indenlandske persontransport, hvilket blev illustreret ved, at ingen af de to områder kunne komme op på bare 1 procent, af det samlede

---

placerede Danmark sig som nr. 7. Undersøgelsen inddrog 65 nationer og regioner (Infrastrukturkommissionen 2007, notat af 2.1.2007 samt IMD: <http://www.imd.org/about/pressroom/pressreleases/IMD-World-Competitiveness-Yearbook-2006.cfm>).



indenlandske persontransportarbejde i 2009. Ibrugtagningen af Storebæltsbroen i 1997/98 har været en medvirkende faktor i forbindelse med sidstnævnte. Det samlede persontransportarbejder kulminerede i 2007 for derpå at falde en anelse i 2009. Sidstnævnte skyldes finanskrisen.

Hvis man ser på godstransportarbejdet, så tegner følgende mønster sig for lastbilområdet siden 1998.

Tabel 4.13: Vejgodstransport i Danmark (faktiske tal) efter enhed (danske lastbiler over 6 ton), kørselsart og tid:

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Kørte mio. tonkm.	21.373	23.239	24.020	22.155	22.518	23.009	23.110	23.300	21.253	20.558	20.481	16.877

Kilde: Statistikbanken.

Tabel 4.13 viser, hvorledes vejgodstransporten per lastbil på danske veje faktisk gik ganske betydeligt tilbage fra 1998 til 2009, idet der var en tilbagegang på 4.496 mio. tonkm, hvilket svarede til en tilbagegang over de 11 år på 21 procent. Omend finanskrisen satte sit tydelige præg i form af en betydelig nedgang fra 2008 til 2009, så illustrerer tabellen, at nedgangen i kørte mio. tonkm. faktisk begyndte allerede fra 2006.

Tabel 4.14: Vejtransport i Danmark, inklusiv transittrafikken, (faktiske tal) efter enhed (danske lastbiler over 6 tons), kørselsart og tid:

	1998	2000	2002	2004	2006	2008	2009
Pålæst godsmængde (1000 ton)	204.251	223.767	209.358	191.509	192.999	193.538	149.319

Kilde: Statistikbanken.

Hvis man ser på den samlede vejtransport på danske lastbiler, hvor man måler udviklingen på den pålæssede godsmængde, så er tilbagegangen fra 1998 til 2009 faktisk endnu mere markant end det var tilfældet i den forrige tabel. Således var der en tilbagegang fra 1998 til 2009 i den pålæssede godsmængde på 54.932.000 ton hvilket var en tilbagegang på 27 procent. Hvis man måler tilbagegangen fra år 2000, hvor godsmængden toppede, til 2009, var der tale om en tilbagegang på hele 33 procent på blot ni år. Det ses endvidere, at tilbagegangen inden for den pålæssede

godsmængde allerede skete mellem 2000 og 2002, hvor den forrige tabel viste, at tilbagegangen inden for antal kørte tonkm først indfandt sig i 2006. Dermed syntes der altså at være et tidligere og større fald i nærtransporten inden for godstransportarbejdet med lastbiler i forhold til fjernttransporten.

Hvis man ser på transporten af gods på banenettet, så var der en begrænset fremgang i perioden fra 1993 til 2003, hvorefter det er gået tilbage siden 2003, så tallet lå på nogenlunde det samme i 2009 som i 1993.

Tabel 4.15: Jernbanetransport af gods i Danmark efter banenettet, transporttype, enhed og tid:

	1993	1995	1997	1999	2001	2003	2005	2007	2009
Banenettet i alt									
Kørsel i alt									
Mio. tonkm	1 764	1 998	1 992	1 974	1 987	2 013	1 976	1 779	1 698

Kilde: Statistikbanken.

Tabel 4.16 nedenfor viser, at der faktisk ikke var tale om den nogenlunde samme transportsituation i 1993 og 2009 for banetraffikkens side. Således illustrerer tabel 4.16, at der var tale om en tilbagegang i fragtmængden fra 1993 til 2009 på 2.608.000 tons – hvilket svarede til en tilbagegang på 30 procent. Dermed viser jernbanetransporten af gods samme mønster som lastbiltrafikken – nemlig at godsmængden faldt tidligere og kraftigere end antallet af tonkm, hvilket vil sige, at det især var nærtrafikken, der gik tilbage. Dermed steg den gennemsnitlige kørselslængde pr. indladet ton med andre ord.

Tabel 4.16: Jernbanetransport af gods i Danmark inklusiv transittrafikken efter banenettet, transporttype, enhed og tid:

	1993	1995	1997	1999	2001	2003	2005	2007	2009
Banenettet i alt									
Kørsel i alt									
1000 ton	8 772	9 883	8 945	7 830	7 520	7 998	7 706	6 901	6 163

Kilde: Statistikbanken.

Tabel 4.17: Godstransport over danske havne inkluderet transittrafik målt i 1000 ton:

	1993	1995	1997	1999	2001	2003	2005	2007	2009
Godstransport i alt	91 083	101 486	101 001	85 393	81 767	89 702	86 172	94 106	78 912

Kilde: Statistikbanken.

Det ses, at der ligesom de andre transportområder har været tale om nedgang i den samlede godstransportmængde inden for skibsfarten fra 1993 til 2009. For skibsfarten har der inden for denne sekstenårige periode været tale om en tilbagegang på 12.171.000 ton, hvilket svarede til en tilbagegang på 13 procent.

Tabel 4.18: Oversigt over det samlede godstransportarbejde i Danmark, inklusiv transittrafikken efter transporttype, enhed (1000 tons) og tid:

	1999	2001	2003	2005	2007	2009
Lastbiler	216.297	205.229	205.404	206.465	197.628	149.319
Jernbaner	7.830	7.520	7.998	7.706	6.901	6.163
Skibsfart	85.393	81.767	89.702	86.172	94.106	78.912
I alt	309.520	294.516	303.104	300.343	298.635	234.394

Kilde: Bygger på tallene fra de foregående tabeller (Statistikbanken).

Tabel 4.18 viser, at der skete en nedgang i det samlede godstransportarbejde i Danmark inden for de tre transportområder fra 1999 til 2009. Der var imidlertid ikke tale om nogen stor samlet ændring fra 1999 til 2007. Fra 2007 til 2009 skete et markant fald i transportmængden som følge af finanskrisen. Dertil viser tabellen, at der faktisk var tale om en ganske ujævn udvikling i godstransportarbejdet med lastbiler, hvis man sammenligner med tabel 4.14.

Tabel 4.19 giver en oversigt over de forskydninger, der var inden for godstransportsektoren fra 1999 til 2009.

Tabel 4.19: Oversigt over det samlede godstransportarbejde i Danmark efter transporttype, målt i procent og tid:

	1999	2001	2003	2005	2007	2009
Lastbiler	70,0	69,7	67,8	68,7	66,2	63,7
Jernbaner	2,5	2,6	2,6	2,6	2,3	2,6
Skibsfart	27,5	27,7	29,6	28,7	31,5	33,7
I alt	100	100	100	100	100	100

Kilde: Beregnet ud fra foregående tabel.

Tabellen viser, at lastbiler stod for hovedparten, dvs. cirka 2/3, af godstransporten mellem 1999 og 2009, mens skibsfarten lå på omtrent 1/3 og jernbanerne havde en særdeles lille del af godstransporten. I løbet af de 10 år er det dog værd at bemærke, at lastbilerne taber cirka 6 procent af den samlede godstransport, mens skibsfarten tilsvarende øger sin andel af godstransportarbejdet med cirka 6 procent.

Hvis man udelukkende ser på det nationale godstransportarbejde, hvor den internationalt orienterede godstransport ikke er medtaget, ser udviklingen ud som følger:

Tabel 4.20: Det indenlandske godstransportarbejde efter trafikgruppe og tid (målt i mio. tonkm):

	1993	1995	1997	1999	2001	2003	2005	2007
Nationalt godstransportarbejde i alt	..	..	..	19 453	20 343	21 624	21 419	21 563
Transportarbejde med lastbiler, national kørsel	8 780	9 325	9 712	10 426	10 887	11 012	11 058	11 800
Godstransport med jernbane, national	515	591	615	579	388	372	442	146
Godstransport vha. rørledninger	4 070	4 619	6 087	6 643	7 229	7 837	7 821	6 746
Godstransport med skib	..	..	..	2 805	1 836	2 403	2 098	2 871

Kilde: Statistikbanken.

Det ses, at lastbiler stod for over halvdelen af det samlede nationale godstransportarbejde fra 1999 til 2007. Dertil kan man se, at der var en stigning i det samlede godstransportarbejde fra 1999 til 2007 på cirka 11 procent. Ellers er det værd at bemærke, at godstransporten med jernbane nærmest forsvinder ud af statistikken fra 1993 til 2007, mens området ”rørledninger” havde en betydelig vækst fra 1993 til 2007 på 2.676 mio. tonkilometer – en vækst på 66 procent.<sup>223</sup> Den voldsomme vækst inden for dette område skyldtes en øget trafik af olie og naturgas via de danske rørledninger i Nordsøen.<sup>224</sup> For den nationale godstrafik med skib var der reelt tale om status quo, hvis man ser på godstransportarbejdet i 1999 og 2007, men som det fremgår af det foregående, så var og er skibstrafikkens godstransport koncentreret udenrigs.

<sup>223</sup> I forbindelse med banetraffikkens beskedne andel af den samlede godstrafik så er en del af forklaringen herpå ifølge Erhvervs og Økonomiministeriet, at stordriftsfordele er en central faktor inden for dette område (Økonomi og Erhvervsministeriet 2002: Vækstvilkår i Danmark, s. 212 f.). Derfor spiller godstrafikken typisk en større rolle i geografisk store lande og omvendt i mindre lande.

<sup>224</sup> Statistikbanken: [http://www.dst.dk/Vejviser/Find\\_Rundt/Emneord/search.aspx?keyword=transport&searchid=232](http://www.dst.dk/Vejviser/Find_Rundt/Emneord/search.aspx?keyword=transport&searchid=232)

#### 4.2.7. Infrastrukturinvesteringer siden 1993

Der er blevet investeret ganske massivt i den danske infrastruktur siden 1993. Staten fremstår stadig som den altovervejende hovedinvestor. Følgende vil give et indblik i statens trafikinvesteringer inden for anlæg og vedligeholdelse af vejnettet og jernbaneområdet siden 1993.

Tabel 4.21: Investeringer i vejnettet efter enhed, investeringstype og målt i mio. kr.:<sup>225</sup>

	1993	1995	1997	1999	2001	2003	2005	2007	2009
Årets priser									
Vejnettet i alt	5 697	6 643	6 770	7 444	8 884	9 556	12 601	13 028	11 676
Anlægsudgifter	1 763	2 578	2 990	3 119	3 971	4 359	6 913	7 600	5 225
Drift og vedligeholdelse	3 934	4 065	3 780	4 325	4 913	5 197	5 688	5 428	6 451
Storebæltsforbindelsen	4 566	2 197	1 479	118	23	4	29	44	77
Øresundsforbindelsen	484	1 692	3 223	1 796	4	5	1	6	5

Kilde: Statistikbanken.

Tabel 4.22: Investeringer i jernbanenettet efter enhed, investeringstype og målt i mio. kr.:<sup>226</sup>

	1993	1995	1997	1999	2001	2003	2005	2007	2009
Årets priser									
Banenettet i alt	6 218	5 320	6 527	4 719	3 426	2 511	1 795	1 729	2 656
Banedanmarks net i alt	1 079	1 101	854	978	1 455	1 572	1 204	1 396	2 097
DSB, nyinvesteringer	..	..	256	768	878	934	386	263	282
Storebæltsforbindelsen	4 566	2 197	1 479	118	23	4	29	44	77
Øresundsforbindelsen	484	1 692	3 223	1 796	4	5	1	6	5
Metroen	6	167	840	1 787	1 891	798	517	238	448

Kilde: Statistikbanken.

Følgende forhold gør sig bemærket, når man ser på Tabel 4.22. Vejnettet skiller sig ud som det område, hvor der bliver brugt flest penge fra statens side (1993 undtaget). Det gælder både de løbende anlægsudgifter og vedligeholdelsesudgifter. Sidstnævnte tendens har været stadig mere markant siden 1999. Hvor staten investerede flest penge i banenettet i 1993, og de to områder fulgtes nogenlunde ad indtil sluthalvfemserne, så har der været så betragtelige investeringer i vejnettet *vis a vis* banenettet siden da, at vejnettet i de angivne år siden 2003 har modtaget 3-4 gange så mange penge. I den forbindelse skal det bemærkes, at en del af forklaringen herpå var

<sup>225</sup> Investeringer i Storebælts- og Øresundsforbindelserne er inkluderet jernbanedelen.

<sup>226</sup> Investeringer i Storebælts- og Øresundsforbindelserne er inkluderet vejdelene.

udbygningen af motorvejsnettet i nævnte periode samt vedligeholdelsen af samme.<sup>227</sup> Desuden bør det i den forbindelse påpeges, at banenettet allerede kan betegnes som i vid udstrækning at være anlagt så det dækker hovedparten af landet. Det samme kan ikke siges om motorvejsnettet, hvorfor det i den forstand ikke er så underligt, at der har været øgede udgifter til vejanlæg *vis a vis* baneanlæg.<sup>228</sup>

Følgende tabel giver et overblik over den ganske markante udvikling, der har været inden for nyanlæg på motorvejsområdet.

Tabel 4.23: Samlet motorvejsstrækning i Danmark målt i km:

	1993	1995	1997	1999	2001	2003	2005	2007
Hele landet								
Motorveje	706	796	834	902	978	1 010	1 032	1 071

Kilde: Statistikbanken

Der skete altså en udbygning af motorvejsnettet på landsplan på 365 km, hvilket var en stigning på cirka 50 procent af det samlede motorvejsnet fra 1993 til 2007.

#### 4.2.8. Sammenfatning

Overordnet set har der været en kolossal stigning i både persontransportarbejdet og godstransportarbejdet i Danmark siden 1945. Begge de nævnte områder blev mere end seksdoblet fra 1950 til 2007, hvis man måler det indenlandske transportarbejde.

Det transportområde, som udviklede sit trafikarbejde mest markant, var motorkøretøjer. Dette transportområdes betydning eskalerede i takt med den øgede velstand og udbygningen af motorvejsnettet. Hvor bilerne stod for cirka 40 procent af det indenlandske persontransportarbejde i 1950, så steg denne andel særdeles hurtigt, så det har ligget nogenlunde stabilt omkring de 80 procent siden 1970. Også inden for godstransportarbejdet har bilismen haft en stigende indflydelse siden 1950, idet lastbilernes andel lå på godt 50 procent af det samlede indenlandske godstransportarbejde i 1950 for at ligge mellem cirka 70 og cirka 80 procent i perioden fra 1960 og frem.

<sup>227</sup> Ifølge Økonomi og Erhvervsministeriet kan vedligeholdelse af fx veje have mindst lige så stor væksteffekt som etablering af nye veje (Økonomi og erhvervsministeriet 2002: Vækstvilkår i Danmark, s. 205 f.).

<sup>228</sup> Dog kan man argumentere for, at elektrificering af banenettet er en form for nyanlæg inden for baneområdet.

Hvis man ser på det andet store transport- og infrastrukturområde, jernbanen, så har udviklingen siden 1945 været præget af den voldsomme konkurrence med bilismen. Den betydelige afvikling af sidebanerne i 1950'erne og 1960'erne vidnede om, at det var en ulige kamp. Når man ser på godstransportarbejdet, så har lastbiltrafikken mere eller mindre overtaget den landbaserede del af dette transportområde. Dette har først og fremmest været muligt på basis af motorvejsudbygningen. Når man ser på persontransportarbejdet, så har motorkøretøjerne også sat sig på dette transportområde i betydeligt omfang. Når man ser på skibsfarten, så har den spillet en væsentlig mindre rolle efter etableringen af Storebæltsforbindelsen inden for det indenlandske persontransportarbejde. Inden for godstransportarbejdet har skibsfarten spillet en mindre rolle nationalt set, men en betydelig og voksende rolle, når man inddrager den internationale trafik.

Flytransporten har generelt set spillet en voksende rolle inden for primært persontransportarbejdet siden 1945, men spiller stadig en mindre rolle inden for godstransportområdet, når man sammenligner med de øvrige transportområder. Når man måler dette områdes betydning erhvervsmæssigt set inden for persontransporten, så fremstår flytransporten imidlertid som en ganske vægtig faktor.<sup>229</sup>

Hvis man ser på det infrastrukturområde, som der ubetinget blev brugt flest penge på i Danmark siden 1945, nemlig udbygningen af motorvejsnettet, så blev den først og fremmest baseret på et efterspørgselsdrevent rationale. Dette blev mest tydeligt illustreret, da man skulle anlægge ”Det store H”, hvor man valgte den jyske linjeføring i det område, hvor erhvervslivet og befolkningen var koncentreret. Den samme argumentation går igen, når man anlægger ekstra motorvejsspor i det allerede eksisterende motorvejsnet. Udviklingen af motorvejsnettet har været af kolossal betydning både i forhold til persontransport- og godstransportarbejdet, hvilket er blevet belyst i ovenstående. Dertil har især motorvejsudbygningen medført betydelige ændringer i bystrukturene og virksomhedernes lokaliseringmønstre.<sup>230</sup> Ellers skal det bemærkes, at de klart største infrastrukturelle enkeltinvesteringer i denne periode var Øresundsforbindelsen og Storebæltsforbindelsen, som blev taget i brug hhv. 1997/98 og 2000. I særdeleshed har Storebæltsforbindelsen ændret det danske logistiske landskab, og har været kraftigt medvirkende til den nationale transportvækst. Således har Storebæltsforbindelsen spillet afgørende ind, når man ser på persontransportarbejdet med motorkøretøjer og jernbanen samt inden for godstransportarbejdet

<sup>229</sup> Jf. afsnittet ”Den østjyske lufthavnsdebat 1995-1999”.

<sup>230</sup> Jf. motorvejsafsnittet.

med lastbiler på nationalt plan. Dertil har Storebæltsbroen medført en markant nedgang i indenrigsflyvningen og mindsket den indenrigsorienterede skibstrafik.<sup>231</sup> Etableringen af Storebæltsforbindelsen har givetvis været en af de mest betydningsfulde infrastrukturelle anlægsinvesteringer i Danmark siden 1945. Hvor de daværende indledende økonomiske argumenter omkring broen først og fremmest var efterspørgselsdrevne, og pegede i retning af en jernbanebro, så blev det de udbudsdrevne argumenter, der sejrede. Sidstnævnte gik først og fremmest på at Danmark skulle ”knyttes sammen”, at der skulle findes et kompromis mellem bane- og vejtrafikken, og at man skulle have en højbro frem for en tunnel (symbolværdien).<sup>232</sup> At man med denne udbudsdrevne løsning faktisk fik den klart bedste erhvervsmæssige løsning er et eksempel på, at infrastrukturelle trafikløsninger ikke kun bør baseres på efterspørgselsdrevne argumenter. Storebæltsforbindelsen og Øresundsforbindelsen har endvidere været eksempler på, at staten har benyttet sig af et brugerfinansieret grundlag i forbindelse med etablering af større infrastrukturelle anlæg.

I forbindelse med såvel transport- som infrastrukturudviklingen siden 1945, skal slutteligt kort fremhæves nogle centrale forhold, som har haft indflydelse på dels transportområdet dels infrastrukturudviklingen.<sup>233</sup> Et centralt punkt har således været Danmarks indtræden i EF i 1973 og følgerne af det stadig tættere samarbejde inden for EU. Sidstnævnte har blandt andet haft betydning i forbindelse med implementeringen af EU’s indre marked, hvor det primære mål har været fri bevægelighed af kapital, varer og arbejdskraft. EU-samarbejdet har dertil haft i betydning i forbindelse med voksende miljøpolitiske krav inden for transportområdet og større infrastrukturanlæg. Som nævnt, har det været en EU-målsætning at fremme ”bæredygtig transport”, hvilket eksempelvis sigter mod at fremme godstrafikken via skibsfart og togdrift.<sup>234</sup>

---

<sup>231</sup> Geografiprofessor Christian Wichmann Matthiessen har dertil anført, at Storebæltsforbindelsen har medført en firedobling af biltrafikken, en kraftig vækst i ”en-dages-turisme”, og at den først og fremmest har styrket trekantsområdet, når man vurderer broens erhvervsmæssige konsekvenser (Matthiessen 2010, Foredrag på Århus Universitet af 26.3.2010).

<sup>232</sup> Kristiansen 1995, s. 93f.

<sup>233</sup> Flere af disse overordnede forhold kan siges allerede at være blevet påpeget. I særdeleshed i forbindelse med afsnittene omkring erhvervsudviklingen og i teoriets afsnit.

<sup>234</sup> Jf. søfartsafsnittet. Transportforskeren Jørgen Kristiansen fremhævede i 1995 fire overordnede forhold som centrale i forbindelse med de regionale transportudviklingsmuligheder i EU, når man ser på perioden fra 1993: 1) liberalisering af transportmarkedet, 2) den teknologiske udvikling herunder informations- og telematiksystemer i forbindelse med trafikafviklingen på de fælleseuropæiske transportnet, 3) gennemførelse af nye store infrastrukturanlæg ifm. udbygningen af de transeuropæiske transportnet og 4) de voksende miljøkrav og herunder kravet om bæredygtig transport (Kristiansen 1995, s. 111 f.).



Følgende fire forhold fremstår, ifølge transportforsker Jørgen Kristiansen, som centrale elementer i udviklingen af det fælleseuropæiske transportnet:

- I. Et højklasseret motorvejsnet og en moderne park af lastbærere (bl.a. containere) og lastbiler.
- II. Et netværk af transportcentre og kombiterminaler, der skal sammenknytte vejtransport, banetransport og søfart, så der er en glidende og hurtig overgang imellem de enkelte transportsystemer.<sup>235</sup>
- III. Et netværk af højhastighedsbaner og transporttelematik.
- IV. Et netværk af informatik og telematik, der skal betjene papirløs dokumentoverførsel og transporttelematik.<sup>236</sup>

Udviklingen af Storebæltsforbindelsen, Øresundsforbindelsen og den kommende Femernbro er/var samtidig eksempler på, at større infrastrukturelle trafik anlæg i Danmark ikke længere kan ses som isolerede danske beslutninger, men skal indregnes som del af en bredere europæisk transportsammenhæng.<sup>237</sup>

### 4.3. Udviklingen inden for motorvejsområdet

Udbygningen af motorvejsnettet, som især har fundet sted siden 1970'erne, har haft en støt stigende betydning for person- og godstransporten. I 2004 blev 22 % af vejtrafikarbejdet afviklet på motorvejene, til trods for at motorvejene kun udgjorde 1,4 procent af vejnettet.<sup>238</sup> Udover at motorvejene forbinder de store byregioner og indgår i et overordnet europæisk vejnet, så er motorvejenes nøglerolle centralt forbundet med tidsperspektivet *vis a vis* det øvrige vejnet alene af

<sup>235</sup> I forbindelse med dette område skal påpeges, at Århusområdet inden for godstransportområdet fik etableret et transportcenter ved Årslev i 2008, som efter planen skal stå fuldt udbygget i 2012, hvorved det bliver Danmarks største transportcenter. Transportcenteret ved Årslev ligger tæt på E45 og har også gode forbindelsesmuligheder til Århus Havn. (Erhvervsbladet: 13.5.2009). Århus centrale transportcenter lå tidligere på Søren Friichsvej, men har med Årslev-placeringen fået en bedre placering i forhold til motorvejen. Imidlertid er der ingen tilkobling til jernbanen, hvilket igen understreger banetraffikkens nedprioritering inden for godstransporten.

<sup>236</sup> Kristiansen 1995, s. 114 ff. Kristiansen påpeger, at alle fire områder er hovedelementer for just-in-time transport (jf. søfartsafsnittet).

<sup>237</sup> Allerede i 1984 påpegede den store industri/erhvervsorganisation *European Round Table of Industrialists (ERT)* på en række infrastrukturelle områder, der ifølge organisationen burde udbygges. Af de punkter der blev påpeget, var blandt andet de nævnte tre broer. EU's transportpolitiske politik og initiativer har efterfølgende i høj grad været en opfølgning af ERT's infrastrukturelle ideer (Ibid., s. 116 f. samt *European Round Table of Industrialists*: [http://www.ert.be/working\\_group.aspx?wg=16](http://www.ert.be/working_group.aspx?wg=16)).

<sup>238</sup> Harder Hovgesen og Nielsen 2007, s. 289 f. Som forklaring på motorvejenes stigende betydning og markante udnyttelsesgrad angiver forfatterne, at motorvejene fremstår som centrale bindeled mellem landets byudviklingsregioner kombineret med den generelle økonomiske og teknologiske udvikling i Danmark (Ibid.).

den årsag, at motorvejene i udgangspunktet muliggør en hurtigere transport af personer og varer i forhold til det øvrige vejnet.

#### 4.3.1. De indledende år – perioden 1945-1973

De første år efter 2. Verdenskrig var ikke præget af nogen voldsom stigning i antallet af biler i Danmark. Dog skete der visse organisatoriske ændringer, der skulle få indflydelse på vejvæsnet udbygning de kommende årtier.

I takt med at der skete en voldsom stigning i antallet af biler i Danmark fra 1951 og især fra 1955, begyndte staten at gøre klar til massive investeringer i såvel hovedlandevejsnettet som nye motorveje. De store linjer inden for motorvejsnettet blev tegnet frem til 1963. I 1963 blev der vedtaget en ny vejlov, hvorefter staten fik ansvaret for bestyrelsen af motorveje samt tilknyttede anlæg. Frem til 1963 havde det været amterne, der anlagde motorvejene i Danmark – om end staten stadig dækkede langt hovedparten af udgifterne. Perioden fra 1963 og frem til 1968-69 blev derefter primært brugt på de mere praktiske forberedelser, såsom anlægslove og motorvejskontorer.<sup>239</sup> I 1971 blev vejloven ændret nok engang, og det i 1949 oprettede vejdirektorat fik med denne ændring nærmest fuld kontrol med hovedlandevejene. Definitionen af disse blev dertil udvidet, så en hovedlandevej herefter var alle veje der ”bandt regioner sammen eller befordrede gennemgående trafik”.<sup>240</sup> Amtsvejvæsnerne havde projekteringen og tilsynet med anlægsarbejdet for det almindelige hovedlandevejsnet, men det var på Vejdirektoratets vegne og efter dets direktiver, hvorved amterne med den nye lov mistede indflydelse. Vejloven af 1971 var en følge af kommunalreformen af 1970. Sidstnævnte havde også andre for vejvæsnet afgørende følger, idet reformen bl.a. reducerede antallet af amter fra 25 til 14. Samtidig fik amterne nu deres egen blokstøtte og kunne herefter selv disponere over de midler, de havde til rådighed inden for vejområdet. Denne udvikling var ifølge arkivar Steffen Jørgensen, også til gavn for den generelle udvikling af vejvæsnet.<sup>241</sup>

Inden vejloven af 1971 var der gennem 1960erne blevet lagt fundamentet for en omfattende udbygning af landets motorvejsnet. Med Det Trafikøkonomiske Udvalgs betænkning af 1961<sup>242</sup>

<sup>239</sup> Steffen E. Jørgensen 2001, s. 323 ff. samt 341 f.

<sup>240</sup> Ibid., s. 348 f. Hovedlandevejsnettet dækkede i 1971 over 4.500 km vejnet (Ibid.).

<sup>241</sup> Ibid., s. 349 ff.

<sup>242</sup> Arkivar Steffen Elmer Jørgensen påpeger i en redegørelse omkring baggrunden for Det Trafikøkonomiske Udvalgs nedsættelse og virke, at det tilsyneladende ikke var Vejdirektoratet men derimod Det Økonomiske Sekretariat, der spillede den mest afgørende rolle (Jørgensen 2003, s. 41ff.).

samt Vejdirektoratets plan for udbygning af den jyske motorvej i 1962 havde politikerne en ambitiøs og optimistisk plan for udviklingen af motorvejsnettet de kommende årtier. Den samlede plan byggede på ideen om ”Det store H”, hvorudfra det danske motorvejsnet groft sagt skulle danne bogstavet H, når man så det færdige motorvejsnet på landkortet. ((Evt indsættelse af kort) I store træk var motorvejsnettet dermed tiltænkt at følge samme rute som det første hovedlandevejsnet.<sup>243</sup> Starten af tresserne var i høj grad tiden, hvor ikke blot de store linjer blev skitseret, men hvor også bølgerne om selv samme linjer gik højt – ikke mindst når det kom til placeringen af den jyske motorvej.<sup>244</sup> I 1965 vedtog Folketinget imidlertid Vejdirektoratets linjeføringsplan, hvorudfra den jyske motorvej var tiltænkt at følge den ”klassiske” vej fra Kruså til Aalborg langs den østlige del af Jylland. Den sidste halvdel af 1960erne blev i høj grad anvendt til at forberede udbygningen med anlæggelse af motorvejskontorer i Viby i 1967, Næstved i 1969 og Birkerød i 1970. Dog blev der bygget centrale anlæg som Limfjordstunnelen fra 1965-69 og den nye Lillebæltsbro i perioden 1964-70.

#### 4.3.2. Perioden efter 1973

Perioden fra midten af 1950erne til 1973 markerede sig ved høj grad af vækst- og fremskridtsoptimisme. Dette kom til udtryk samfundsøkonomisk men ikke mindst i den trafikale udvikling og planlægning. Oliekrisen i 1973 var et brutalt brud med denne optimisme, og fik hurtigt konsekvenser i forhold til de ambitiøse motorvejsplaner, der var udviklet i 1960erne. I 1975 foreslog daværende trafikminister Niels Matthiasen nødtvunget, at ”Det store H” blev ændret til ”det lille h”, hvorved motorvejsudbygningen skulle stoppe ved Århus, og motorvejsudbygningen Århus - Aalborg skulle indstilles. Sidstnævnte blev året efter vedtaget i Folketinget med anlægsloven af 10. juli 1976. Denne trafikpolitiske situation blev fastholdt frem til 1986. Til trods for at 1970erne trafikhistorisk er mest kendt for denne markante negative beslutning, så markerede årtiet sig faktisk ved, at det var i denne periode, der blev bygget mest motorvej i Danmark. I 1986 vurderede Schlüter-regeringen, at der var kommet så meget styr på statsfinanserne, at planerne om ”Det store H” kunne genoptages og færdiggøres, og den sidste større strækning der manglede,

<sup>243</sup> Jørgensen 2001. 373 ff. Ideen om motorvejsplanen ”Det store H” blev luftet allerede i 1936, hvor en række danske og svenske entreprenør- og ingeniørfirmaer stillede med en for datiden usædvanlig ambitiøs plan for udbygning af motorvejsnettet (Ibid., s. 295 ff.).

<sup>244</sup> Ikke mindst Århus-professoren Johs. Humlums planer, der fremkom i 1960, vakte stor opsigt. Humlum ville placere motorvejen langs den jyske højderyg, hvorved han blandt andet ønskede at skabe nye vækstcentre (Ibid., s. 377 ff.).

Hobro Syd – Aalborg Syd, kunne indvies i 1994.<sup>245</sup> Den nye ekspansive vejpolitik fra 1986 medførte samtidig etableringen af Storebæltsbroen (1986-1998) og Øresundsbroen (1993-2000). I 1998 blev der igen ændret i vejbestyrelsesforholdene, idet Vejdirektoratet mistede ansvarsmyndigheden over 2/3 af det hidtil bestyrede hovedlandevejsnet, og amterne overtog ansvaret. Vejdirektoratet beholdt dog den fulde bestyrelse af motorvejene og de større almindelige hovedlandeveje.<sup>246</sup>

Figur 1: ”Det store H”:



Kilde: Det virtuelle museum.

En væsentlig faktor, når man skal vurdere nødvendigheden af infrastrukturelle tiltag inden for motorvejsområdet i perioden efter 2. Verdenskrig, er udviklingen af antallet af motorkøretøjer i Danmark. Følgende tal angiver udviklingen fra 1950 til 1990.

Tabel 4.24: Antallet af registrerede motorkøretøjer i Danmark 1950-1990:

	1950	1960	1970	1980	1990
Samlet antal motorkøretøjer	169.194	504.080	1.285.222	1.694.550	1.900.000

Kilde: Jørgensen 2001.

<sup>245</sup> Ibid., s. 388 ff.

<sup>246</sup> Ibid., s. 353 ff. Ifølge Jørgensen var Vejloven af 1998 et skaktræk fra Amtsrådsforeningens side i et forsøg på at retfærdiggøre amtskommunernes fortsatte eksistens (Ibid., s. 363 f.). Som bekendt var det en stakket frist. Med Kommunalreformens effektivering fra 2007 er Amterne nu historie, og der er i stedet oprettet 5 Storregioner i Danmark. Efter 2007 blev ansvaret for hovedlandevejene fordelt mellem staten og kommunerne. Hovedparten er overgået til kommunerne, mens de største og mest betydningsfulde vurderet ud fra en række erhvervs- og distributionsmæssige kriterier hører ind under staten.

Tallene illustrerer en ganske voldsom udvikling af den danske bilpark, hvilket selvsagt også lagde et betydeligt pres på udbygningen af det danske vejnet og ikke mindst motorvejsnettet.

#### 4.3.3. Udviklingen af det østjyske motorvejsnet

I 1965 blev projekteringsloven for den jyske motorvej vedtaget, og i 1968 blev det besluttet, at udbygningen skulle udgå fra to steder – nemlig Århus og Kolding. Fra disse to steder blev der arbejdet sydpå til henholdsvis Kolding og grænsen. De nævnte strækninger blev igen delt ind i delstrækninger. Når strækningen fra Århus til grænsen var færdig, skulle arbejdet med motorvejen Århus-Hobro og Hobro-Aalborg påbegyndes. Hurtigt i processen blev arbejdet med den allersydligste del af den jyske motorvej prioriteret først efter tysk pres.<sup>247</sup>

I forbindelse med linjeføringen af motorvejen var der løbende en del usikkerhed og debat – selv efter at ”hovedlinjen” var vedtaget. For Midtjyllands vedkommende blev det sluttelig vedtaget, at motorvejen skulle gå vest om Skanderborg, vest om Brabrand Sø og vest om Hobro. Ved Århus blev dertil lavet en forgrening ind til Århus syd om Brabrand Sø. Som nævnt blev udbygningen nord for Århus genoptaget efter 1986, hvilket betød, at strækningen Hobro - Randers stod færdig i 1993, og at strækningen Århus Syd – Randers Syd blev færdiggjort i 1994.<sup>248</sup>

I 1993 blev det ved anlægsloven af 9. juni besluttet, at etablere 80 km motorvej mellem Århus og Herning. I 2002 kunne strækningen mellem Herning og Bording åbnes, og strækningen mellem Låsby og Århus havde indvielse i november måned 2003. Den færdige motorvej var tiltænkt at overtage 75 % af trafikken på den hidtidige rute 15, hovedlandevej 404, mellem Herning og Århus.<sup>249</sup> I forbindelse med linjeføringen af motorvejen omkring Silkeborg, har der været en intens debat inden for de senere år. Vejdirektoratets seneste meldinger går på, at strækningen Hårup-Låsby (i alt 11,7 km) vil være færdig i 2015, mens den sidste del af motorvejsstrækningen mellem Århus og Herning, Funder-Hårup (i alt 17,5 km) vil stå færdig i 2016.<sup>250</sup> For at aflaste blandt andet den hårdt trafikerede Grenåvej, samt sikre Djursland bedre tilkobling til E-45 motorvejen, besluttede Århus Amtsråd i 1999 at etablere 14 km motorvej nord om Århus fra Søften til Skødstrup. I 2008

<sup>248</sup> Ibid., s. 402 ff.

<sup>249</sup> Kempe 2003, s. 29 ff.

<sup>250</sup> Vejdirektoratet: <http://www.vejdirektoratet.dk/dokument.asp?page=document&objno=74505>.

åbnede strækningen Skejby-Skødstrup, og i 2010 blev strækningen Søften-Skejby taget i brug.<sup>251</sup>  
 Tekstboks 4.1 giver et overblik over udbygningen af det østjyske motorvejsnet.

#### Tekstboks 4.1: Udbygningen af det østjyske motorvejsnet:

##### **Fra Århus til Lillebælt (92,4 km, anlægsår 1974-1994).**

- Børup – Herslev (9 km, åbnet 1994).
- Nørre Stenderup – Vejle Nord (inklusive Vejlefjordbroen) (20,5 km, åbnet 1980).
- Vejle Nord – Horsens (27,5 km, åbnet 1990).
- Horsens – Nybro (Skanderborg) (12 km, åbnet 1980).
- Nybro (Skanderborg) – Viby Ringvej (23,4 km, 1977).

##### **Århus Syd motorvejen (rute 501):**

- Fra Hørning til Viby Ringvej (8,4 km, anlægsår 1977).

##### **Nordjyske Motorvej:**

##### **Århus Syd – Bouet: 140,5 km, åbningsår 1969-1994 - følgende strækninger vurderes af undertegnede som østjyske her:**

- Århus Syd – Randers Syd (40,2 km, åbnet 1994).
- Vest om Randers (10 km, åbnet 1971).
- Randers Nord – Hobro Syd (15,5 km, åbnet 1993).

##### **Herningmotorvejen (rute 15):**

##### **76,2 km, anlægsår 2003-2016:**

- Herning – Bording (18 km, åbnet 2002).
- Låsby – Århus (17 km, åbnet 2003).

Tre etaper forventes bygget færdig frem til 2016:

- Bording – Funder (12 km, forventes åbnet 2012).
- Funder – Hårup (17,5 km, forventes åbnet 2016).
- Hårup – Låsby (11,5 km, forventes åbnet 2015).

##### **Djurslandsmotorvejen:**

##### **18,6 km, anlægsår 1978-2010):**

- Søften – Skejby (2 km, åbnet 2010).
- Skejby – Skødstrup (12 km, åbnet 2008).
- Skødstrup – Løgten (4,6 km, åbnet 1978).

Kilde: Vejdirektoratet.

---

Det ses af denne oversigtsfremstilling, at det ”lille h” stod færdigt omkring 1980 (dog var Storebæltsforbindelsen ikke anlagt her), og at der faktisk blev anlagt en del motorvejsstrækninger i Østjylland siden 1990 – heriblandt de tværgående tilkoblingsmotorveje som Djurslandsmotorvejen og Herningmotorvejen.

Hvis man ser på anvendelsen af motorvejsstrækningerne, så giver følgende tabel et billede af udviklingen siden 1990 på centrale motorvejsstrækninger i Østjylland:

Tabel 4.25: Motorkøretøjer pr. døgn efter vejstrækning og tid

	1990	1995	2000	2005	2009
E45 Midtjyske Motorvej, på Vejlefjordsbroen	29 700	37 800	51 000	58 485	63 547
E45 Midtjyske Motorvej, ved Horsens	..	22 602	31 785	37 878	42 548
E45 Midtjyske Motorvej, ved Stilling	15 900	30 200	38 600	46 028	52 012
501 Århus Syd Motorvejen, nf.<50> <sup>252</sup>	..	..	18 700	22 600	24 220
E45 Nordjyske Motorvej ved Hadsten	..	17 524	26 833	29 253	32 971
E45 Nordjyske Motorvej ved Randers	12 200	22 200	27 400	33 717	37 345
E45 Nordjyske Motorvej, syd for Hobro	..	15 545	20 017	22 963	26 962

Kilde: Statistikbanken.

Tabel 4.25 illustrerer, at der har været en ganske betydelig stigning af trafikken på motorvejsnettet i Østjylland fra 1990 til 2009. De to områder der havde, og har, klart mest trafikbelastning er motorvejsstrækningen ved Vejlefjordsbroen og strækningen ved Stilling (den sydgående indfaldsstrækning til Århus). Ved Vejlefjordsbroen var tale om mere end en fordobling af antallet af køretøjer pr. døgn fra 1990 til 2009, mens der ved Stillingstrækningen i samme periode var tale om mere end en tredobling. Strækningen ved Vejlefjordsbroen var gennem hele perioden den klart mest trafikbelastede motorvejsstrækning i Østjylland, mens det er værd at bemærke, at Stillingstrækningen havde den samlet set største enkeltstigning fra 2000 til 2009. For alle de i tabellen angivne strækninger var der tale om en betydelig voksende trafikbelastning.

<sup>252</sup> Århus Syd Motorvejen var frem til 1994 en del af E45, og er i dag en sekundærrute med nummeret 501. Den går fra Hørning til Viby J, og er den centrale motorvej i forhold til Århus Havn og aftager dertil en stor del af trafikken mod og fra Århus centrum. I skrivende stund (2010) finder der et større arbejde sted, idet motorvejen ved Åhavevej blandt andet skal føres under Viby Ringvej. Dette er med henblik på at lette trafikken til og fra Århus Havn. Dertil er det hensigten, at arbejdet skal sammenkobles med den kommende tunnel under Marselis Boulevard (Århus Kommune: <http://www.aarhuskommune.dk/omkommunen/nyheder/2010/2--kvarter/Forlaengning-og-udvidelse-af-Aahavevej.aspx> samt Vejdirektoratet: <http://www.vejdirektoratet.dk/dokument.asp?page=document&objno=239978>).

Hvis man ser på bestanden af køretøjer på landsplan i perioden 1993-2010, var der tale om en betragtelig stigning i antallet af personbiler, mens der var en mindre stigning i antallet af busser og et fald i bestanden af lastbiler.

Tabel 4.26: Bestand af køretøjer pr. 1. januar efter køretøjstype og tid

	1993	1998	2003	2007	2010
Personbiler i alt	1 604 053	1 783 098	1 888 290	2 020 013	2 120 322
Busser i alt	11 259	13 779	13 986	14 552	14 509
Lastbiler i alt	37 786	37 867	35 752	35 154	32 300

Kilde: Statistikbanken.

Af 4.26 ses, at der var en stigning i antallet af personbiler fra 1993 til 2010 på næsten 520.000, hvilket svarede til en stigning på 32 procent inden for 17 år. Nedgangen i antallet af lastbiler, især i perioden fra 2007-2010, var givetvis en effekt af finanskrisen. Den kraftigt voksende stigning i antallet af personbiler har været en medvirkende årsag til den hastigt voksende trafik på motorvejsnettet, som tabel 4.25 illustrerede. Hvis man ser på persontransporten på veje i alt, så belyste tabel 4.12 ovenfor denne udvikling, idet det heraf fremgik, at privatbilismen har været den klart største trafikmæssige faktor i forbindelse med afvikling af persontransport siden 1993.

#### 4.3.4. Sammenfatning

Motorvejsnettet i Danmark er overordnet set blevet opbygget omkring ideen om ”Det store H”, hvilket i 1998 fremstod som endeligt sammenhængende med ibrugtagningen af Storebæltsforbindelsen. Dette byggede på en efterspørgselsdrevet infrastrukturel overbevisning fra Vejdirektoratet og Folketingets side, idet man altså valgte at placere motorvejsnettet tæt på de befolknings- og erhvervsstunge områder hvor behovet umiddelbart var størst. Dermed søgte man at sikre den fremtidige vækst i disse områder, samt at komme fremtidige trafikale problemer i forkøbet.<sup>253</sup> Det østjyske motorvejsnet er i dag bygget op omkring ”Det store H”, men var reelt

<sup>253</sup> Hovgesen og Nielsen 2004, s. 2 f. Problemstillingen omkring ”Det store H” omhandlede først og fremmest linjeføringen heraf. Daværende professor ved Århus Universitet Johannes Humlum søgte i 1960erne at slå til lyd for, at linjeføringen skulle gå igennem Midtjylland, hvorved man kunne sikre en øget økonomisk og demografisk vækst i Midt- og Vestjylland. Humlums ideer blev diskuteret i Vejdirektoratet i 1962, men her valgte man den østlige linjeføring af motorvejen i Jylland. Denne linje blev der holdt fast ved frem til 1975, hvor også vejplanudvalgene holdt fast i den østlige linjeføring i Jylland i Vejdirektoratets endelige forslag til linjeføringen. Sidstnævnte var stort set



funderet på ”det lille h”, ind til Folketinget besluttede at videreføre motorvejsnettet videre nordpå fra Århus i 1986. Siden er ”Det store H” blevet færdigbygget, og flere tværgående motorvejsstrækninger er blevet etableret i Østjylland. Etableringen af motorvejsnettet har medført store ændringer i det demografiske og erhvervsøkonomiske mønster. Således har der været en tendens til, at erhvervsvirksomheder lokaliserer sig tæt på motorvejsstrækninger, idet der dels ligger nogle transportmæssige fordele og dels nogle fordele i form af markedsføringsværdi, da virksomheden derved vil blive eksponeret *vis a vis* de mange mennesker/privatbilister, der dagligt passerer virksomheden. Trafikforskerne Henrik Harder Hovgesen og Thomas Sick Nielsen peger i den forbindelse på motorvejsområdet i Østjylland og kommunerne Vejle, Børkop, Fredericia, Hedensted, Horsens, Skanderborg, Gedved, Hørning og Århus, hvor en analyse af kommuneplanrammerne viste, at den samlede facadelængde mod motorvejen, i form af rammeplanlagte arealer i 1977/82, udgjorde 24 km – i 2005 var dette tal steget til 52 km.<sup>254</sup> En anden faktor, der også gjorde sig gældende var, at bygningsmassen i stigende grad lå tæt på motorvejene. I 2002 lå 25 procent af den samlede danske bygningsmasse inden for en afstand af 2,2 km fra en motorvej, mens 50 procent af boligmassen lå inden for en afstand af 6 km fra en motorvej.<sup>255</sup> Dette har medført, at motorvejene i høj grad bliver brugt af privatbilister og til lokaltrafik. Denne udvikling, som også kan aflæses i ovenstående tabeller, har medført et støt stigende pres på motorvejsnettet med øget trængsel og nedsat hastighed til følge. I forbindelse med udarbejdelse af regionplanerne har man derfor søgt at sikre, at nye erhvervsarealer langs motorvejene forbeholdes transporttunge erhverv.<sup>256</sup>

I en vurdering af trafikbelastningen på det danske motorvejsnet i perioden mellem 2007 og 2022 forventede Vejdirektoratet en betydelig trafikvækst. Således forventes der at forekomme trafikvækst på samtlige landets motorveje. For Østjyllands vedkommende forventes der størst vækst på strækningen E45, idet Vejdirektoratet her forventer en ”meget høj trafikvækst” svarende til en

---

gennemført i 2004 (Ibid., s. 2 ff. samt Hovgesen og Nielsen 2007 s. 288 ff. og Vejdirektoratet 1974 s. 7 ff.). Humlums tilgang var altså først og fremmest udbudsreven, idet Humlum antog, at placeringen af motorveje i nærheden af de væsentlig mindre demografisk- og erhvervstunge regioner ville generere en forventet positiv udvikling, mens han tog mindre hensyn til de regioner, hvor der var en forventet stor motorvejsefterspørgsel. (Jf. teori afsnittet). En anden årsag til at man valgte den ”østjyske løsning”, var at man kunne etablere motorvejen på den eksisterende statsvej. Der var således også økonomiske etableringsmæssige hensyn (Hovgesen og Nielsen 2007, s. 288 f.).

<sup>254</sup> Ibid., s. 291 ff.

<sup>255</sup> Dette hænger givet sammen med, at nye boliger bliver placeret strategisk i forhold til gode vejforbindelser (motorveje) og det forhold, at der kommer stadig flere motorveje.

<sup>256</sup> Ibid. Det har imidlertid vist sig, at det ikke kun er disse erhverv, der fylder langs motorvejene, idet forfatterne påpeger, at der for eksempel også er flere serviceerhverv repræsenteret. Sidstnævnte mener forfatterne dog til dels skyldes en generel brancheudvikling (Ibid.).

stigning på ”over 45 procent”.<sup>257</sup> Sidstnævnte udvikling fremstår som en central infrastrukturel udfordring for Østjylland, hvilket også blev påpeget af den af regeringen nedsatte infrastrukturkommission i 2009.<sup>258</sup> Også DI-Østjylland har påpeget nødvendigheden af en motorvejsudbygning i Østjylland på baggrund af trafikprognoserne, men har især peget på udbygning af det eksisterende motorvejsnet som en løsningsmulighed.<sup>259</sup>

#### 4.4. Luftfartstrafikken i Østjylland siden 1945

Der vil i det følgende blive redegjort for forholdene omkring lufttrafikken i Østjylland fra 1945 og frem til 1993. At luftfartsområdet afsluttes i 1993 skyldes, at luftfarten og Tirstrup Lufthavns videre udvikling fra 1993 behandles i case-gennemgangen ”Lufthavnsdebatten i Østjylland 1995-1999”. Dette afsnit er delt ind i to undersnit – et der behandler perioden 1945-1973, og et der behandler perioden 1973-1993. I de to afsnit vil der udover Tirstrup Lufthavns trafikmæssige udvikling blive fokuseret på den løbende problematisering omkring Tirstrup Lufthavns geografiske placering og de alternative løsningsforslag, der løbende blev bragt på bane i de to perioder.

##### 4.4.1. Perioden 1945-1973

I løbet af 1930'erne stod det klart, at lufttrafikken i Danmark ville udvikle sig stadigt kraftigere, og at infrastrukturen derfor burde udbygges. I Jylland etablerede Esbjerg og Aalborg flyvepladser i henholdsvis 1936 og 1937. For Århus vedkommende gik det en anelse mere trægt. Flere muligheder blev nævnt i denne periode. Således var både Egå, Skejby mark, Thomasminde, Tilst og Årslev i spil. I 1939 tog byrådet et aktivt skridt, da kommunen købte gården Kirstinesminde samt tilstødende jorde ved Skejby Mark med henblik på anlæggelse af lufthavn. Inden projektet for alvor kom i gang satte 2. Verdenskrig imidlertid en stopper for anlægget.<sup>260</sup>

<sup>257</sup> Vejdirektoratet: <http://www.vejdirektoratet.dk/imageblob/image.asp?objno=185379>.

<sup>258</sup> Kommissionen påpegede behovet for en udbygning af motorvejsbehovet ved Vejle fjordsbroen, og at der blev foretaget en analyse af behovet for etablering af en nord-syd gående motorvejsstrækning i Midtjylland (Infrastrukturkommissionen 2008: Danmarks transportinfrastruktur 2030, s. 298 ff.). Sidstnævnte midtjyske motorvej skal tilsyneladende gå fra Støvring til Kolding og er blandt andet tiltænkt at skulle aflaste E45. I 2010 tegnede der sig et politisk flertal for at nå frem til en principiel trafikbeslutning til fordel for denne motorvej, hvilket vil sige tre år inden det færdige analysegrundlag er udarbejdet i 2013 (Andersen 2010).

<sup>259</sup> JP Århus, 27.4.2010. samt svarskrivelse fra konsulent ved DI Johan H. Pedersen af 26.5.2010. Ifølge Pedersen mener DI ikke, at etableringen af en midtjysk motorvej vil komme tids nok til at afhjælpe problemerne. DI's egne trafikprognoser viser at især motorvejsstrækningen Århus – Skanderborg vil sande til inden 2018 (Ibid.).

<sup>260</sup> Hansen 2005, s. 93 ff.

Krigen medførte etableringen af hele to flyvepladser ved Århus, idet tyskerne i 1944 påbegyndte en lufthavn ved Tirstrup og englænderne i 1945 etablerede en flyveplads ved Skejby. Byrådet var heller ikke passivt under krigen, da de i 1944 lagde planer for luftfartsområdet, som det efter deres vurdering burde se ud, når krigen var slut. Byrådets forslag i oktober 1944 gik på, at der skulle anlægges en lufthavn ved Egå med Gundfjør og True som alternative forslag. At byrådet var imod Skejbyområdet som lufthavnsplacering skyldtes, at byrådet vurderede, at sidstnævnte kunne anvendes som B-lufthavn og ikke til A-lufthavn, som det var tilfældet med Egå-projektet.<sup>261</sup>

Med krigens ophør i 1945 stod man imidlertid i en ny situation, idet tyskerne på daværende tidspunkt havde investeret ca. 50 mio. kr. i anlæggelsen af Tirstrup Lufthavn. Der var dog flere problemer med denne lufthavn. Det umiddelbart største problem var placeringen, idet den ligger 35 km nordøst for Århus. Af samme grund fastholdt byrådet sin Egå-plan. I 1945 foreslog Statens Luftfartsudvalg anlæggelsen af en B-lufthavn i Egå. I 1946 vedtog rigsdagen en lov om civile lufthavne, hvorefter Tirstrup reelt fik status som ”midlertidig lufthavn” for Århus-området. De fire kommuner Århus, Grenå, Randers og Ebeltoft gik i den forbindelse sammen om en midlertidig løsning i form af Tirstrup Lufthavn i 1946/47. Stadig lagde daværende Århus-borgmester Svend Unmack Larsen dog ikke skjul på, at løsningen var utilfredsstillende for Århus. I slutningen af 1946 modsatte statsministeriet sig ud fra økonomiske begrundelser imidlertid etableringen af en ny lufthavn ved Århus, hvorved Egå-projektet syntes skrinlagt.<sup>262</sup> I et brev til daværende statsminister Wilhelm Buhl understregede Svend Unmack Larsen imidlertid, at Tirstrup Lufthavn var en meget dårlig løsning set fra borgmesterstolen i Århus. Unmack Larsen gik så vidt, at han skrev:

”jeg kan sige det så stærkt, at såfremt man ved den endelige løsning fik valget mellem en lufthavn i Tirstrup eller ingen, måtte man efter sin bedste overbevisning og samvittighed fraråde Tirstrup, fordi denne løsning med sikkerhed måtte forventes at blive en skuffelse, som ville vanskeliggøre eller umuliggøre den senere rigtige løsning.”<sup>263</sup>

<sup>261</sup> B-lufthavne defineres som lufthavne med mindre end en 1000 m lang landingsbane, hvorfor de kun kan anvendes til mindre fly - typisk med relation til skole-, taxa-, firma-, fragt- ambulance-, foto- og sportsflyvning. A-lufthavne kræver landingsbaner over 1000 m i længde og typisk op til 2000 m. Dette muliggør større fly, og dermed rute- og chartertrafik. (Ibid.), Status og definitioner inden for lufthavnsområdet er i dag fastlagt på EU-plan (se her <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2005:312:0001:01:DA:HTML>).

<sup>262</sup> Hansen 2005, s. 94 ff.

<sup>263</sup> C.V. Smith-Hansen: Vedr. Tirstrup-Hammel, sammendrag af forhistorie, forudsætninger og seneste udvikling, bilag 3 af 13.12.1971 (MOB's arkiv). I forbindelse med Århus Kommunes nødtvungne accept af Tirstrup som midlertidig lufthavn meddelte Unmack Larsen, at Århus Kommunes interesse begrænsedes til ca. 4 år, hvilket svarede til

I 1949 foreslog lufthavnschefen for Tirstrup C.V. Smith-Hansen), at man anlagde en ny lufthavn ved Grundfør i Hinnerup.<sup>264</sup> DDL (det senere SAS) gav sin opbakning til projektet, men da det kun var en B-lufthavn, der i første omgang blev lagt op til fra Århus Kommunes side, mødte planen modstand fra såvel DDL, DSB som Københavns lufthavn. Projektet blev derfor foreløbig opgivet.

I 1960 nedsatte Århus borgmester Bernhardt Jensen et udvalg ved navn provinslufthavnsudvalget (PLU), med henblik på at vurdere mulighederne for en ny lufthavn ved Århus. Udvalget pegede på Grundfør som mulighed og anbefalede en B-lufthavn. Ved anlæggelse af en A-lufthavn var Tirstrup ifølge udvalget, overflødiggjort, men hvor en eventuel A-lufthavn skulle være beliggende, var der ikke enighed om. I 1962 syntes udvalget at være gået arbejdsmæssigt i stå, og Grundfør blev skrinlagt nok engang.<sup>265</sup> I 1965 nedsatte daværende minister for Offentlige Arbejder Kai Lindberg et nyt provinslufthavnsudvalg. Begivenhederne for Århus blev kompliceret, da Billund Lufthavn blev taget i brug i 1964, Karup i 1966 og Skrydstrup i 1967. Udvalget anbefalede i 1968, at der blev anlagt en ny lufthavn ved Tinning Hede ved Hammel. Forhandlinger blev indledt mellem de fem kommuner Århus, Randers, Silkeborg, Horsens og Skanderborg og PLU. Trods ministeriel opbakning trak sagen i langdrag grundet PLU's arbejde med betænknings omkring projektet. Da der samtidig var statslige overvejelser omkring en ny lufthavn ved Saltholm og Esbjerg samt etablering af en Storebæltsbro, blev der ændret radikalt i støtten til en ny lufthavn fra statslig side. Efter kommunalreformens gennemførelse 1. april 1970 besluttede de fem kommuner at overdrage lufthavnssagen til Århus Amt. Amtsborgmester R. Svane Hansen påtog sig i 1971 det videre ansvar i den forbindelse. Dog var der stærk lokal modstand.<sup>266</sup> Også kommunerne Grenå og Ebeltoft modsatte sig dengang kraftigt en flytning af lufthavnen til Hammel. Allerede dengang blev det arbitrære ”vedtægtsgrundlag” for lufthavnen brugt imod de to store kommuner Århus og Randers, der tilsammen repræsenterede ca. 94 procent af interessen i lufthavnen, idet Grenå Kommune under forhandlingerne anførte, at afstemninger skulle ske efter hoveder og ikke efter interesse.<sup>267</sup> Også indenrigsminister H.C. Toft var imod og modsatte sig at yde finansiel støtte til projektet. Samme år

---

anlægstiden for en ny lufthavn ved Århus i henhold til loven af 1946 om anlæg af lufthavne (Ibid.). Dette forbehold måtte imidlertid hurtigt opgives – jf. ovenstående.

<sup>264</sup> C.V. Smith-Hansen var dertil sagkyndig for Århus Kommune inden for lufthavnsspørgsmål, hvorfor han altså samtidig var primus motor for en mere ”permanent” løsning omkring en lufthavn ved Århus (Hansen 2005, s. 104 f.)

<sup>265</sup> Ibid.

<sup>266</sup> I et brev til Århus daværende borgmester Orla Hyllested skrev C.V. Smith-Hansen, at lufthavnssagen havde mødt: ”systematisk modstand formentlig udsprungen fra Billund Lufthavn og fremført gennem Jyllands-Posten. Denne modstand har efterhånden bredt sig til størstedelen af den danske presse, så Århus Amt mødte under den tidligere regering en uovervindelig modstand”. C.V. Smith-Hansen: Vedr. Tirstrup-Hammel, sammendrag af forhistorie, forudsætninger og seneste udvikling, bilag 5 af 16.11.1971 (MOB's arkiv).

<sup>267</sup> Ibid.

nægtede minister for Offentlig Arbejder Ove Guldberg at give tilladelser til de nødvendige ekspropriationer, hvorved projektet reelt var umuliggjort. En ny, og for projektet mere venligstemt, socialdemokratisk regering prøvede samme år (1971) at fremlægge Hammel-forslaget i Folketinget. Forslaget blev imidlertid nedstemt ved 1. behandlingen.<sup>268</sup> En central årsag til, at Hammel-forslaget bortfaldt, var, at projektet ikke kunne komme igennem i Trafikministeriet (Ministeriet for Offentlige Arbejder) og Folketinget. Denne procedure var imidlertid helt ny på det tidspunkt, da den blev indført, imens Jens Kampmann var minister for Ministeriet for Offentlige Arbejder og Forureningsbekæmpelse (1971-1973). Ind til da havde Trafikministeriet anset provinslufthavne for et rent kommunalt anliggende. At det pludselig blev nødvendigt at skulle have en statslig accept, var således særdeles uheldigt for tilhængerne af en ny lufthavn ved Hammel, idet der i Folketinget var en ganske betydelig modstand mod Hammel-projektet.<sup>269</sup>

#### 4.4.2. Tirstrup Lufthavns udvikling

Med valget af Tirstrup som midlertidig lufthavnsløsning i 1946, skulle de fire kommuner Århus, Grenå, Randers og Ebeltoft finde frem til en løsning og ansvarsfordeling. Efter forhandlinger på Århus Rådhus den 30. april 1946 blev kommunerne enige om, at fastsætte det efter byernes befolkningstal, med den lille ændring at Randers' andel blev reduceret med 1/3, som Århus Kommune overtog. Årsagen til Randers nedslag blev begrundet med den længere afstand som byen havde til lufthavnen i Tirstrup. Den procentvise interesse blev derefter 78 %, 5 %, 16 % og 1 % (fordelt efter førnævnte rækkefølge). Udover de fire kommuner blev lufthavnsbeslutningen udarbejdet og godkendt af Indenrigsministeriet, Ministeriet for offentlige arbejder, Arbejdsministeriet, Statens Luftfartsvæsen, Statens Luftfartstilsyn, Hærens Flyvetropper, Statens Jordlovsudvalg, Det Danske Luftfartsselskab og det lokale erhvervslivs udvalg for flyvning.<sup>270</sup> Lufthavnens forvaltning skulle følge de relative udgifter, de enkelte kommuner havde, hvorfor den

<sup>268</sup> Ibid., s. 106 ff. samt C.V. Smith-Hansen: Vedr. Tirstrup-Hammel, sammendrag af forhistorie, forudsætninger og seneste udvikling, bilag 3 af 13.12.1971 (MOB's arkiv).

<sup>269</sup> Brev fra professor H. P. Myrup til lufthavnsdirektør Poul Stenbøg af 14.1.1998, Vedr. Tirstrup/Hammel, sammendrag af forhistorie, forudsætninger og udvikling, Bilag 2 (MOB's arkiv). I brevet skrev Myrup dertil, at man kun kan gætte på årsagen til den pludselige lovændring, men at det kunne have noget at gøre med, at der var stærke kræfter, som ønskede at beskytte Københavns Lufthavn, som der på det tidspunkt var planer om at udbygge til en storlufthavn på Saltholm. Myrup var i løbet af 1960'erne og starten af 1970'erne tæt involveret i sagen på det kommunale og amtslige niveau i Østjylland (Ibid.). Myrup anførte endvidere, at amtsborgmester Svane Hansen ved en privat lejlighed havde givet udtryk for fortvivlelse over Folketingets indblanding, idet amtsborgmesteren tilsyneladende havde finansieringen af en ny lufthavn på plads via schweiziske forbindelser (Ibid.).

<sup>270</sup> C.V. Smith-Hansen: Vedr. Tirstrup-Hammel, sammendrag af forhistorie, forudsætninger og seneste udvikling, bilag 3 af 13.12.1971 (MOB's arkiv).

egentlige forvaltning blev overladt til Århus Byråd, der videregav den til Magistraten og Magistratens 1. afdeling, der overdrog den daglige ledelse til en udvalgt lufthavnschef.<sup>271</sup> En nærmere definition af stemmевægtning og beslutningsprocedure mellem de fire kommuner blev ikke nærmere afklaret – et forhold der sidenhen skulle spille en rolle i luftfartsudviklingen i det østjyske område.

I 1947 blev ruten Tirstrup-København indviet, og i 1948 overgik administrationen af Tirstrup Lufthavn til forsvarsministeriet, og det civile lufthavnsforvaltning måtte herefter leje sig ind hos militæret. I 1951 truede DDL med at trække sig ud af førnævnte rute, men selskabet fastholdte til sidst ruten mod ikke at skulle betale landingsafgifter i 3 år. I 1957-58 indviede lufthavnen en ny terminalbygning, og igen i 1966 blev en ny terminal taget i brug for at imødekomme kravene fra de såkaldte Caravelle-jet fly.

Med kommunalreformen af 1970 overgik initiativ og administration på lufttrafikksiden til de nye storamter og kommunerne. I 1973 fik Tirstrup Lufthavn status af B-lufthavn, idet den med udvidelserne samme år kunne huse chartertrafik. Endvidere var lufthavnen med status af B-lufthavn en selvstændig personforvaltende myndighed. Andre luftfartsselskaber begyndte nu samtidig at benytte lufthavnen (blandt andet Tjæreborg). Samme år erstattedes C.V. Smith-Hansen efter 27 år som lufthavnschef af Anders Svendsen.<sup>272</sup>

På trafikksiden giver følgende tabel et overblik over Tirstrup Lufthavns udvikling fra 1959 og frem til 1973 inden for passager- og godstrafikken.

Tabel 4.27: Udviklingen inden for passager- og godstransport i Tirstrup Lufthavn fra 1959 til 1973 (målt i 1.000 passagerer samt ton):

	1959 <sup>273</sup>	1963	1968	1973
Passagerer i alt	64.480	119.645.	215.416	367.523.
Godstrafik	35,7 t	816 <sup>274</sup> t	803 <sup>275</sup> t	2.369 t

Kilde: Statistisk årbog

<sup>271</sup> Hansen 2005, s. 93 ff. samt C.V. Smith-Hansen: Vedr. Tirstrup-Hammel, sammendrag af forhistorie, forudsætninger og seneste udvikling, bilag 3 af 13.12.1971 (MOB's arkiv).

<sup>272</sup> Ibid., s. 93 ff.

<sup>273</sup> 1959 er første år i Statistisk Årbog, hvor der findes statistik for Tirstrup Lufthavn.

<sup>274</sup> Heri ikke medregnet 825 t luftfragt (Statistisk Årbog 1965, s. 203 f.).

<sup>275</sup> Heri ikke medregnet 173 t luftfragt.

Ikke overraskende skete der en voldsom udvikling inden for både passager og godstrafikken, om end starttallene var ganske beskedne – især inden for godstrafikken. Det kan konstateres, at passagertallet blev forøget med 86 % fra 1959 til 1963, med 80 % fra 1963 til 1968 og med 71 % fra 1968 til 1973. Fra 1959 til 1973 steg passagertallet i lufthavnen med 570 %. Om end tallet i 1959 ikke var voldsomt, så viser tallene at udviklingen var betragtelig i denne periode. Også godstrafikken tiltog betydeligt i nævnte periode.

#### 4.4.3. Perioden 1973-1993

Amtsborgmester R. Svane Hansen prøvede at genoplive planerne om en lufthavn ved Tinning i 1974, men den nye borgerlige regering sagde nej med henvisning til generelle nedskæringer inden for anlægsbebyggelser. Herefter var der temmelig stille omkring eventuelle alternative anlægsmuligheder for en ny lufthavn i Østjylland frem til midten af 1990erne.<sup>276</sup>

På anlægssiden blev man i 1974 færdig med udvidelser af startbanerne og indenrigsterminalen samt lysforholdene, hvilket var en væsentlig forbedring af luftfragtforholdene og derfor efterspurgt af det østjyske erhvervsliv. I 1979 godkendte forsvarskommandoen etableringen af en ny civil terminalbygning. Denne stod færdig i 1981, hvorved den militære flyvestation blev adskilt fra den civile lufthavn. I starten af 1990erne skiftede lufthavnen navn til Aarhus Lufthavn, hvilket var begrundet i den stigende udenrigstrafik.

På trafiksiden giver følgende oversigt et indblik i passager- og godsudviklingen i Tirstrup Lufthavn i nævnte periode.

Tabel 4.28: Udviklingen inden for passager- og godstransport i Tirstrup Lufthavn fra 1973 til 1989 (målt i 1.000 passagerer samt ton):

	1973	1983	1989	1993
Passagerer	367.523	447.695	287.000	333.000
Godstrafik	2.369	3.051	4.549	4.500

Kilde: Statistisk Årbog

<sup>276</sup> Ibid., s. 95 ff.

Tabellen viser en relativ pæn stigning fra 1973 til 1983, når de to oliekriser (1973 og 1979) tages i betragtning. Således steg passagertallet med 22 % i løbet af de ti år, mens godstrafikken steg 29 %. Tabellen viser et betydeligt fald i passagertransporten fra 1983 til 1989 på 36 procent.<sup>277</sup> Imidlertid havde lufthavnen igen en positiv udvikling på passagertransportområdet fra 1989 til 1993 med en fremgang til 333.000 passagerer, hvilket svarede til en stigning på 16 procent siden 1989. Godstrafikken havde en pæn fremgang i samme periode, med en stigning fra 1983 til 1989 på 1.498 ton svarende til en stigning på 49 %, men havde dog et mindre fald fra 1989 til 1993. Fremgangen var nok pæn inden for godsområdet i den samlede periode, men i betragtning af, at passagertrafikken var lufthavnens ubetinget største indtægtskilde, var den i tabellen anførte udvikling ikke umiddelbart imponerende.

#### 4.4.4. Sammenfatning

Tirstrup Lufthavn har lige siden 1945 været genstand for en betydelig debat om sin berettigelse som en civil passagerlufthavn. Århus Kommune prøvede i de umiddelbare efterkrigsår, at få etableret en ny lufthavn tættere på Århus, men sagen faldt grundet landets dårlige økonomi på dette tidspunkt. Lufthavnen fik i 1946 prædikat af at være en midlertidig lufthavn af de centrale, og dette prædikat har reelt siden været forbundet med lufthavnen. I slutningen af 1960'erne forsøgte Svane-Hansen at få etableret en ny lufthavn ved Hammel, men sagen faldt grundet manglende politisk opbakning fra centrale kommuner i regionen og ikke mindst på grund af modstand fra centraladministrationen.<sup>278</sup> Fra planerne om en ny lufthavn faldt i Folketinget i 1974, og frem til midten af 1990'erne, var der stille omkring lufthavnsspørgsmålet.

Udviklingen af Tirstrup Lufthavn kan siges at have fundet sted, på trods af det særdeles hæmmende prædikat lufthavnen fik vedhæftet sig i 1946. Lufthavnen udviklede sig ganske betydeligt på passagertransportsiden fra 1959 til 1973, hvilket skete på baggrund af den voldsomme økonomiske

<sup>277</sup> Dette kan muligvis delvis tilskrives DSB's indsættelse af passagerfærgerne Peder Paars (indsat 1985) og Niels Klim (indsat 1986) mellem Århus og Kalundborg. Et andet forhold kan være en nedgang inden for chartertrafik, som kan være rykket til Billund Lufthavn. Det har desværre ikke været tidsmæssigt muligt at undersøge det bratte fald, men de to førnævnte forhold kan have spillet ind.

<sup>278</sup> At lufthavninitiativet primært faldt i starten af 1970'erne findes der forskellige forklaringer på. Ifølge Professor H. P. Myrup var det først og fremmest på grund af modstand fra centraladministrationens side (Brev fra H. P. Myrup til daværende lufthavnsdirektør i Tirstrup Lufthavn Poul Stenbøg af 14.1.1998). Ifølge daværende trafikminister Jens Kampmann skyldtes planernes kollaps primært, at der ikke var den nødvendige regionale enighed og opbakning omkring projektet (Udtalt i forbindelse med konferencen "Infrastruktur og erhvervsudvikling" på Århus Universitet, 26.3.2010).



vækst, der fandt sted og dertil indsættelsen af jetfly. I perioden fra 1973 til 1993 var der tale om en meget svingende udvikling på passagerområdet. Således var der en pæn vækst fra 1973 til 1983, en betydelig tilbagegang fra 1983 til 1989 og igen en fremgang fra 1989 til 1993. Således endte lufthavnen med at have nogenlunde samme passagertal i 1993, som den havde i 1973. På godstrafikområdet var der procentuelt tale om en betydelig fremgang over den samlede periode, men godstrafikmæssigt spillede lufthavnen en meget lille rolle i østjysk sammenhæng.<sup>279</sup>

Hvis man sætter udviklingen af Tirstrup Lufthavn og hele lufthavnsspørgsmålet i Østjylland ind i en samlet infrastrukturel sammenhæng, så fristes man til at tilskrive det teoretiske aspekt omkring *path dependency* en temmelig stor rolle. Netop dette aspekt syntes også at ligge implicit i det tidligere angivne citat fra Århus daværende borgmester Unmack Larsen. Det forhold, at Tirstrup Lufthavn lå der, havde og har en betydelig effekt i sig selv. Anlæggelsen af en ny lufthavn tættere på Århus, hvad enten det havde været umiddelbart efter krigen eller i forbindelse med Svane-Hansens forsøg i starten af 1970'erne var udbudsdrivne infrastrukturforslag, der givet ville have haft en betydelig erhvervsmæssig effekt for regionen – ikke mindst i det lange perspektiv.<sup>280</sup> Dermed også sagt, at man, ifald det var lykkedes at få etableret en ny lufthavn, havde imødekommet et centralt parameter for regionens erhvervsmæssige udviklingsmuligheder.

#### 4.5. Søfartsudviklingen siden 1945

Det følgende afsnit vil behandle udviklingen af Århus Havn i tiden efter 1945 – med særlig vægt på containeriseringsprocessen. For at sætte havnens udvikling i perspektiv er det vigtigt at inddrage den globale udvikling inden for søfarten samt de nationale rammer. Gennemgangen vil involvere en del forskellig statistik, af hvilken grund en kort problematisering over brugen af tal synes på sin plads. Således kan der angives forskellige parametre for, hvad der giver et ”retvisende” billede af skibs- og havnetrafikken. Tre typiske faktorer kan nævnes her, hvor vel nok især de sidste to bliver benyttet mest hyppigt i dag. Den første er antallet af skibe, der anløber en given destination. Denne faktor har i stigende grad udspillet sin rolle, i takt med at skibene i anden del af det 20. århundrede er blevet stadig større, hvorved et skib i en given statistik kan dække over et stadig bredere tonnagespektrum. Et mere retvisende billede synes at være godstrafikken målt i tons. Dette findes

<sup>279</sup> Jf. det overordnede trafikafsnit.

<sup>280</sup> Det ville givet også have medført en noget anden udvikling af Billund Lufthavn.

der også ganske udførligt data omkring internationalt, nationalt og på havneplan. Imidlertid kan det også diskuteres, om dette giver et retvisende billede af såvel den generelle skibstrafiks som den enkelte havns betydning, da tonnagemængden kan dække over meget forskellige varestrømme, som igen dækker over store forskelle i både prisværdi og vækstudbytte for det pågældende område.<sup>281</sup> Sidstnævnte problematik vil blive behandlet mere udførligt nedenfor. Det følgende afsnit vil inddrage både antallet af indgående skibe, den samlede godsmængde og søge at fremstille typen af gods i forsøget på at afdække Århus Havns udvikling i den behandlede periode. I forlængelse af afhandlingens problemstilling vil det først og fremmest være udviklingen inden for containerområdet, der er i fokus her.

#### 4.5.1. Skibsfarten som transportfaktor

Indledningsvis vil skibsfartens rolle som transportfaktor efter Anden Verdenskrig kort blive beskrevet for derved at sætte skibsfarten og Århus Havns udvikling ind i en international forståelsesramme. Fra 1950 til 2004 steg verdenshandlen gennemsnitligt med 5,4 procent om året (inden for produktionsvirksomhed lå tallet på gennemsnitligt 7,2 procent). En forklaringsfaktor for denne udvikling var de faldende transportudgifter – i særdeleshed inden for skibsfarten, hvilket indtil flere erhvervshistorikere har påpeget. Dette skal også ses i sammenhæng med de teknologiske landvindinger inden for skibsfarten, der var medvirkende til at nedbringe omkostningerne.<sup>282</sup> De seneste årtier er cirka 23 procent af verdenshandlen blevet transporteret via vejnettet typisk mellem lande, der grænser op til hinanden.<sup>283</sup> Den øvrige del af verdenshandlen bliver i langt overvejende grad transporteret ved hjælp af enten skibsfart eller i mindre grad via luftfart. For bulkvarers vedkommende (fx olie, petroleumsprodukter, jern, kul og korn) foregår transporten i udtalt grad via skibsfarten. Såfremt verdenshandlen bliver opgjort i vægt, så udgør netop bulkvarerne over halvdelen af verdenshandlen. Hvis man derimod gør verdenshandlen op i prisværdi, så udgør bulkvarerne en væsentlig mindre og faldende del af verdenshandlen. Forarbejdede varer udgør den største andel af verdenshandlen målt i værdi, og denne gruppe har været i vækst de senere år.

<sup>281</sup> På baggrund heraf er udviklet de såkaldte Bremerværdier, idet Bremerhaven har udviklet varerelaterede værdier, hvorudfra de måler en havns økonomiske betydning.

<sup>282</sup> Hummels 2007, s. 2 f. Forholdene omkring transportprisernes udvikling er noget omdiskuterede – jf. nedenfor.

<sup>283</sup> Dette tal varierer kraftigt fra kontinent til kontinent. For Afrika, Mellemøsten og Asiens vedkommende ligger tallet her på mellem en og fem procent, mens Europa og Nordamerika ligger i toppen med cirka 25-35 procent af deres udenrigshandel. (Hummels 2007, s. 3f.).

Hovedparten af disse varer bliver på verdensplan transporteret per skib, men flytrafikken har de senere år spillet en voksende rolle.<sup>284</sup>

#### 4.5.2. Perioden 1945-1973

De første år efter 1945 var på internationalt plan et spørgsmål om at få den internationale handel og skibsfart op i omdrejninger igen efter Anden Verdenskrig. Kapaciteten af den internationale skibsflåde var tydeligt mærket af de mange handelsskibe, der var blevet sænket under krigen. De følgende år benyttede man, og i særdeleshed amerikanerne, i høj grad transportskibe fra den amerikanske hær, der var blevet bygget i al hast under krigen. Disse brillerede ikke ved hverken fart eller kapacitetssegenskaber. Om end der i perioden skete en teknisk udvikling af de nye skibe, der blev bygget, så stod skibstrafikken med et stadig mere påtrængende problem – som godstransportform var den ved at være for omkostningsfuld. Dette skyldtes et sammenfald af problemer. Overordnet set brugte et traditionelt stykgodsskib simpelthen for lang tid i havn – i 1950'erne tilbragte et typisk stykgodsskib således 50 % af sin tid i havn. Årsagen hertil var en blanding af kranernes manglende ydeevne, havnearbejdernes pauser og endelig de arbejdsdage, hvor man måtte påregne, at vejrligene ikke muliggjorde losning. Samlet medførte disse faktorer, at der kun blev arbejdet med losning ca. 80 % af den tid, hvor skibet lå i havn, og i den periode kunne man gennemsnitligt håndtere 8 tons gods i timen.<sup>285</sup> Dertil kom de omfattende og tilbageværende problemer med havnearbejdernes fagforeninger, der ofte kunne lamme havnearbejdet i lange perioder på de internationale havne, og generelt havde fagforeningerne i især USA og Storbritannien stor succes med at presse deres arbejdsgivere igennem 1950'erne og 1960'erne til bl.a. bedre løn-, arbejds- og pensionsforhold. Det var forhold som nok var påkrævede, men som medførte, at havneudgifterne steg i perioden.<sup>286</sup> Et andet markant problem, som blev endnu værre efter krigen, var tyveri i forbindelse med losningsarbejdet: ”Theft had always been a problem on the waterfront, and the growth of trade in higher-value products after World War II caused it to

<sup>284</sup> Ibid., s. 10 f. Sidstnævnte skyldes, ifølge Hummels, at fragtpriserne er faldet betydeligt inden for flybranchen efter 1945. Således faldt priserne mellem 12,8 og 16,6 procent om året i perioden 1945-1972. Prisfaldet har været mindre siden 1972, men de senere år er transporttiden blevet en stadig større faktor i forhold til transportprisen, hvorfor flybranchen har vundet markedsandele i forhold til de andre transportformer. (Ibid., s. 21ff.). Siden finanskrisen i 2008 har dette billede ændret sig noget, idet lave transportomkostninger generelt har spillet en større rolle for virksomheder som følge af krisen.

<sup>285</sup> Lauring 2008, s. 88 ff.

<sup>286</sup> Levinson 2006, s. 26 ff. Alene i 1954 var der i Storbritannien et tab på 1,3 mio. arbejdsdage i havnene som følge af strejker (Ibid.).

reach epidemic proportions”.<sup>287</sup> Alt i alt var der stadig flere forhold, der gjorde havneudgifterne til et stadig mere tyngende problem for skibsfarten i perioden efter Anden Verdenskrig, hvilket følgende indekstal fra London havn vidner om:

Tabel 4.29: Havneudgifter i London havn 1870-1970:

År	Actual value index	Value in 1870 terms
1870	100	100
1940	566	468
1960	2.433	647
1970	11.100	1.989

Kilde: Gardiner 1992.

For et typisk skib gik mere end halvdelen af driftsomkostningerne til søfolk og havnearbejdernes lønninger, og samlet kunne havneudgifterne sluge 70 % af et skibs driftsomkostninger.<sup>288</sup> På den baggrund var store dele af branchen ikke overraskende åben over for innovative tiltag, der kunne forbedre effektiviteten og nedbringe omkostningerne.

### 4.5.3. Containeriseringen

Nytænkningen var på vej. Indehaveren af det amerikanske vognmandsfirma MacLean Trucking, Malcolm MacLean, havde i forbindelse med de stadig større trafikale problemer på de amerikanske motorveje i starten af 1950'erne i stigende grad overvejet, hvorledes han kunne få en mere driftssikker forretning. For MacLean bestod løsningen i, at fjerne lastbilerne fra motorvejene ved at laste dem ombord på skibe, og fragte dem langs kysten. I 1955 gjorde MacLean alvor af planerne og opkøbte to rederier med tilhørende fragt- og tankskibe. Ideen var nu at ombygge tankskibene, så lastbilerne kunne køre om bord, men MacLean fik yderligere en ide, idet han indså, at der var mange penge sparet ved at lade underdelen af lastbilen stå og kun fragte selve kassedelen. Derved kunne man stable kasserne oven på hinanden, hvilket ikke var muligt, så længe der var hjul på kassedelen. Denne ide var epokegørende. Tidligere havde man fragtet trailere ombord på skibe,

<sup>287</sup> Ibid., s. 27 f. Kommentaren gælder amerikanske og britiske forhold, men disse var næppe væsensforskellige fra de øvrige I-lande. (Levinson 2006, s. 164 f.).

<sup>288</sup> Laring 2008, s. 90 f.

både via tog og lastbiler, men at afmontere fragtkassen fra undervognen var en væsentlig konceptfornyelse. At MacLean var inde på noget rigtigt, fik han bekræftet af en amerikansk regeringsundersøgelse i 1957, der fastslog at containertrafik kostede mellem 39 og 74 procent mindre per fragtet ton end konventionel skibstransport. I 1958 var der en udbredt fornemmelse blandt amerikanske rederier, at den konventionelle skibsfart var på vej mod en gennemgribende forandring.<sup>289</sup>

For at MacLeans containerkoncept skulle lykkedes, var store forandringer påkrævet. Både hvad angik udformningen og standardiseringen af selve containeren, skibene der fragtede dem, kranerne der skulle lodse containerne, havnene der skulle behandle containerne og ikke mindst en forandring i indstilling blandt havnearbejderne og deres fagforeninger. Hvad angår sidstnævnte, stod det med det samme klart, at udbredelse af containerkonceptet ville koste mange arbejdspladser blandt havnearbejderne. Af samme årsag stod havnearbejdernes fagforeninger i USA og Storbritannien meget stejlt over for ideen, og gentagne gange lykkedes det havnearbejderne at obstruere containeriseringstiltag.<sup>290</sup> I løbet af 1960erne lykkedes det i USA at få aftaler igennem med havnearbejdernes fagforeninger, men både i USA og i Europa var processen stadig særdeles problematisk.<sup>291</sup> I løbet af 1960erne lykkedes det at få udviklet mange af de hovedkoncepter, der skulle danne grundlaget for containerens sejrsgang de kommende årtier. Således blev man enige om de internationale standardmål for containere i 1968, der gjorde det muligt, at en container kunne fragtes fra produktionssted til detailed via lastbil, skib og tog over det meste af kloden.<sup>292</sup> Forinden havde det amerikanske rederi Matson Line ændret på kranfunktionen, således at det udbredte koncept blev stationære kraner placeret på havnen. Omkring 1966 var der adskillige rederier, der sejlede internationalt med containere, hvor det af Malcolm McClean etablerede rederi Sea Land

<sup>289</sup> Levinson 2006, s. 91 f.

<sup>290</sup> Et eksempel herpå var det første forsøg på at lave en international containerrute i 1960. Rederiet Grace Line søgte her at lave en containersejlrute mellem Port Newark og La Guyara i Venezuela. Havnearbejderne, der var klar over at denne udvikling var ensbetydende med tab af arbejdspladser, ville kun lodse skibet såfremt rederiet accepterede, at de aldrig mere ville sende containere til Venezuela. Efter to års retssager og andre bryderier måtte Grace Line sælge deres to containerskibe med betydelige tab (Lauring 2008, s. 28 f.).

<sup>291</sup> Levinson 2006, s. 203 ff. I Storbritannien spillede fagforeningernes modvilje over for containerisering en hovedrolle i Sea-Lands valg af containerhavn i 1966. Således valgte man den indtil da helt ubetydelige havn Felixstowe nordøst for London som udgangspunkt for sin trafik, da havnearbejderne her var uafhængige. Tre år senere var Felixstowe verdens tredjestørste containerhavn, mens London, der få år inden var Europas maritime midtpunkt, var under hastig afvikling (Ibid., s. 205 ff.). Containeriseringen kostede da også mange havnearbejdere deres arbejde de følgende år, idet den mængde af gods de kunne håndtere i containerform steg mere end 20 gange. Hvor man havde forventet at containeren ville reducere antallet af havnearbejdere med 30 %, blev det faktiske tal cirka 75 % (Lauring 2008, s. 91 f.).

<sup>292</sup> Aftalen gav mulighed for visse forskelle, hvad angår containernes længde. I praksis blev det 20 og 40 fods containere, der slog igennem. Heraf blev standardmålet TEU (*Twenty foot Equivalent Unit*) dannet, som man i dag typisk måler et containerskibs eller havns kapacitet efter (Lauring 2008, s. 32 f.).

skilte sig ud som det største rederi. Containerskibene ændrede markant på trafikmønsteret i perioden 1968-1974, hvor kapaciteten på de store kontinentalruter blev fjortendoblet.<sup>293</sup>

Et helt afgørende parameter for containerens udbredelse i denne periode blev Vietnamkrigen. I 1966 lykkedes det Sea Land at få en aftale i stand med det amerikanske militær, hvorefter rederiet skulle levere forsyninger til de amerikanske styrker i Vietnam via deres containerskibe. Efter få år stod det klart, at der var en enorm økonomisk og kapacitetsmæssig gevinst ved overgangen til containere. I 1970 regnede det amerikanske militærs logistikeksperter sig frem til, at hvis hæren med det samme havde taget springet til containerfragt i 1965, ville USA have sparet 882 mio. \$ i udgifter. Containerovergangen havde i det hele taget så stor betydning for det militære engagement i Vietnam, at økonomen Marc Levinson vurderer, at USA måtte have trukket sig ud af Vietnam flere år før 1975, simpelthen fordi det ikke ville have været muligt i tilstrækkeligt omfang at levere forsyninger til de 540.000 udstationerede militærfolk, hvis ikke man havde fortaget overgangen til containerfragt.<sup>294</sup> For containerfragten var Vietnam-krigen den endelige blåstempling af transportformen – både på det økonomiske og kapacitetsmæssige plan.

#### 4.5.4. Århus Havns udvikling

Også for Århus havn stod årene umiddelbart efter 2. Verdenskrig i genetableringens og dernæst videreudviklingens tegn. Århus Havn havde inden 2. Verdenskrig været en havn, der var meget afhængig af den internationale handels udvikling, idet udenrigshandlen stod for ca. 75 % af havnens omsætning. Dette mønster blev så småt reetableret i årene efter krigen, og i slutningen af 1950erne var havnen tilbage på samme eksportniveau. Af denne udenrigshandel udgjorde importen langt størstedelen, og denne bestod især af råstoffer til industri og landbrug. Fra slutningen af 1950erne skete der en voldsom stigning af olieimporten på Århus Havn, og fra 1960 til 1970 firedobles omsætningen inden for flydende brændstoffer fra 400.000 t til 1,5 mio. t.<sup>295</sup>

Århus Havns udvikling i nævnte periode illustreres af følgende tabeller:

---

<sup>293</sup> Levinson 2006, s. 222 f.

<sup>294</sup> Ibid., s.184 ff.

<sup>295</sup> Johansen 1994, s. 57 ff.

Tabel 4.30: Oversigt over antallet af indgående skibe, udlosset og indladet gods samt den samlede godsomsætning i Århus Havn for perioden 1945-1973:

Århus Havn	1945	1950	1955	1960	1965	1970	1973
Indgående skibe	2.018	4.136	4.244	5.210	4.654	3.543	3.183
Udlosset gods (1000t)	411	1.250	1.533	1.752	2.374	2.943	2.907
Indladet gods (1000t)	212	283	238	325	447	391	362
Godsomsætning i alt (1000t)	623	1.533	1.771	2.077	2.821	3.334	3.359

Kilde: Statistisk Årbog

Tabel 4.31: Oversigt over antallet af indgående skibe, udlosset og indladet gods samt den samlede godsomsætning i Danmark inden for skibsfarten i perioden 1945-1973:

Landsplan	1945	1950	1955	1960	1965	1970	1973
Indgående skibe	44.855	76.113	74.507	104.870	64.932	52.833	46.912
Udlosset gods (1000t)	4.966	15.484	18.540	20.716	28.168	39.105	40.536
Indladet gods (1000t)	3.009	5.158	5.804	6.728	10.443	14.340	15.576
Godsomsætning i alt (1000t)	7.975	20.642	24.344	27.444	38.611	53.445	56.112

Kilde: Statistisk Årbog

Tabel 4.32: Århus Havns procentvise andel af den samlede godsomsætning:

	1945	1950	1955	1960	1965	1970	1973
Indgående skibe	4,5 %	5,4 %	5,7 %	5,0 %	7,2 %	6,7 %	6,7 %
Udlosset gods	8,3 %	8,1 %	8,3 %	8,5 %	8,4 %	7,5 %	7,2 %
Indladet gods	7,0 %	5,5 %	4,0 %	4,8 %	4,3 %	2,7 %	2,3 %
Samlet godsomsætning	7,8 %	7,4 %	7,3 %	7,6 %	7,3 %	6,2 %	6,0 %

Kilde: Tabellen er udregnet på baggrund af tabel 1 og 2

Det bemærkes, at perioden fra 1945 til 1973 indebar en voldsom stigning i den samlede danske skibsgodsomsætning. Hvor man i 1945 lå på en samlet godsomsætning på 7.975.000 tons, så var tallet i 1973 steget til 56.112.000 tons – altså mere end en syvdobling af omsætningen på 28 år. Århus havde i 1945 en godsomsætning på 623.000 tons og i 1973 var tallet steget til 3.359.000 –

altså mere end en femdobling i løbet af perioden. Endvidere viser statistikken, at Århus Havn mistede andele i den samlede godsomsætning på landsplan fra 1945 til 1973. Hvor Århus Havn i 1945 havde 7,8 % af den samlede godsomsætning, så var kurven dalende hele perioden især efter 1965, og i 1973 lå tallet på 6 %. Endvidere viser Tabel 4.30, at det især er i forbindelse med indladet gods, at Århus Havn ikke oplevede den store udvikling, mens der er en betydelig udvikling af trafikken med udlosset gods. Den betydelige udvikling inden for godsomsætningen på Århus Havn fra 1945 til 1973 krævede en ganske omfattende udbygning af havnen. Disse tiltag byggede i sin væsentlighed på de i 1933 og 1963 udarbejdede handlingsplaner. Følgende oversigt viser de mest centrale infrastrukturtiltag.<sup>296</sup>

- 1933: Havneudvalg og byråd vedtager den reviderede udvidelsesplan.
- 1936: Pier 2 påbegyndes.
- 1937: Den nye benzinhavn kan tages i brug.
- 1938-39 Nordre Mole nedbrydes.
- 1939: Forhandlinger med DSB om fjernelse af Grenåbanen ved havneområdet bryder sammen, og udvidelser af det nordlige havneområde går i hårdknude.
- 1949-51: Den nye pier 1 færdigbygges, bassin 5's inderste bassin nyordnes.
- 1952-53 etablering af et 5 etagers lodshus på Østre Mole.
- Udbygning af pier 3 frem til begyndelsen af 1960'erne. Sideløbende uddybes bassin 5's dybde til 9 m.
- 1954: Særlig landbrugskaj indrettes på pier 2, og kort efter forsynes kajen med en 80 m lang kajoverdækning.
- 1955-1960 Ombygning af det inderste havnebassin for at lette trafikken for Københavner- og Kalundborgfærgerne.
- 1960-61: Færdiggørelse af pier 3's sydlige kaj.
- 1961-65: Pier 2 udvides til næsten dobbelt bredde (320 m ny kaj).
- 1963: "1963 planen" vedtages med følgende resultat:
- 1966-1974: Anlæggelse af pier 4 samt udvidelse af pier 3 (også kaldet "Nordhavnsudbygningen").
- 1964: Udvidelse af Nørreport.

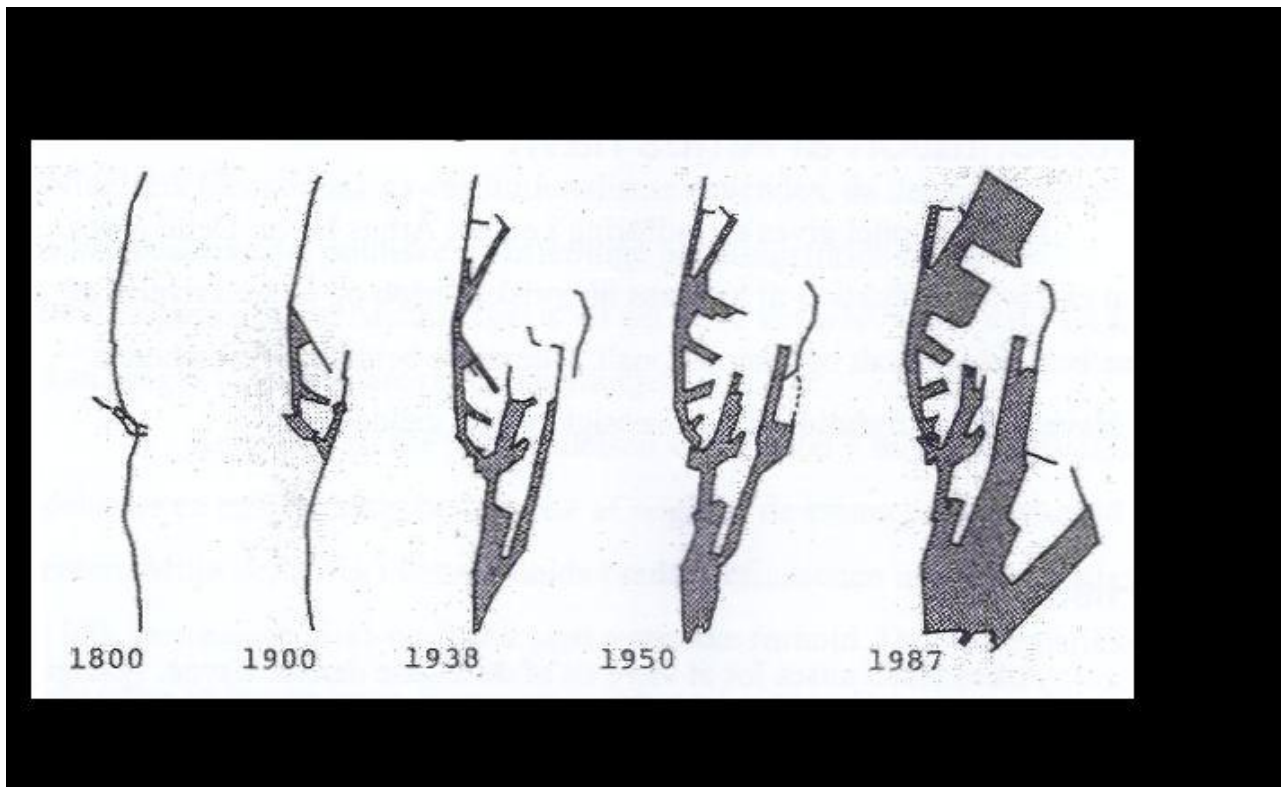
<sup>296</sup> Oversigten bygger på Johansen 1994.



- 1972: Sea Land Service etablerer containerterminal på Århus Havn.

Figur 2 viser udbygningen af Århus Havn fra 1800 til 1987:

Figur 2:



Kilde Rohde 2001.

To overordnede forhold gør sig særlig bemærket i denne periode. Det første er den af Århus Havn i 1962 opnåede status som "basishavn" – en status der bl.a. medførte en gennemsnitlig nedsættelse af fragtraterne på 15 %, samt at havnen potentielt indgik som basishavn for de store linjefartsruter.<sup>297</sup> Med prædikatet fulgte en lang række krav til havnens kapacitet på lager- pakhussiden, godsomsætning, kajfaciliteter etc. Forud for tildelingen af det prestigefyldte prædikat, lå et større forarbejde. Således var der fra midten af 1950'erne blevet foretaget en større indsats fra havnen, den

<sup>297</sup> Johansen 1994, s. 94 f. Hvad angår en yderligere definition af basishavn kan henvises til Trafikministeriets definition heraf ved høring i Trafikudvalget i 1997. Heri hed det. "En basishavn udpeges af containerrederierne, når der findes tilstrækkelige godsmængder. Basishavnene inddeles i forskellige geografiske områder... At en havn har status som en basishavn betyder, at transportprisen til og fra de vigtigste oversøiske destinationer er den samme, uanset i hvilken basishavn i det nordeuropæiske område godset håndteres... I de senere år er der dog beregnet et tillæg til de havne, der ikke anløbes direkte af de oversøiske skibe, men i stedet med feederskibe. Derfor er betydningen af basishavnens status blevet reduceret. Efter havnenes opfattelse er det dog stadig af markedsmæssig betydning at være udpeget som basishavn" (Trafikudvalget 1997: 2. samling, alm. Del – bilag 101, J. Nr. 1997-3139/H2044-71.

rådgivende Havnekomité (byens erhvervsliv), og de jysk-fynske handelsorganisationer (Provinshandelskammeret og Den Jyske Handelsstands Centralforening), Skandinaviske Liniereheder, ØK og DFDS. Den anden store milepæl var Sea-Land Services etablering af egen containerterminal på Århus Havn i 1972. Dermed fik havnen samtidigt nok flotteste blåstempling, hvad angår containerhavnsstatus, idet Sea Land Services var verdens førende containerrederi på daværende tidspunkt. At containerudviklingen i Danmark var i sin vorden, vidnede de kun 20.000 TEU, der passerede Århus Havn i 1972 om, men et centralt grundelement for den videre containerisering af havnen var dermed lagt.<sup>298</sup>

#### 4.5.5. De internationale rammer 1973-1993

Med Sea-Lands økonomiske og logistiske resultater i forbindelse med Vietnam-krigen stod containertransporten og den internationale søfart over for en banebrydende tid de følgende årtier. Perioden markerede en omfattende overgang fra konventionel søtransport til containertransport, men de to oliekriser i 1973 og 1979 medførte hårde tider for såvel den internationale handel som for de rederier, der satsede på den brændstoftunge containertransport. Adskillige af de største rederier bukkede under i 1970erne og 1980erne. Årsagerne hertil var mange, men ofte var der tale om forkerte satsninger, hvad angik skibstype, hvor rederierne satsede på skibe, der nok var hurtige, men som var for energikrævende. Nedgangen i handelsudviklingen var dog det største problem for containerbranchen, som dertil stod med alt for mange nye skibe til færre varer. I 1970 havde den internationale containerflåde en kapacitet på 1,9 mio. tons, og i 1980 var kapaciteten øget til 10 mio. tons.<sup>299</sup> Som konsekvens heraf blev fragtraterne presset yderligere ned, hvilket igen gjorde ondt på rederiernes pengepung. Til trods for det hårde udskilningsløb, der fandt sted inden for såvel havne- som rederiområdet, så stod det klart, at containeriseringen var fremtiden inden for godstransporten. I særdeleshed på langdistanceruterne tog containerfragt i stigende grad over, og i 1970erne overgik de oversøiske asiatiske ruter i hastigt tempo til containerfragt. Hvor den første internationale bølge havde involveret de transatlantiske ruter, blev nu de asiatiske markeder i stigende grad involveret og i særdeleshed Japan. Hvad angik hovedkonceptet bag containerforretningen, så stod det allerede klart for de fleste i 1970erne: containerskibene skulle så vidt muligt være i rutefart, lastet med fragt

<sup>298</sup> Landshavneplan 82, s. 102 ff. TEU står for *Twenty-foot Equivalent Units*, og er det ISO standardmål for containere, der blev udformet i perioden 1968-1970. Måleenheden er siden blevet brugt bl.a. til at fastlægge containertrafikkens udvikling.

<sup>299</sup> Levinson 2006, s. 233 f.

og bruge mindst mulig tid i havn. Derudover stod det også klart, at der var nogle hovedretningslinjer for god containerforretning:

”the bigger the port, the bigger the vessels it could handle and the faster it could empty them, reload them, and spend them back out to sea. Bigger ports were likely to have deeper berths, more and faster cranes, better technology to keep track of all the boxes, and better road and rail services to move freight in and out. The more boxes a port was equipped to handle, the lower its cost per box was likely to be. As one study concluded bluntly, ‘size matters’”<sup>300</sup>

På den internationale scene fortjener endnu et par faktorer at blive inddraget. I nævnte periode blev der investeret store summer på opbygning af containerhavne rundt omkring i verden. Adskillige af disse investeringer viste sig at være skønne spildte kræfter, idet de store linjeruter koncentrerede sig om stadig færre havne. Endvidere stod det klart, at et stort befolknings- og produktionstungt opland ikke længere var nogen garanti for en succesfuld havn.<sup>301</sup> Flere havne gjorde sig også dyrt købte erfaringer ved at investere i jernbane-infrastruktur med det mål for øje, at containerne kunne overføres direkte fra skib til banetransport. Det viste sig imidlertid for langsommeligt, og dermed for dyrt at overføre containere direkte fra skib til tog, idet det var for møjsommeligt, at toget skulle køre gradvis fremad for hver container, der blev det pålastet.<sup>302</sup> Om end en del af containerne de følgende år ville blive transporteret via tog, så gjorde de fejlslagne forsøg på at lave en direkte overgang fra skib til tog, at lastbiltransportens rolle på land stod endnu stærkere *vis a vis* banetransport. En anden vigtig faktor for søfartsudviklingen i 1980erne var et generelt kraftigt fald i transportpriserne på containere. Dette skyldtes ikke kun den interne konkurrence mellem rederierne, men også at der fandt en omfattende deregulering sted internationalt inden for containerfragt især i USA. Som følge heraf faldt fragtpriserne med containere i USA 40 procent fra 1982 til 1988 ifølge økonomen Marc Levinson, om end der er forskellige vurderinger af netop dette område.<sup>303</sup> Ifølge transportøkonomen David Hummels var årsagen til, at containeriseringen gik sin sejrsgang i denne

<sup>300</sup> Ibid., s. 235 ff.

<sup>301</sup> Ibid. I forbindelse med vurderingen af, hvad der gik galt for Bristol Havn i 1970erne og 1980erne, der trods god beliggenhed, godt bagland og massive investeringer i havnen ikke nåede de tilsigtede mål, fastslår også geografen Anthony Hoares, at baglandet ikke længere var nogen garanti for tilstedeværelsen af en succesfuld havn. I den forbindelse var containeriseringen en afgørende faktor (Hoares 1986, s. 29 ff.).

<sup>302</sup> Levinson 2006, s. 238 f.

<sup>303</sup> Økonomen David Hummels kommer frem til en noget anden konklusion end Marc Levinson, idet linjefartsomkostningerne ifølge Hummels beregninger faktisk steg ganske betydeligt (14-18 % om året) fra midten af 1970erne til midten af 1980erne. Derefter faldt omkostningerne dog betragteligt. (Hummels 2007, s. 114 ff.).

periode nogle andre parametre, som var svært målelige i kroner og ører. Hummels anfører i den forbindelse tre faktorer:

- Containerskibe sejler hurtigere end de traditionelle skibe.
- Containerskibe er væsentlig hurtigere i forbindelse med af/pålastning.
- Containerfragten muliggør, at firmaer ved hvor varen er fra start til slut i transportfasen.<sup>304</sup>

Et yderligere forhold, der måske nok ligger implicit i Hummels vurdering, men som fortjener at blive ekspliciteret, er det faktum, at varen kan transporteres i samme emballage fra start til slut via lastbil, skib, fly eller tog.

I løbet af 1980'erne blev de internationale containerpriser yderligere presset nedad som følge af såkaldte uafhængige rederier, der gik ind og gav nedslag i priserne på typisk 10-20 procent i forhold til de af rederikonferencerne aftalte priser.<sup>305</sup>

I løbet af 1980'erne blev det stadig mere tydeligt, at containeriseringen var kraftigt medvirkende til store handels- og transportmæssige ændringer. Producenter kunne udnytte den billige containertransport til skalaøkonomiske fordele og satse på én del af værdikæden. Således blev det stadig mere udbredt, at producenter flyttede produktion til 3. verdenslande, hvor de kunne udnytte den billigere arbejdskraft. Containertrafikken og computerudviklingen muliggjorde, at producenterne kunne følge den enkelte container/vare hele vejen i værdikæden fra start til slut, og containertransporten var typisk så tidsmæssigt pålidelig, at producenterne kunne regne med, at de enkelte leverancer nåede frem til tiden. Dette bevirkede, at det i Japan udviklede koncept *Just-In-Time* (JIT) bredte sig med hastig fart i løbet af 1980'erne.<sup>306</sup> I 1987 havde 40 % af de 500 største amerikanske virksomheder startet JIT programmer i deres virksomheder. Firmaerne havde nu i højere grad øjnene rettet mod tidsfaktoren i forbindelse med transportområdet, hvor det før var

<sup>304</sup> Ibid. Hummels tilføjer, at forskerne Blonigen og Wilson kommer frem til, at for hver procent af søtransporten man overfører til containersejlad, så sænker man skibsomkostningerne med 0,5 %. Hummels regner selv på det, og kommer frem til, at man sænker sine omkostninger med mellem 3 og 13 % ved at fragte sin last i container. (Ibid. s. 115 ff.).

<sup>305</sup> Levinson 2006, s. 260 ff. Et af disse rederier var det danske rederi Maersk Line. I modsætning til et andet dansk rederi, ØK, så valgte Maersk at tage det fulde skridt og satse fuldt og helt på containerfragt. Rederiet havde i høj grad held med sit forehavende - i 1983 var Maersk Line verdens femte største containerrederi, og i 1996 var rederiet verdens største inden for branchen. I 1999 overtog Maersk firmaet, der i sin tid havde startet det hele, McCleans gamle firma Sea Land, hvormed Maersk yderligere understregede sin position (Ibid. samt Lauring 2008, s. 69 ff.).

<sup>306</sup> *Just-in-time* konceptet udvikles af Toyota i 1950'erne og hviler på følgende principper: 1) Produktelementerne leveres i små, men hyppige, forsendelser, 2) Minimal lagerbelastning, 3) kvantitetskontrol er indbygget i processen. På denne baggrund skulle man gerne opnå en reduktion af lagerudgifter, en hurtig udbudsrespons og en hurtig udskiftning af defekte komponenter i produktionskæden, Venables & Harrigan 2004, s. 2 f.

prisudgifterne på transportområdet, der fremstod som det primære parameter. Et andet forhold, der mere og mere gjorde sig gældende, var, at andelen af halvfabrikata udgjorde en større andel af containergodset på bekostning af helfabrikata.<sup>307</sup>

Denne periode var som nævnt noget hektisk grundet de store kriser. Således opnåede verdenshandlen ikke den samme volumen som den havde haft inden den anden oliekrise indtraf i 1979, før i 1988. Perioden mellem 1973 og 1988 var givetvis den vanskeligste for den danske skibsfart siden Anden Verdenskrig.<sup>308</sup> Dette kunne blandt andet aflæses ved, at den danske skibsbestand faldt med 1/3 fra 1976 til 1986, antallet af ansatte i den danske handelsflåde faldt med 41 % (fra 17.000 til 10.000), men handelsflådens samlede tonnagekapacitet fremstod uændret.<sup>309</sup> At tonnagekapaciteten fremstod uændret trods det kraftige fald i skibsbestanden og beskæringen af ansatte, vidnede om en kraftig rationalisering og effektivisering af den danske handelsflåde i denne periode. Containeriseringsprocessen var en del af førnævnte udvikling, og en stadig større del af skibstransporten blev i denne periode containerbaseret. Traditionelle linieskibe med mellemdæk blev erstattet med containerskibe på de lange ruter, mens man på de kortere ruter i stigende grad benyttede ro/ro containerskibe.<sup>310</sup>

#### 4.5.6. Århus Havns udvikling

Hvis man ser på udviklingen af Århus Havn giver følgende tabeller et indblik i perioden mellem 1973 og 1993:

<sup>307</sup> Levinson 2006, s. 264 ff.

<sup>308</sup> Andersen 2001, s. 101 f. En faktor der fik afgørende betydning for den danske skibsfart i denne periode, var bestemmelsen om den såkaldte UNCTAD-kode. Bestemmelsen var primært et opgør med de vestlige landes monopolagtige situation inden for skibsfarten, idet den skulle garantere at ethvert land, der tiltrådte konventionen, var sikret 40 procent af landets ind- og udgående liniefart for egne skibe. Konventionen blev vedtaget i 1974 og trådte i kraft i 1983. Bestemmelsen var en bombe under den danske skibsfart, der især pågik imellem fremmede lande, men Danmark kunne ånde lettet op, idet EF-landene i 1979 var blevet enige om, at de internt gav afkald på bestemmelsens påbud (Ibid., s. 104 f.).

<sup>309</sup> Ibid., s. 117 f.

<sup>310</sup> Ibid., s. 101 f.

Tabel 4.33: Tabel over antallet af indgåede skibe, udlosset og indladet gods i Århus Havn i perioden 1973-1993<sup>311</sup>:

Århus Havn	1973	1975	1980	1985	1990	1993
Indgåede skibe	3.183	2.581	3.266	5.077	...	...
Udlosset gods (1000t)	2.907	2.609	3.278	6.673	3.737	3.558
Indladet gods (1000t)	362	371	566	2.429	2.447	1.710
Godsomsætning i alt (1000t)	3.359	2.980	3.844	7.102	6.184	5.268

Kilde: Statistik Årbog

Tabel 4.34: Landsoversigt for Indgåede skibe, udlosset samt indladet gods for danske havne i perioden 1973-1993<sup>312</sup>:

Hele Landet	1973	1975	1980	1985	1990	1993
Indgåede skibe	46.912	40.716	43.188	35.195	...	...
Udlosset gods (1000t)	40.536	35.786	45.850	43.178	41.465	42.711
Indladet gods (1000t)	15.576	13.905	14.908	19.038	24.736	27.761
Godsomsætning i alt (1000t)	56.112	49.691	60.758	62.216	66.201	70.472

Kilde: Statistik Årbog

Tabel 4.35: Århus Havns andel af den samlede mængde på landsplan på hhv. Skibs- og godsområdet 1973-1993<sup>313</sup>:

	1973	1975	1980	1985	1990	1993
Indgåede skibe	6,8 %	6,3 %	7,6 %	14,4 %	...	...
Udlosset gods	7,2 %	7,3 %	7,1 %	15,5 %	9,0 %	8,3 %
Indladet gods	2,3 %	2,7 %	3,8 %	12,8 %	9,9 %	6,2 %
Samlet godsomsætning	6,0 %	6,0 %	6,3 %	11,4 %	9,3 %	7,5 %

Kilde: Tallene er beregnet på baggrund af tabel 4.33 og 4.34.

Perioden fra 1973 til 1993 var præget af store konjunkturproblemer forårsaget af oliekriserne i 1973 og 1979. De anførte tal for godsomsætningen på landsplan illustrerer dette ganske godt. Hvor man i

<sup>311</sup> Statistisk Årbog fører fra 1990 ikke længere statistik over antallet af indgående skibe. Dertil skal tilføjes, at antallet af indgående skibe i stigende grad mister betydning i løbet af anden halvdel af det tyvende århundrede *qua* de stadig større kapacitetsforskelle, der bliver imellem de enkelte skibe (jf. indledningen).

<sup>312</sup> Statistisk Årbog fører fra 1990 ikke længere statistik over antallet af indgående skibe.

<sup>313</sup> Statistisk Årbog fører fra 1990 ikke længere statistik over antallet af indgående skibe.

perioden 1945-1973 så en syvdobling af godsomsætningen på landsplan, så fremviste perioden 1973 til 1993 en ganske beskedne fremgang på 26 %. I den forbindelse var det primært udviklingen inden for inddladet gods, der trak godsomsætningen op. Sidstnævnte skal ses i lyset af, at der samtidig var et stigende overskud på den danske handelsbalance. Århus Havn oplevede i samme periode en fremgang på 57 procent, hvorved havnen skilte sig noget ud fra landsudviklingen. Tallene viser endvidere, at der var en voldsom udvikling på Århus Havn mellem 1980 og 1985, hvor man næsten fordoblede omsætningen. I perioden efter 1985 gik det noget tilbage for havnen, og i 1993 havde man mistet 26 % af omsætningen i forhold til rekordåret 1985, hvor man kom op på hele 11,4 % af den samlede landsomsætning. Den voldsomme udvikling omkring 1985 skyldtes blandt andet etableringen af kulterminalen på Østhavnen med den deraf afledte godsomsætning. De følgende års fald i godsomsætningen kan ligeledes forklares med udgangspunkt i kulomsætningen, idet denne faldt kraftigt som følge af nye prioriteringer i den danske energipolitik.<sup>314</sup>

Århus Havn satsede fra starten af denne periode på at blive en markant aktør inden for containerområdet. I 1972 tog havnen et afgørende skridt i den retning, da Sea-Land Service etablerede sin egen containerterminal på Århus Havn. De følgende år ekspanderede havnen voldsomt i antallet af passerede containerenheder. Hvor der passerede 20.000 TEU gennem havnen i 1972, passerede der 100.000 TEU i 1980, og i 1984 rundede man de 150.000 enheder.<sup>315</sup> Havnen blev begunstiget af to afgørende begivenheder inden for containerområdet i denne periode. Den første fandt sted i 1977, hvor et mindre feederselskab ved navn Unifeeder startede med udgangspunkt fra Århus Havn. De følgende årtier skulle firmaet blive et af de hurtigst voksende feederselskaber i verden, og i 2008 var det Nordeuropas største feederselskab.<sup>316</sup> Et andet afgørende parameter blev Maersk Lines valg af Århus Havn som udgangspunkt for flere af rederiets tværkontinentale ruter i 1988.<sup>317</sup> Man kan således godt hævde, at Århus Havn i denne periode positionerede sig som den førende havneaktør i Danmark inden for containertrafikken.<sup>318</sup>

I løbet af perioden 1973-1993 skete der endnu større udvidelser af havnen, end det var tilfældet fra 1945 til 1973. Følgende oversigt giver et indblik i de væsentligste udvidelser:

<sup>314</sup> Johansen 1994, s. 93 ff.

<sup>315</sup> Johansen 1994, s. 102 ff.

<sup>316</sup> Interview med souschef Henrik Jensen, Århus Havn, 2/10/08. Ifølge Henrik Jensen har Unifeeders engagement i havnen haft betydelig indflydelse på havnens vækst (Ibid.). Et feederselskab er en virksomhed, der har specialiseret sig i mindre skibe, der transporterer containere til større havne, hvor containerne bliver omladet til større containerskibe.

<sup>317</sup> Johansen 1994, s. 104 ff.

<sup>318</sup> Jf. tabel 4.38 og tabel 4.39 nedenfor.

- 1975-1978: Anlæggelse af Østhavnen
- 1978: Tunnel under strandvejen mellem Sydhavnen og Marselis Boulevard.
- 1980: Tankskibsliggeplads ved Oliehavnen færdig.
- 1981-83: Anlæggelse af kulterminalen
- 1984-1986: Multiterminalen på Østhavnen anlægges.
- 1982-1990: Udbyggelse af pier 4 (med 11,5 ha). Dertil anlæggelse af jernbanespor og vej gennem området ud til kystværnet mod nord.
- 1986-1992: Fabriksareal på Østhavnens kajer etableres.

Ovenstående indikerer også, hvorfor statistikken viser en voldsom udvikling inden for den samlede godsomsætning på Århus Havn fra 1980 til 1985 (jf. Tabel 4.33). Således muliggjorde både etableringen af kulterminalen, multiterminalen og udbyggelsen af pier 4 en væsentlig større godsomsætning på havnen. Alene udbygningen af pier 4 muliggjorde, at containertrafikken blev forøget med 30-40 procent.<sup>319</sup>

#### 4.5.7. De internationale rammer efter 1993

Perioden fra 1993 har været kendetegnet ved en stadig mere omfattende containerisering inden for den internationale søfart. Fra 1996 til 2006 voksede antallet af transporterede containere med 77,4 %. Sideløbende voksede containerflåden tilsvarende.<sup>320</sup> Det skalaøkonomiske aspekt inden for containerfarten blev stadig mere udtalt. Således satte containerskibene hele tiden nye rekorder, hvad angår TEU kapacitet. Dette medførte yderligere krav til havnenes formåen, hvilket har bevirket et ganske voldsomt udskilningsløb mellem de største containerhavne. Tendensen har igennem mange år været, at containertrafikken bliver samlet hos stadig færre rederier, og gennem de senere år har der været et øget antal fusioner inden for rederibranchen. I 2006 sad de ti største rederier således på 49 % af verdenshandlen inden for containerområdet.<sup>321</sup> I kraft af denne koncentration og det faldende antal havneanløb som følge af de enkelte skibes stadig større godskapacitet, så er de enkelte havne stadig mere afhængige af, at rederierne vælger netop dem som anløbshavn. De store rederier står derfor i dag typisk i en bedre forhandlingsposition, når havneudgifterne skal forhandles, end det tidligere var tilfældet. Et andet karakteristikum, der gør sig gældende, er at de

<sup>319</sup> Johansen 1994, s. 108 ff.

<sup>320</sup> Lauring 2007, s. 84 f.

<sup>321</sup> Ibid.



største rederier opererer inden for selve havneoperatørområdet. Således var det af Maersk ejede APM Terminals operatør på 45 havne i 2000, hvilket gjorde rederiet til verdens 3. største havneoperatør.<sup>322</sup> I denne tredje periode bemærker man også Kinas voksende rolle, hvor den billige kinesiske arbejdskraft givetvis har haft en stor indflydelse på udviklingen. Af de mere end 300 mio. TEU der blev fragtet over havene i 2006, stammede ca. 26 % fra Kina.<sup>323</sup> Hvad angår udviklingen af transportmønsteret, så kan man se, at JIT's betydning har været tiltagende inden for mange brancher. Grundet bedre og mere pålidelige transportforhold, i hvilken forbindelse containertransporten stod helt centralt, kunne virksomheder spare store udgifter på lagerpladsområdet. Den amerikanske økonom Marc Levinson skriver:

“In 2004, nonfarm inventories in the United States were about \$1 trillion lower than they would have been had they stayed at the level of the 1980s, relative to sales. Assume that the money needed to finance those inventories would have to be borrowed at 8 or 9 percent, and inventory reductions are saving U.S. businesses \$80-\$90 billion per year.”<sup>324</sup>

Containeriseringsprocessen har således givet virksomhederne store økonomiske besparelsesmuligheder. Udviklingen har imidlertid også understreget det fortsatte behov for at sikre godstransportens *flow*. Dette har hidtil ikke været det store problem for søtransporten, men derimod et stigende problem for især lastbiltrafikken grundet den stigende trafik på motorvejsnettet.<sup>325</sup>

#### 4.5.8. Århus Havns udvikling

Udviklingen på Århus Havn, godsmæssigt og infrastrukturelt, har siden 1990erne været omfattende. Således har havnen i denne periode positioneret sig som Danmarks absolut førende containerhavn. Følgende data giver et indblik i denne udvikling:<sup>326</sup>

Tabel 4.36: Godsomsætning på danske havne efter enhed, havn og tid i perioden 1993-2006:

<sup>322</sup> Ibid., s. 80 ff. Netop ”ejerskabet” af havne kan have stor betydning, idet det rederi, der er i besiddelse af havnen, er sikret, at deres skibe blive behandlet først i de perioder, hvor der er pres på havnen. Dette kan være et afgørende parameter, når producenter skal bestemme sig til hvilket rederi, de vil benytte til transporten.

<sup>323</sup> Levinson 2006, s. 277 f.

<sup>324</sup> Levinson 2006, s. 267 f.

<sup>325</sup> Jf. motorvejsafsnittet.

<sup>326</sup> Danmarks Statistik har ændret noget på sine dataanførelser for havnevæsnet i denne periode. Således gives der ikke længere mulighed for, at anføre data inden for eksempelvis indgående og udgående gods, som det var tilfældet i de to andre i kapitlet behandlede perioder.

	1993	1995	1997	1999	2001	2003	2005	2006	2009
Havne i alt (1000t)	110.338	123.813	124.672	97.250	93.972	103.954	99.688	107.714	90.636
Århus Havn (1000t)	6.048	7.295	7.464	7.760	9.980	9.983	11.167	11.913	11.913

Kilde: Statistikbanken

Tabel 4.37: Århus Havns procentvise andel af den samlede danske havnegodsomsætning i perioden 1993-2006:

	1993	1995	1997	1999	2001	2003	2005	2006	2009
Århus Havn (procent)	5 %	6 %	6 %	8 %	11 %	10 %	11 %	11 %	13 %

Kilde: Tallene er beregnet på baggrund af tabel 4.36.

Hvis man vurderer landsudviklingen *vis a vis* Århus Havn inden for godsomsætningen i den pågældende periode, er der flere interessante forhold i statistikken. Overordnet set sker der et tilbagefald i den samlede godsomsætning fra 1993 til 2006 fra 110.338.000 tons til 107.714.000 tons – altså en meget beskedent tilbagegang men dog et fald i omsætningen. For Århus havns vedkommende sker der i samme periode en fremgang fra 6.048.000 tons til 11.943.000 tons – eller en fremgang i havnens godsomsætning på 97 %. Denne udvikling må siges at være bemærkelsesværdig; ikke mindst set i forhold til den generelle tilbagegang, der skete på landsplan. Samlet set øgede Århus Havn sin procentvise andel af godsomsætningen på landsplan fra 5 % i 1993 til 11 % i 2001. Hvis man ser på tallene fra 2006 til 2009, så afspejler tilbagegangen effekten af finanskrisen 2007/2008. Således var der en tilbagegang både nationalt og for Århus vedkommende, når man ser på den samlede godsomsætning fra 2006 til 2009. Århus Havn øgede dog sin andel af den samlede danske havnegodsomsætning, så havnen i 2009 havde 13 procent af den samlede danske havnegodsomsætning, hvilket faktisk var mere end det hidtidige rekordår i 1985.

Når man ser på udviklingen inden for container- og ro-ro-gods, illustrerer følgende tabel udviklingen for Århus Havns vedkommende:

Tabel 4.38:Godsomsætning af container- og ro-ro-gods på større danske havne efter enhed, retning, lasteenhed, havn og tid (1.000 ton):

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Udlosset og indladet i alt													
Containere i alt													
Havne i alt	2 473	2 727	3 087	3 304	3 332	3 412	3 752	3 966	4 470	4 965	5 753	5 527	4 648
Århus Havn	1 499	1 743	1 925	2 065	2 123	2 162	2 490	2 619	2 961	3 161	3 456	3 197	2 649
Ro-ro-enheder													
Havne i alt	1 861	1 810	2 018	2 303	2 237	2 496	2 963	2 957	2 617	2 736	2 581	2 445	1 996
Århus Havn	181	217	418	480	366	304	343	377	420	478	477	445	303

Større havne er havne med en årlig godsomsætning på omkring 1 mio. ton eller mere

Kilde: Statistikbanken

Tabel 4.39: Århus Havns procentvise andel af den samlede danske godsomsætning inden for container- og ro-ro-gods på større danske havne:

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Containergods (procent)	61	64	62	63	64	63	66	66	66	64	60	58	57
ro-ro-gods. (procent)	10	12	21	21	16	12	12	13	16	19	18	18	15

Kilde: Beregning foretaget med udgangspunkt i tabel 4.38.

Hvor der skete en tilbagegang inden for den samlede havnegodsomsætning på landsplan målt i tons i perioden 1993-2006, viser tabel 4.38, at udviklingen var ganske modsat inden for container- og ro-ro gods. Hvis man ser på containerudviklingen, skete der en fremgang fra 1997 til 2007 på landsplan fra 2.473.000 tons til 5.753.000 tons eller en fremgang på 133 %. Udviklingen på Århus Havn i samme periode udviste samme mønster, idet man her gik fra en godsomsætning på 1.499.000 tons til 3.456.000 tons i 2007 svarende til en fremgang på 131 procent. Fra 2007 til 2009 ser man igen effekten af finanskrisen, idet der var en betydelig nedgang i containeromsætningen på landsplan og i Århus Havn. Århus Havn lå generelt omkring 60 procent af den samlede danske containergodsomsætning i perioden siden 1993. Dog var der en vis tilbagegang i Århus Havns andel af den samlede containergodsomsætning, idet havnen gik fra at have 66 procent af den samlede danske containergodsomsætning i 2005 til at have 57 procent i 2009.<sup>327</sup> Hvis man ser på Århus Havns andel af den samlede omsætning inden for ro-ro gods, så lå havnen markant lavere i forhold

<sup>327</sup> Århus Havns tab af markedsandele på containerområdet fra 2007 til 2009 skyldtes primært, at Fredericia Havn havde en vis fremgang i containeromsætningen i denne periode. (Statistikbanken: <http://www.statistikbanken.dk/statbank5a/default.asp?w=1440>). Fredericia Havn var den eneste større danske havn, der ikke havde en tilbagegang i containeromsætningen fra 2007 til 2009.

til andelen af containeromsætningen. Således havde havnen mellem 10 og 21 procent af den samlede danske godsomsætning i perioden 1993-2007. I forhold til perioden 1973-1993 kunne perioden fra 1993 og frem betegnes som såvel en konsoliderings- som ekspansionsfase inden for containerområdet for Århus Havns vedkommende.

Afgørende for Århus Havns markante rolle på containermarkedet i denne periode har været den infrastrukturelle udbygning de senere år. Med udgangspunkt i Havneplanen af 1990 har havnen gennemgået en lang række forandringer de senere år, som kan ses af følgende oversigt:

- 1995: Århus Byråd vedtager Masterplan for de kommende års havneudvidelser.
- 1997: Amtet fremlægger VVM rapport om udvidelse af Århus Havn.
- 1997: Århus Byråd beslutter at den øgede trafik fra havnen skal afhjælpes ved at bygge en tunnel under Marselis Boulevard.
- 1997: Der stilles forslag om at pier 3 og 4 overføres til byformål.
- 1998: Den Reviderede Masterplan godkendes.
- 1998: Borgmester Flemming Knudsen kan igangsætte den nye havneudvidelse, der forventes færdig ca. år 2023.
- 2001: En ny containerterminal (APM Terminalen) ud for Østhavnen tages i brug, og dermed markeres, at første del af havneudvidelsesplanen nu er ”operationel”. Dermed er Containerterminal Øst oppe på 200.000 m<sup>2</sup>.
- 2003: Århus Byråd vedtager Helhedsplanen for de bynære havnearealer.
- 2005: Anden etape af havneudvidelsen påbegyndes.
- 2005: APM Terminalen udvides med 70.000 m<sup>2</sup>.
- 2005: Århus Kommune og Århus Havn indgår en overdragelsesaftale, der fastlægger betingelserne for havnens salg af De Bynære Havnearealer (pier 3 og 4, Mols-Linien og Fiskeri- og Lystbådehavnen) over en periode på femten år.
- 2005-: Etableringen af en ny terminal til Cargo Service A/S på 330.000 m<sup>2</sup> påbegyndes (færdig 2007)
- 2005-2007: Ny Østhavnsvej etableres.<sup>328</sup>

<sup>328</sup> Bortset fra punktet der indbefatter note 47, er der benyttet følgende kilder ifm ovenstående skitsering: Rhode, Kamille (m.fl.) 2001, s. 14 f., Århus Havn, Årsrapport 2006 s. 19 ff. Samt [http://www.aarhushavn.dk/dk/aarhus\\_havn/fremtidsplaner\\_til\\_2022/](http://www.aarhushavn.dk/dk/aarhus_havn/fremtidsplaner_til_2022/), s.1 f.

- 2008: Ibrugtagning af nyt banespor ud til containerterminalen i Østhavnen.<sup>329</sup>

For cirka 80 procent af containertrafikkens vedkommende, så er den relateret til det danske marked, mens de øvrige 20 procent er transittrafik.<sup>330</sup> Trafikken mellem havnen og oplandet finder i udpræget grad sted via vejsystemet. Det vil sige ad henholdsvis de to veje Randersvej og Marselis boulevard. Denne tendens ser ikke ud til at ændre sig til trods for udsigten til stærkt stigende trafik de kommende år. Århus Havn har været tilkoblet banenettet, men denne trafik har ikke spillet nogen større rolle *vis a vis* lastbiltrafikken, hvilket blandt andet skyldtes at banesystemet har vist sig urentabelt, med mindre man kunne fylde en hel togstamme.

#### 4.5.9. Sammenfatning

Århus Havn er gennem det 20. århundrede blevet udvidet efter de langtidsplaner, der blev lagt i 1904, 1933, 1973 og 1990. Hvis man ser på udviklingen fra den første langtidsplan og frem til de igangværende havneplaners målsætning, så har udviklingen været betydelig. Således vil blandt andet den maksimale vanddybde være udvidet fra 7,5 m til 15,5 m., og landarealerne vil være udvidet fra 13 ha til 360 ha., når det igangværende udvidelsesarbejde står færdigt.<sup>331</sup>

Den løbende drift af Århus Havn har generelt kunne fremvise positive tal bortset fra de hårde år umiddelbart efter 2. Verdenskrig. Sideløbende med den fysiske ekspansion af havnen, har Århus Havn været i stand til generelt at forøge sit driftsoverskud. Således havde havnen i starten af 1960'erne et driftsoverskud på ca. 10 mio. kr., i 1970'erne lå overskuddet på ca. 35 mio. kr. og i første halvdel af 1990'erne lå overskuddet på ca. 120-130 mio. kr. I 2006 og 2009 havde havnen et nettooverskud på henholdsvis 47 og 35 mio. kr.<sup>332</sup> At havnen har været en overskudsforretning fremstår helt centralt, da det er grundlaget for de løbende udvidelser, idet havnens status som kommunal selvstyrehavn indebærer, at der ikke ydes offentlige anlægs- eller driftstilskud. Til gengæld har havnen heller ikke betalt skat af sit overskud. Overskuddet skal med andre ord finansiere havnens nybygninger, vedligeholdelse mv. Overordnet set er havnens midler regnskabsmæssigt adskilt fra kommunens, og driften skal sikres, således, at indtægterne mindst

<sup>329</sup> Transportministeriet:

<http://www.trm.dk/da/publikationer/2009/mere+gods+p%C3%A5+banen/~media/Files/Publication/2009/051009/senes%20version/Mere%20gods%20p%C3%A5%20bane%20endelig%20version1.ashx>

<sup>330</sup> Skrivelse fra Souschef ved Århus Havn Henrik Munch Jensen af 10.11. 2010.

<sup>331</sup> Johansen, s. 240 f. samt Sjöbris (mfl.) 2007 s. 109 f.

<sup>332</sup> Johansen (ed.) 1994, s. 130 f. , Århus Havn: Årsrapport 2006, s. 5 f. og Årsrapport 2009, s. 1 ff.

dækker udgifterne. Rent formelt gælder det, at havnebestyrelsen er ansvarlig over for kommunalbestyrelsen vedrørende havnens drift og vedligeholdelse. Fra 1976 til 1991 var havnens udviklingsmuligheder relativt indskrænkede, idet en ny havnelov medførte, at et Landshavneråd skulle koordinere evt. udbygningsplaner. Fra 1991 trådte en ny lov til, og den liberale udvikling har medført, at havnen har haft en høj grad af selvstændig beslutningskompetence.<sup>333</sup>

Siden 1945 har havnen været igennem en betydelig ekspansiv udvikling. Fra at være en ”større dansk havn” har Århus Havn udviklet sig til den suverænt største danske containerhavn med omkring 60 % af det danske containermarked. Desuden har de seneste havneudvidelser og Maersks engagement på havnen medført, at Århus Havn har udviklet sig fra at være en europæisk havn til at være en international/global havn. Hvis man skal pege på de drivende faktorer i denne udvikling, så må det siges at være et samspil mellem flere forhold. Dels har havnen nydt godt af den betydelige økonomiske udvikling, som har præget verdenshandlen i hovedparten af tiden siden 1945. Dels har havnen været i stand til at trække de ”rigtige” aktører ind i procesudviklingen, hvilket har været helt afgørende, hvoraf de mest centrale er Sea Land Service, Unifeeder og Maersk Line.<sup>334</sup> Dette forløb var imidlertid ikke muligt, hvis ikke der var de fornødne infrastrukturelle forhold til stede på havnen og i baglandet - eller hvis ikke de allerede var til stede, at der var den fornødne vilje og styrke til at få de pågældende infrastrukturelle tiltag gennemført.<sup>335</sup> Perioden siden 1945 har da også været vidne til omfattende infrastrukturelle tiltag på havnen. De i 1990erne udarbejdede planer for havnen illustrerede meget godt havnens og de regionale politikeres ambitiøse tilgang til havnens rolle i regionen og i Danmark/Norden.<sup>336</sup> Hvad man godt kan blive lidt overrasket over, er havnens tidlige satsning på containerområdet. Dette var ikke en selvfølge i en tid, hvor containerudviklingen dels var i sin vorden, med de usikkerhedsfaktorer dette indebar, og dels var en så omkostningsfuld affære.

Hvis man ser på Århus Havns egne fremtidsplaner, så synes et centralt satsningsområde at være transittrafikken. Generelt har Århus Havn lagt sig i sporet på den i 2001 udkomne Hvidbog fra EU-kommissionen vedrørende EU’s fremtidige transportpolitik. Under sloganet *Motorways of the Sea* slog kommissionen til lyd for, at en større del af EU’s godstransport blev lagt over til søtransport

<sup>333</sup> Johansen 1994. s. 131 f. samt Rhode, Kamille (m.fl.) 2001, s. 14 f.

<sup>334</sup> Unifeeder er stadig en særdeles central aktør på og for Århus Havn. Da Maersk kun har et ugentligt anløb til Århus Havn (og i øvrigt Gdansk og Göteborg), er feedernetværket stadig meget afgørende, og i den sammenhæng er Unifeeder stadig den klart største aktør i Danmark og i Østersøen. (Skrivelse af Souschef på Århus Havn Henrik Munch Jensen af 10.11.2010). Unifeeder blev i 2007 solgt til en kapitalfond, men har stadig hovedsæde på Århus Havn (Ibid. samt Erhvervsbladet 8.6.2007).

<sup>335</sup> Jf. her casegennemgangen omkring havneudvidelsen.

<sup>336</sup> Ibid.

frem for lastbiltransport. I forlængelse heraf er der blevet udarbejdet to rapporter i henholdsvis 2003 og 2007 vedrørende perspektiverne for containertrafikken set i forhold til blandt andet Århus Havn. Hvor rapporten for 2003 fremlagde mere generelle data for containertrafikken samt anbefalede *shortsea shipping*/øget feedertrafik, så var 2007-rapporten mere konkret på initiativplanet.<sup>337</sup> 2007-rapporten behandlede udvalgte nordiske havnes muligheder for at udvikle sig inden for containertransitområdet. I den forbindelse blev Århus Havn vurderet til at have gode udviklingsmuligheder. Rapporten forventede, at containertrafikken ville vokse fra 6 mio. TEU i 2007 til 20 mio. TEU i 2020 i området omkring Nordsøen. I særdeleshed blev det russiske marked vurderet til at have en potentielt stor effekt for Århus Havn, såfremt havnen spillede sine kort rigtigt.<sup>338</sup> 2007-rapporten fremhævede tre parametre, hvor Århus Havn fremstod særlig stærkt *vis a vis* sine konkurrenter, og hvor havnen i højere grad burde fremhæve netop disse plusser i konkurrencen om yderligere markedsandele. De tre parametre involverede en særdeles konkurrencedygtig pris på havneudgifterne, det forhold at man havde to dygtige terminaloperatører (APM og Cargo Services<sup>339</sup>), og endelig at havnen lå geografisk godt, idet skibene har hurtig adgang til søen, hvorved der er hurtige *turn-around* forhold. 2007-Rapporten opfordrede derudover til, at Århus Havn i højere grad opdyrkede samarbejdet med Göteborg Havn og var ”opmærksom på synergieffekter i forhold til havnen ved Gdansk”<sup>340</sup> 2007-rapporten fremhæver flere konkurrencemæssige trusler i forhold til Århus Havn – bl.a. Bremerhaven og Hamburg Havn. Derudover blev det påpeget, at Århus Havn nok skal være glad for Maersks store engagement på havnen, men at havnen skal passe på, at den ikke bliver synonym med Maersk forstået således, at havnen fremstår som ”en lukket havn” i forhold til andre operatører.<sup>341</sup>

<sup>337</sup> 2003-rapporten fremhæver i øvrigt det interessante skisma, at service med feeder-skib er underlagt ”en række modsatrettede kræfter. Et ønske om kort transitid og hurtig rotation kræver få anløb på en rute f.eks. pendulfart imellem to havne. Er det målet kræves også et stort opland for at sikre en tilstrækkelig kapacitetsudnyttelse. Men jo større opland desto længere og fordyrende fortransport pt. bil eller bane, hvorimod færre afgang (lavere frekvens) forlænger den samlede transitid.” (Shorsea Promotion 2003, s. 10 f.).

<sup>338</sup> Shortsea Promotion 2003, s. 1 ff. samt Sjöbris 2007 s. 3 ff. Hvad angår forventningen om det østeuropæiske marked, så anes et sammenfald mellem 2007-rapporten og den politiske argumentation for de store havneudvidelsesplaner i 1990'erne. I forbindelse med sidstnævnte, blev netop forventningen om et ”boomende” østeuropæisk marked brugt i argumentationen for nødvendigheden af havneudvidelser (Rohde 2001, s. 1 ff.).

<sup>339</sup> Cargo Services hed tidligere Aarhus Stevedore Kompagni. Disse operatører er fusioneret i 2010. At Århus Havn fremstår som en særdeles effektiv havn fremgår blandt andet af, at havnen i 2009 havde europarekord i containerløft per krantime (Århus Havn: [http://www.aarhushavn.dk/dk/aarhus\\_havn/aarhub/](http://www.aarhushavn.dk/dk/aarhus_havn/aarhub/)).

<sup>340</sup> Sjöbris 2007, s. 86 ff. Gdansk Havn vurderes at have potentielt set store muligheder i kraft af et stort og økonomisk ekspanderende bagland (Ibid.).

<sup>341</sup> Ibid.

De to rapporter blev udarbejdet, inden finanskrisen gjorde sig gældende, og en del har derfor ændret sig siden. Rapporterne kan dog siges at give nogle pejlemærker i forhold til Århus Havns fremtidsperspektiver, når konjunkturerne vender.

På det overordnede transportplan er der visse linjer, der er værd at fremdrage. Inden for søfarten står det klart, at containertrafikken har spillet en stadig mere central rolle fra starten af 1970'erne og frem til i dag. Tilsyneladende er det svært i detaljeret grad at måle det direkte økonomiske udbytte af at containerisere søtransporten. De tidligere anførte tre faktorer, som Hummels kom frem til, spiller tilsyneladende en nøglerolle.<sup>342</sup> Hummels kom frem til, at tidsfaktoren er blevet stadig mere bestemmende i valget af transportmiddel, og dette i udpræget grad i forbindelse med transport af halv- og helfabrikata. Af samme grund har luftfarten vundet ind de senere år, og af samme grund er det containerfragten, der vinder kapløbet inden for skibsfarten.<sup>343</sup> At tidsfaktoren er den helt afgørende faktor i godstransportmønsteret, kommer de to økonomer James Harrigan og Anthony Venables også frem til. På baggrund af *just-in-time* konceptets udbredelse, kommer de frem til, at tidsaspektet på transportområdet er af væsentlig større betydning prismæssigt end de direkte udgifter, der er forbundet med varetransporten. Grundet den stadig mere udbredte synkroniseringsproces, de mener at kunne spore i det generelle produktionsmønster, hvor en vares enkelte delfabrikata bliver produceret simultant og ofte forskellige geografiske steder, så er det essentielt, at man undgår, at en af delene bliver "tabt" i processen. Sidstnævnte kan ske, hvis en af de enkelte dele ikke når frem til tiden grundet transportproblemer.<sup>344</sup> Venables og Harrigan kommer derfor frem til, at for især fint forarbejdede produkters vedkommende, bliver det et centralt parameter, at man undgår usikkerhedsparametre omkring varetransporten, og ydermere at varen kommer hurtigt frem. Tendensen er derfor, at man vælger en "sikker" og hurtig transportlevering.<sup>345</sup> Dette favoriserer dels i stigende grad flytrafikken, og inden for søfarten favoriserer det containertrafikken. Såfremt denne vurdering står til troende, vil det givet få betydning for Århus Havns udvikling.

<sup>342</sup> Jf. ovenstående. Dertil synes stordriftsfordele også at spille ind. Jo mere man kan transportere af gangen jo større udbytte. Et forhold der spiller igennem i de stadig større containerskibe, der bliver udviklet.

<sup>343</sup> Hummels 2007, s. 14 ff.

<sup>344</sup> Venables & Harrigan 2004, s. 2 f.

<sup>345</sup> Ibid., s. 2 ff. De to forfattere kommer dertil frem til, at de nævnte omstændigheder i den grad motiverer den clusterudvikling, der finder sted i dag. Virksomhedsagglomeration finder altså efter deres optik med andre ord først og fremmest sted for at mindske tidsmæssige usikkerhedsfaktorer (Ibid.).



## 5. Den østjyske lufthavsdebat 1995-1999

### 5.1. Indledning

Det følgende afsnit vil behandle sagsforløbet omkring de planer og ideer, der blev fremlagt i perioden 1995-1999 vedrørende etablering af en ny lufthavn i Østjylland. Afsnittet vil skildre selve hændelsesforløbet og desuden fokusere på de aktører, der fremstod som centrale i begivenhedsforløbet.<sup>346</sup> I forbindelse med de politiske aktører vil der blive set på, hvilke beslutningsrammer de agerede indenfor. Beskrivelsen af det historiske forløb vil blive inddelt i tre delafsnit. Den første del, ”startfasen”, vil beskrive perioden 1995 og frem til starten af 1998. Delafsnittet redegør for den periode, hvor planerne om etablering af en ny lufthavn igen blev aktuelle, og hvor de for en ny lufthavn engagerede kommuner (i særdeleshed Århus Kommune) fik systematiseret et samarbejde. Det andet delafsnit, kaldet ”mellemfasen”, behandler det første halvår af 1998, hvor der fra det førnævnte kommunesamarbejde blev arbejdet intenst på at skaffe ekstern kapital til en delvis finansiering af en ny lufthavn. Tredje fase, slutfasen, behandler tiden ultimo 1998 – medio 1999. I denne afsluttende fase udarbejdede Århus Amt en foreløbig rapport omkring eventuelle lokaliseringsmuligheder for en ny lufthavn i Østjylland, hvorefter lufthavsplanerne kort efter kuldsejlede. ”Slutfasen” vil blive rundet af med en kort historisk beskrivelse af det senere forløb, der har været omkring etablering af en ny lufthavn i Østjylland, og en kort gennemgang af den senere udvikling i lufthavnene i Tirstrup og Billund. Kapitlet vil slutte med en sammenfatning, hvori der vil være en aktørvurdering, hvor de centrale kræfter i processen kort vil blive vurderet. Endvidere vil det samlede procesforløb blive vurderet i sin helhed. Denne helhedsvurdering vil trække tråde til de infrastrukturelle og lokaliseringsteoretiske aspekter, der tidligere er blevet gennemgået med fokus på især forholdet omkring udbuds- og efterspørgselsdrevet infrastrukturudvikling. Endelig vil der være en perspektivering, hvor de potentielle erhvervsmæssige konsekvenser af nedenstående hændelsesforløb vil blive vurderet set i forhold til Østjyllands fremtidige erhvervsudvikling.

---

<sup>346</sup> Jf. Appendiks 1 hvor flere af de involverede aktører i lufthavnsagen er skitseret. Det skal desuden påpeges, at denne case ikke eksplicit inddrager miljøaspektet omkring en eventuel ny lufthavn. Det kan konstateres, at det var en central faktor, hvad angår anlæggelsen af en eventuel ny lufthavn, men lufthavsprocessen 1995-1999 kom aldrig så vidt, at man på noget tidspunkt fik udarbejdet en egentlig VVM-rapport. På den baggrund vil denne afhandling ikke gå ind og lave miljømæssige vurderinger i forbindelse med de forskellige lokaliteter, der var i spil.

## 5.2. Startfasen

### 5.2.1. Lufthavnsplanerne dukker op igen

Ideen om en ny lufthavn tættere på Århus var ikke ny. Allerede fra Tirstrup Lufthavn blev taget i brug i 1946, havde prædikatet ”midlertidig lufthavn” været påhæftet den af tyskerne anlagte lufthavn. Der havde imidlertid været særdeles stille om en mulig ny lufthavn i Østjylland, siden daværende Amtsborgmester R. Svane Hansens forslag om en ny lufthavn i Hammel faldt i Folketinget i 1971.

Flere faktorer var imidlertid medvirkende til at igangsætte lufthavnsdebatten igen i 1995 og de følgende år. For det første var man nu i den situation, at Billund Lufthavn var blevet en seriøs konkurrent til Tirstrup Lufthavn.<sup>347</sup> Især på chartersiden havde Billund taget teten. Således havde Billund 846.000 charterpassagerer mens Tirstrup havde 48.000 i 1995. Tirstrup var stadig ubetinget provinsens største lufthavn målt på indenrigsflyvninger, idet man i 1995 havde 625.000 mod Billunds 284.000 passagerer. Samlet set havde Billund Lufthavn ca. dobbelt så mange passagerer i 1995 som Tirstrup Lufthavn.<sup>348</sup> Dertil kom, at Tirstrup Lufthavn måtte forvente en pæn nedgang i antallet af indenrigsflyvninger de kommende år, idet Storebæltsforbindelsens færdiggørelse i 1997/1998 ville medføre, at flere ville vælge den nye landtransportmulighed frem for indenrigsflyvning.

Presset på Tirstrup Lufthavn blev dertil i 1995 intensiveret med Billund Lufthavns bebudede udvidelsesplaner for et beløb svarende til 500-600 mio. kroner – et beløb man hurtigt fra bestyrelsen i Billund Lufthavns side fastslog, ville være en samfundsøkonomisk dårlig investering, hvis man i Århus Amt skulle beslutte sig for at gennemføre etableringen af en ny lufthavn.<sup>349</sup> Vejle Amtsråd satte yderligere pres på såvel Tirstrup Lufthavn som tilhængerne af en ny lufthavn i Østjylland i 1996, da amtsrådet den 20. december 1996 foretog en indstilling til den kommende revision af Landsplanredegørelsen, hvori det lød: ”Amtsrådet skal derfor anmode om, at landsplanredegørelsens omtale af lufttrafikken og den tilhørende infrastruktur kommer til at afspejle det faktum, at Billund Lufthavn er Danmarks 2. internationale lufthavn [ved siden af Kastrup

<sup>347</sup> Fra starten af 1990'erne skiftede Tirstrup Lufthavn navn til Aarhus Lufthavn. For ikke at blande den eksisterende lufthavn i Tirstrup sammen med andre planer for en ny lufthavn ved Århus, vil Tirstrup Lufthavn beholde sit gamle navn gennem hele den behandlede periode.

<sup>348</sup> Århus Stiftstidende 28.1.1997.

<sup>349</sup> Jyllandsposten 2.12. 1995. Omkring udviklingen af Billund Lufthavn skal tilføjes, at man også her måtte forvente en større nedgang i indenrigstrafikken som følge af Storebæltsforbindelsen.

Lufthavn], og at landsplanredegørelsen derfor revideres og suppleres på dette område.”<sup>350</sup> Et andet forhold, der bidrog til den fornyede lufthavnsdebat i Østjylland, var udsigten til, at militæret ville indstille sin aktivitet på Tirstrup Lufthavn. Hidtil havde den civile luftfartsdel lejet sig ind på Tirstrup Lufthavn, der siden krigen reelt havde haft status af at være en NATO-flyvestation. Lejen beløb sig i årene frem til 1997 til cirka otte mio. kroner om året – et beløb militæret på ingen måde mente, modsvarede de reelle omkostninger. Således mente forsvaret, at civiltrafikkens faktiske driftsomkostninger androg omkring 24 mio. kroner. Med andre ord så det således ud til, at det fælleskommunale selskab omkring Tirstrup Lufthavn skulle dække en lufthavn med et betydeligt underskud.<sup>351</sup>

Udviklingen fik i 1995 den daværende lufthavnsdirektør i Tirstrup Lufthavn, Poul Stenbøg, til offentligt at lufte behovet for, at lufthavnen blev flyttet til en mere central placering tættere på Århus. Lufthavnsdirektørens udmeldinger satte for alvor gang i den offentlige debat omkring en etableringen af en ny lufthavn ved Århus.<sup>352</sup> Dertil kom, at der var dele af det østjyske erhvervsliv, der var interesseret i etableringen af en ny lufthavn tættere på Århus. Allerede i 1993 blev interesseorganisationen Aarhus Transport Group (ATG) etableret. ATG havde som hovedsigte at udvikle den århusianske infrastruktur og satte sig fra starten tre hovedmål: en udvidelse af Århus Havn, et transportcenter uden for byen og en international lufthavn tættere på Århus.<sup>353</sup> Til at underbygge sin lufthavnsvisioner fik ATG Vejdirektoratet til at udarbejde et kort, hvorfra man kunne se transporttiden fra forskellige steder i Jylland og på Fyn til en eventuel ny lufthavn vest for Århus. På basis af Vejdirektoratets udregninger kom ATG frem til, at mere end en halv million mennesker ville have under en halv times kørsel til en lufthavn i Hammel. Det tilsvarende tal for Billund Lufthavn var lidt over 100.000 mennesker. Hvis beregningsfaktoren var ca. en times

<sup>350</sup> Vejle Amt, 20.12.1996, J.nr.: 1-50-12-4-1-96 (MOB's arkiv)

<sup>351</sup> Århus Stiftstidende, 28.1.1997. Et eventuelt underskud skulle dækkes i forhold til ejerskabet omkring Aarhus Lufthavn. Dette indebærer, at Århus Kommune i givet fald skulle dække 73 procent, Randers Kommune 19 procent og Grenaa og Ebeltoft Kommune de sidste 8 procent (ibid.).

<sup>352</sup> Internt notat fra daværende stadsdirektør i Århus Kommune Poul-Erik Jensen til borgmesteren (Thorkild Simonsen) af 28.11.1996: ”Notat vedrørende Århus Lufthavn”, s. 1 ff. samt skrivelse fra Poul-Erik Jensen af 9.11.2010: ”Citater vedrørende en ny lufthavn i Århus-området”. Ifølge Poul-Erik Jensen var Stenbøgs udtalelse ikke heldige: ”Efter min opfattelse var dette en meget uheldig start på sagen. Sagen var ikke forberedt og en række centrale aktører fik kun 10 sekunder til at tænke og beslutte sig, da pressen kort efter Stenbøgs udmelding foretog en rundringning. Sagen var hverken politisk, miljømæssigt, teknisk eller økonomisk forberedt, hvilket viste sig at være fatal for ideen.” (Skrivelse fra Poul-Erik Jensen af 9.11.2010: ”Citater vedrørende en ny lufthavn i Århus-området”).

<sup>353</sup> JP Århus, 22.9.2009 samt Aarhus Transport Group: <http://www.aarhustransportgroup.dk/index.php?id=6>. ATG består af en lang række virksomheder og interessenter inden for ”transportens værdikæde” i Århus-området. Der er således tale om både transportbrugere og transportydere (Aarhus Transport Group: <http://www.aarhustransportgroup.dk/index.php?id=6>).

transporttid, var tallet for en lufthavn i Hammel lidt over en million mennesker, mens det for Billund Lufthavn var lidt over en halv million mennesker. Med disse tal agiterede sekretariatschefen for ATG, Preben Juste, kraftigt for etableringen af en ny lufthavn i Hammel i Århus Stiftstidende i starten af december måned 1995. ATG's ræsonnement for en Hammel Lufthavn gik, ud over det større befolkningsgrundlag, primært dels på den øgede økonomiske aktivitet, der ville være forbundet med en større lufthavn, og dels på at Århus, såfremt der ikke kom en ny lufthavn, ville "miste sin betydning, og aktiviteterne langsomt ville sive ned til trekantsområdet".<sup>354</sup>

Kort efter at have luftet planerne for en lufthavn i Hammel i medierne indkaldte ATG til debatmøde den 11. januar 1996 i Musikhuset i Århus under temaet "Århus-regionens lufthavn". Ved arrangementet lancerede ATG en handlingsplan for beslutning om bygning af en ny international lufthavn ved Århus. ATG lagde her op til, at det skulle være erhvervslivet, der tog initiativet i processen, hvorfor man overdrog handlingsplanen til formanden for Aarhus Handels & Industriforening, Mogens Boyter.<sup>355</sup> ATG opfordrede i handlingsplanen til, at man fra erhvervslivets side nedsatte en styregruppe, der, på baggrund af handlingsplanen, skulle fremskaffe et ordentligt beslutningsgrundlag, der kunne danne basis for den videre lufthavnsdebat.<sup>356</sup> Fra Århus Kommunes side fulgte man på dette tidspunkt udviklingen særdeles tæt. Og netop initiativet fra erhvervslivet samt det forhold, at erhvervslivet skulle tage hovedinitiativet til den ny lufthavn, blev anset for særdeles centralt.<sup>357</sup>

## Beslutningsstrukturen

Den juridiske proces omkring etablering af en ny lufthavn var forholdsvis kompliceret. Således var det påkrævet, at der skulle udarbejdes et plantillæg til henholdsvis regionplanen og kommuneplanen (den pågældende kommune der skulle huse en given lufthavn). Efter at disse tillæg havde været igennem offentlighedsfaser, skulle de godkendes ved flertal i Århus Amtsråd og den pågældende

<sup>354</sup> Århus Stiftstidende 10.12.1995.

<sup>355</sup> Mogens Boyter, der i øvrigt var direktør for industrivirksomheden Pressalit og en af Århus-området mest fremtrædende erhvervsledere, havde ellers ikke været tilhænger af ideen om en ny lufthavn, da han af pressen var blevet udbedt en vurdering omkring spørgsmålet cirka et år tidligere. Men Boyter ændrede temmelig hurtigt mening og arbejdede derpå for etableringen af en ny lufthavn. Internt notat fra daværende stadsdirektør i Århus Kommune Poul-Erik Jensen til borgmesteren (Thorkild Simonsen) af 28.11.1996: "Notat vedrørende Århus Lufthavn", s. 1 ff. samt skrivelse fra Poul-Erik Jensen af 9.11.2010: "Citater vedrørende en ny lufthavn i Århus-området".

<sup>356</sup> Aarhus Handels- og Industriforening: Invitation til debatmøde af 4. januar 1996 (MOB's arkiv) samt Aarhus Transport Group: "Handlingsplan for beslutning om bygning af en ny international lufthavn ved Århus" af 11. januar 1996 (MOB's arkiv).

<sup>357</sup> Internt notat til Michael Bruun og Poul-Erik Jensen, vedlagt ovenstående handlingsplan af 12.1.1996 (MOB's arkiv).

kommunebestyrelse. Endvidere skulle amtet og Miljøministeriet give tilladelse efter plan- og miljølovgivningen, mens Trafikministeriet skulle give tilladelse i henhold til luftfartsloven. Endvidere kunne spørgsmålet om en ny lufthavn i sidste ende blive en folketingsbeslutning, hvilket principielt blot krævede, at et folketingsmedlem rejste sagen i Folketinget. I særdeleshed skulle bestemmelserne omkring luftfartsloven blive centrale for det videre forløb omkring lufthavnsprocessen.<sup>358</sup> Initiativet kunne i princippet også komme fra oven i form af et landsplandirektiv fra de centrale myndigheder. Sidstnævnte var imidlertid ikke på noget tidspunkt aktuelt i forbindelse med den østjyske lufthavnsdebat i 1990'erne.

### **Den politiske situation i slutningen af 1996 samt det videre sagsforløb**

Hvor stod de lokale politikere på dette tidspunkt? Hammels borgmester Niels Erik Nielsen (S) havde allerede umiddelbart inden det af ATG indkaldte debatmøde i Musikhuset tilkendegivet sin uforbeholdne støtte til en ny lufthavn på Tinning Hede under henvisning til de økonomiske gevinster, det ville medføre for såvel regionen som hans egen kommune.<sup>359</sup> Kort efter mødet i Musikhuset meldte også borgmesteren i Århus, Thorkild Simonsen (S), offentligt ud, at han gik ind for en ny lufthavn. Thorkild Simonsen mente således, at en ny lufthavn ville fungere som en økonomisk dynamo for regionen, men at den største udfordring ville blive at overbevise Hinnerup Kommune om lufthavnsplanerne.<sup>360</sup> En faktor, der synes at have spillet afgørende ind vedrørende den politiske situation i slutningen af 1996, var Hammels engagement i lufthavnsspørgsmålet. Herom siger den daværende stadsdirektør i Århus, Poul-Erik Jensen:

”En ting, der gav en vis optimisme i Århus var en henvendelse fra kommunaldirektøren i Hammel Kommune om, at han og borgmesteren gerne ville komme til et møde i Århus med borgmester Thorkild Simonsen og undertegnede. Dette førte til et møde på Århus rådhus – så vidt jeg husker omkring jul i 1996. På mødet tilkendegav Hammel, at de var positive overfor en placering af en ny lufthavn placeret ved Tinning i Hammel. Denne melding førte til, at aktivitetsniveauet i sagen i Århus gik op i et langt højere gear.”<sup>361</sup>

<sup>358</sup> Retsinformation: Bekendtgørelse om lov om luftfart, kapitel 5: Flyvepladser og andre luftfartsanlæg. § 55-60 (<https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=22682#K6>) samt Århus Stiftstidende 7.8.1998 og 5.9.1998.

<sup>359</sup> Jyllands Posten 16.12.1995. I samme artikel tager borgmesteren i Hinnerup, Niels Berg (V), dog kraftigt afstand fra en lufthavn på Tinning Hede (den vestlige ende af Tinning Hede går ind i Hinnerup Kommune) under henvisning til konsekvenserne for ”kommunens struktur”. (Ibid.).

<sup>360</sup> Jyllands-Posten 18.1.1996.

<sup>361</sup> Skrivelse fra Poul-Erik Jensen af 9.11.2010.

Omkring Århus Kommunes videre stillingtagen til spørgsmålet om en ny lufthavn på daværende tidspunkt var det kommunens opfattelse, at en flytning ville være en god ide, men at man var skeptisk over for mulighederne. Desuden var man nervøs for, at den megen fokus på problemerne omkring Tirstrup Lufthavn ville skade lufthavnen markedsføringsmæssigt på et tidspunkt, hvor den var under stort pres fra Billund Lufthavn.<sup>362</sup>

En anden central aktør i lufthavnsspørgsmålet var Århus Amt. Århus Amt bestod, ligesom Århus Byråd i øvrigt, af 31 medlemmer. Fra 1981 til 1997 hed amtsborgmesteren Ib Frederiksen (S), og fra 1998, til amtet blev nedlagt i 2007, hed borgmesteren Johannes Flensted-Jensen (S). Amtsrådet og de to nævnte amtsborgmestre havde igennem hele perioden, hvor lufthavnsplanerne for alvor var oppe at vende igen (1995-2003), en negativ indstilling over for etableringen af en ny lufthavn. Amtsrådet var af den opfattelse, at regionens lufthavn var Tirstrup Lufthavn (Aarhus Lufthavn), og at dette skulle den forblive med at være.

Grundet de store usikkerhedsfaktorer der gjorde sig gældende for Tirstrup Lufthavns vedkommende – især de økonomiske konsekvenser ved overgangen til en rent civil lufthavn og de ændrede rejsemønstre som følge af Storebæltsbroen – fik bestyrelsen for Århus Lufthavn i 1996 udarbejdet en rapport, der skulle redegøre for lufthavnens sandsynlige trafikudvikling. Rapporten blev udarbejdet af Carl Bro A/S og blev præsenteret i september måned 1996.<sup>363</sup> Rapporten tegnede et ganske optimistisk billede af den fremtidige økonomi for lufthavnen på udenrigspassagersiden, mens der blev påregnet en nedgang på indenrigsflyvningen.<sup>364</sup> Der blev imidlertid hurtigt sået tvivl om dette billede, da SAS tilkendegav, at det ikke ville åbne nye udenrigsafgange fra Tirstrup, men derimod åbne to nye udlandsruter i Billund Lufthavn. Da bestyrelsen i SAS tilmed meldte ud, at sagen ville se helt anderledes ud, hvis der kom en ny lufthavn tættere på Århus, var jorden for alvor gødet for en opblussen af lufthavnsdebatten.<sup>365</sup>

---

<sup>362</sup> Ibid.

<sup>363</sup> Styrelsen for Århus Lufthavn: ”Det fremtidige trafikale grundlag for Aarhus Lufthavn”, Carl Bro A/S, 1996 (MOB’s arkiv).

<sup>364</sup> Ibid. samt Jørgen Kristiansen: En fælles lufthavn for Jylland – Billund eller Århus, paper præsenteret ved ”Trafikdage på Aalborg Universitet” 2001; <http://www.trafikdage.dk/td/papers/papers01/Fly/Kristiansen%20-%20202205.pdf>

<sup>365</sup> JP Østjylland 26.1.1997.

Efter opfordring fra det regionale erhvervsudviklingsråd udsendte Århus Amt i december måned 1996 et teknisk notat, der redegjorde for nogle ”foreløbige vurderinger” for placering af en lufthavn mellem Århus og Randers.<sup>366</sup> Notatet behandlede primært støjforhold samt procedurer og tidsplaner i forbindelse med etablering af en eventuel lufthavn. De undersøgte lokaliteter var Sabro, Tinning, Thomasminde og Jebjerg. Notatet kom i bund og grund frem til ganske lidt, idet man konkluderede, at ingen af de fire placeringsmuligheder kunne udelukkes som eventuel lufthavnslokalitet. Endvidere hed det, at videre undersøgelser muligvis ville pege på andre steder. Indledningsvis blev det dertil understreget, at kun mere detaljerede undersøgelser ville kunne danne baggrund for en ordentlig vurdering af placeringsmulighederne.<sup>367</sup>

Om end man ikke kunne konkludere noget videre på baggrund af notatet, kunne man heller ikke udelukke noget. Erhvervskontaktudvalget besluttede dernæst i december måned 1996 at anmode Århus Kommunes magistrat<sup>368</sup> om at rette henvendelse til Århus Amt om at få lavet en sammenhængende analyse af konsekvenserne ved at etablere en ny lufthavn. Dette skulle involvere det forretningsmæssige, økonomiske, miljømæssige og lovgivningsmæssige grundlag for en ny lufthavn ud over placeringsmulighederne. Som reaktion herpå rettede magistraten den 18. december 1996 en sådan henvendelse til amtet. Den 7. januar 1997 behandlede amtets økonomiudvalg henvendelsen sammen med en tilsvarende henvendelse fra seks erhvervsledere i Østjylland. Amtets økonomiudvalg vedtog i den forbindelse, ”at amtet ikke har planer om at igangsætte yderligere undersøgelser, idet man finder, at initiativet i givet fald må iværksættes af eventuelle interessenter”.<sup>369</sup> Udmeldingen var udtryk for amtets generelle modvilje mod udviklingen af en ny lufthavn i Østjylland. De, der måtte ønske en ny lufthavnsundersøgelse, måtte selv betale for den. Dertil var det med udmeldingen næppe forventeligt, at videre tiltag i retning af etablering af en ny lufthavn ville blive positivt modtaget fra amtets side.

Den anden centrale hovedaktør i lufthavnssagen var Århus Kommune og i særdeleshed de siddende borgmestre i perioden, hvilket vil sige de to socialdemokratiske borgmestre Thorkild Simonsen (1982-1997) og Flemming Knudsen (1997-2001). Borgmesterens ”forlængede arm” i dette centrale infrastrukturspørgsmål var dels stadsdirektør Poul-Erik Jensen, dels Erhvervsafdelingen under

<sup>366</sup> Erhvervsudviklingsrådet bestod af Mogens Boyter, direktør Pressalit, oldermann Evald Jensen og borgmestrene Carl Damgaard Nielsen og Egon Ree fra hhv. Sønderhald Kommune og Rosenholm Kommune (Erhvervsafdelingen: Notat vedrørende ny international Lufthavn i Århusområdet, af 15. januar 1997, s. 1 f.) (MOB’s arkiv).

<sup>367</sup> Århus Amt, Natur- og Miljøkontoret: ”Teknisk Notat om Lufthavn i Århusområdet”, s. 1 ff., Århus 1996

<sup>368</sup> Magistraten består af Århus Kommunes borgmester samt de fem rådmænd i Århus Kommune.

<sup>369</sup> Erhvervsafdelingen, Århus Kommune: Notat vedrørende ny international Lufthavn i Århusområdet” af 15.1.1997, s. 1 ff. samt Århus Amt, Amtsborgmesteren: svar til Århus Kommune af 9. januar 1997, j.nr. 08.20.p00 (MOB’s arkiv).

ledelse af erhvervschef Michael Bruun. Ugen efter Amtets afslag på at finansiere en videre lufthavnsundersøgelse gjorde erhvervsafdelingen status over sagen og fremkom med to mulige tilgange fra Århus Kommunes side. Som den første aktionsmulighed blev angivet ”den hurtige uformelle”. Dette indebar, at Århus Kommune rettede en henvendelse til Handels- og Industriforeningen og gjorde opmærksom på amtets afslag af en videre undersøgelse, samt at Århus Kommune ville være behjælpelig med finansieringen af en ny undersøgelse og dække halvdelen (dog max. 1 million kroner). Endvidere skulle Århus Kommune opfordre til, at Handels- og Industriforeningen påtog sig ”den gule førertrøje”, og at de skaffede den resterende finansiering fra erhvervslivet. Endelig ville Århus Kommune være behjælpelig med det videre arbejde – herunder at finde et velegnet rådgivningsfirma til at forestå undersøgelsen. Den anden løsningsmodel var ”den langsomme formelle”. Denne indbefattede, at man tog punktet op ved næste erhvervskontaktudvalgsmøde (den 18. marts 1997), hvor man skulle diskutere næste skridt efter amtets afslag. Erhvervskontoret anbefalede, at man skulle vælge den ”hurtige uformelle løsning”.<sup>370</sup> At etableringen af en ny lufthavn var et vigtigt mål for erhvervsafdelingen, fremgik også af, at lufthavnen indgik i de to udkast til erhvervshandlingsplan, som lå på bordet på daværende tidspunkt. I begge udkast var målet dog i første omgang at få iværksat selve undersøgelsesdelen.<sup>371</sup>

### **Lufthavnsplanerne og medie billedet**

På medieplan blussede lufthavnsdebatten igen kraftigt op de første måneder af 1997. Dette skyldtes en række forhold. Således sendte Vejle Amt i slutningen af december 1996 deres førnævnte anmodning vedrørende en revision af Landsplanredegørelsen, hvori de opfordrede til, at Billund Lufthavn officielt skulle anerkendes som Danmarks anden internationale lufthavn.<sup>372</sup> Dette øgede presset på den østjyske region og i særdeleshed dem, der ønskede tiltag inden for luftfartsområdet. Et andet forhold var, at offentlighedsfasen for Århus Amts kommende regionalplan udløb den 31. januar 1997. I denne indgik blandt andet planlægningen af den infrastrukturelle udvikling i regionen, som den skulle tegne sig de følgende år – således også spørgsmålet om, hvorvidt regionens fremtidige lufthavn fortsat skulle ligge i Tirstrup, eller en anden lufthavn skulle etableres.

<sup>370</sup> Erhvervsafdelingen: Notat vedrørende ny international lufthavn i Århusområdet af 15.1.1997, s. 1 ff. (MOB's arkiv).

<sup>371</sup> Ibid., s. 2 f. Etableringen af en ny international lufthavn ved Århus blev efterfølgende inkluderet som et af hovedinitiativerne i erhvervsafdelingens handlingsplan for perioden 1997-2001 – den såkaldte ”Vækst i Århus II” under temaet ”Byudvikling og Infrastruktur (Michael Bruun: ”Vækst i Århus 1990-2005”, s. 167 ff.).

<sup>372</sup> Vejle Amt, 20.12.1996, j.nr.: 1-50-12-4-1-96 (MOB's arkiv). Forsøget på at få Billund Lufthavn ind i landsplanredegørelsen som Danmarks anden internationale lufthavn skulle dog ikke lykkes Vejle Amt (Miljø- og Energiministeriet: Landsplanredegørelse 1997).



Frygten for, at amtet ikke ville gå videre med lufthavnsproblematikken, fik 39 erhvervsledere til den 19. januar 1997 at indrykke en helsides annonce i de regionale aviser under titlen ”The Missing Link”, hvori de efterlyste politisk mod til at få gennemført etableringen af en ny lufthavn eller i det mindste i første omgang at få gennemført en fyldestgørende undersøgelse af mulighederne for anlæg af en lufthavn. Ifølge Lufthavnsinitiativet, som de underskrev sig, ville den økonomiske vækst koncentrere sig i andre områder, hvor luftinfrastrukturen var mere fordelagtig, såfremt politikerne ikke udviste det nævnte mod. Erhvervslederne efterlyste, at amtsrådet i den kommende regionsplan ikke blokerede for etableringen af en ny lufthavn, og at de igangsatte de undersøgelser, der måtte mangle.<sup>373</sup>

Ugen efter forklarede amtsborgmester Ib Frederiksen sit synspunkt i såvel Århus Stiftstidende som i JP Østjylland. Amtsborgmesteren tilkendegav her, at han var imod etableringen af en ny lufthavn, idet han ikke anså det for afgørende for erhvervsudviklingen om en lufthavn lå 10 minutter nærmere Århus. Ib Frederiksen understregede, at han mente, at erhvervsfolkene antog en alt for snæver synsvinkel, idet det jo rent faktisk gik rigtig godt for det østjyske erhvervsliv i forhold til de andre regioner, og dette uanset at regionens lufthavn lå i Tirstrup.<sup>374</sup> Samme dag gav direktøren for Århus Lufthavn, Poul Stenbøg, endnu engang udtryk for sin egen personlige mening, idet han agiterede kraftigt for etableringen af en ny lufthavn under henvisning til en længere række af problematiske forhold omkring Aarhus Lufthavns økonomiske perspektiver samt den grundlæggende nødvendighed af en lufthavn tættere på Århus. Stenbøg havde knap et år forinden fået mundkurv på af en utilfreds lufthavnsbestyrelse. Sidstnævnte mente, at den regionale lufthavn fortsat skulle være beliggende i Tirstrup.<sup>375</sup> At Stenbøg var en aktiv aktør ikke blot i medie billedet, fremgår også af et fortroligt notat, som lufthavnsdirektøren sendte til stadsdirektør Poul-Erik Jensen i slutningen af januar måned 1997. Heri bifaldt Stenbøg på det kraftigste etableringen af en ny lufthavn i Hammel-Fajstrup og foreslog endda, at Tirstrup Lufthavn helt eller delvis kunne betale for den videre lufthavnsundersøgelse.<sup>376</sup> Sidstnævnte udmelding kan undre noget, da lufthavnsdirektøren må have været bevidst om den modstand, der var mod etableringen af en ny lufthavn i hans egen bestyrelse.

<sup>373</sup> JP Østjylland, 19.1.1997.

<sup>374</sup> JP Østjylland, 26.1.1997 samt Århus Stiftstidende samme dato.

<sup>375</sup> JP Østjylland 26.1.1997.

<sup>376</sup> Poul Stenbøg, Fortroligt memorandum til stadsdirektør Poul-Erik Jensen af 31.1.1997 (MOB's arkiv).

### 5.2.2. Det kommunale initiativ

Den 7. februar 1997 sendte Århus, Randers, Hammel og Skanderborg kommuner en fælles opfordring til Århus Amt, hvori de opfordrede til, at Amtet fik iværksat en forundersøgelse af alternative lufthavnsmuligheder i amtet.<sup>377</sup> Seks dage senere blev der afholdt et møde mellem borgmester Thorkild Simonsen, stadsdirektør Poul-Erik Jensen og fra amtet borgmester Ib Frederiksen og amtsdirektør Bo Johansen. Parterne blev her enige om, at en undersøgelse skulle adskilles i to faser – dels en undersøgelse af en eventuel lufthavns rentabilitet og dels en undersøgelse af placeringsmulighederne. Den anden fase kunne iværksættes, hvis den første undersøgelsesfase viste sig at falde positivt ud (rentabiliteten var til stede). Den første undersøgelsesfase skulle finansieres af de interessenter, der var interesseret i en ny lufthavn, og i den eventuelle anden fase ville amtet ”tiltræde undersøgelsesarbejdet”.<sup>378</sup> Midt under dette møde indgik en fax til Amtsborgmesteren fra Ebeltoft Kommune, hvori Ebeltofts borgmester Christian Rose og kommunaldirektør Bent Christiansen kraftigt opfordrede Amtet til at kæmpe for Tirstrup Lufthavns status som regionens eneste lufthavn. Endvidere beklagede Ebeltoft Kommune kraftigt de igangværende planer for etableringen af en ny lufthavn.<sup>379</sup> Ebeltoft Kommunes standpunkt var ikke overraskende, da en ny lufthavn forventeligt ville medføre, at Ebeltofts borgere ville få længere rejsetid til regionens lufthavn.

Kort efter mødet den 13. februar redegjorde Thorkild Simonsen i en indstilling til magistraten for situationen omkring lufthavnssagen. Heri opfordrede borgmesteren til, at Borgmesterens Afdeling blev bemyndiget til at sætte den første fase af undersøgelsen i værk, og at samme afdeling tog kontakt til fornævnte interessenter bag en ny lufthavn med henblik på at bidrage økonomisk til undersøgelsen. I skrivelsen gjorde borgmesterkontoret mere detaljeret rede for, hvad den første undersøgelse skulle dække over – nemlig anlægsudgifter, specifikation af anlæg (kapacitet) og driftsmæssige vilkår ud fra en målsætning om, at lufthavnen skulle være ”Jyllands primære lufthavn”, følsomhedsanalyse og en vurdering af finansieringsmuligheder og selskabsformen. Skrivelsen opfordrede til, at undersøgelsen tildeltes en uvildig virksomhed, efter at en nedsat

<sup>377</sup> Skrivelse af 7.2.1997 til Århus Amtskommune, Århus, Randers, Skanderborg og Hammel Kommuner til Århus Amt (MOB's arkiv.).

<sup>378</sup> Brev fra Stadsdirektør Poul-Erik Jensen til Randers, Skanderborg og Hammel Kommuner af 13.2.1997 (MOB's arkiv.).

<sup>379</sup> Åbent brev til Århus Amtsråd fra Ebeltoft Kommune af 13.2.1997 (MOB's arkiv.).

styregruppe havde udarbejdet et detaljeret kommissorium. I skrivelsen blev endvidere fremsat en foreløbig tidsplan, ifølge hvilken undersøgelsen blev forventet færdiggjort i slutningen af 1997.<sup>380</sup> Den 26. februar blev de fire kommuner enige om en foreløbig køreplan for den første del af lufthavnsundersøgelsen. Således var man enige om udgiftsfordelingen mellem de fire kommuner af den økonomiske forundersøgelse (man var dog stadig opsat på, at erhvervslivet skulle finansiere halvdelen af undersøgelsen). Den første del af lufthavnsundersøgelsen blev vurderet til at koste 300500.000 kr. Dertil havde man udarbejdet et udkast til kommissorium for undersøgelsen. I dette blev der videre lagt op til, at undersøgelsen også skulle indeholde en ”oversigtlig beskrivelse af den mulige bredere erhvervs- og beskæftigelsesmæssige betydning af en ny lufthavn”.<sup>381</sup>

Næste skridt fandt sted den 5. marts 1997 på Århus Rådhus, hvor hovedinteressenterne fra det østjyske erhvervsliv blev inviteret med henblik på at få finansieret halvdelen af den økonomiske forundersøgelse med private penge.<sup>382</sup> Mødet var en succes, for så vidt som erhvervslivet forpligtede sig til at bidrage med det af kommunerne ønskede beløb. Endvidere blev man på mødet enige om at nedsætte en styregruppe med repræsentanter for såvel kommunerne som erhvervslivet, og at disse skulle være ”objektive i relation til spørgsmålet om en eventuel lufthavn i Århus Amt”. Styregruppen skulle endvidere indhente tilbud på undersøgelsen fra ”habile” firmaer lokalt og i de øvrige nordiske lande.<sup>383</sup> Umiddelbart inden mødet var der gnidninger mellem Niels Opstrup, der var formand for Dansk Arbejdsgiverforening (DA) i Østjylland, og Mogens Boyter, direktør for Pressalit samt formand for Århus Handels- og Industriforening (H&I) og et fremtrædende medlem af Dansk Industri (DI) i Østjylland. Dette fremgår af en intern skrivelse fra stadsdirektør Poul-Erik Jensen umiddelbart inden mødet, hvori han angiver, at Niels Opstrups bagland (DA) ikke vil lade ham stå på samme ”anbefalelsepapir” som Mogens Boyter, og at Mogens Boyter ”ingen ære må få af sagen”.<sup>384</sup> Ifølge daværende erhvervschef ved Århus Kommune, Michael Bruun, var dette udtryk for den rivalisering, som fandt sted på daværende tidspunkt mellem Dansk Arbejdsgiverforening og

<sup>380</sup> Thorkild Simonsen og Poul-Erik Jensen: Indstilling vedrørende økonomisk undersøgelse af en eventuel ny lufthavn af 19.2.1997 (til magistraten) (MOB's arkiv).

<sup>381</sup> Referat af møde 26.2.1997 på Århus Rådhus (MOB's arkiv), s. 1 ff. I en reference til Thorkild Simonsen skriver MOB på referatet, at han vurderer Hammel og Skanderborg Kommuner til, på dette tidspunkt, at stå ”110 %” bag en ny lufthavn, mens Randers Kommune har ”beslutningsproblemer”, men er ”tilstrækkeligt” med (ibid.).

<sup>382</sup> Stadsdirektøren i Århus, invitation til møde 26.2.1997 (MOB's arkiv).

<sup>383</sup> Referat af møde 5.3.1997 om rentabilitetsundersøgelse af en eventuel ny lufthavn (MOB's arkiv).

Dansk Industri om, hvilken af de to organisationer som skulle være toneangivende inden for erhvervsudviklingsområdet.<sup>385</sup>

I forbindelse med nedsættelsen af styregruppen var der tilsyneladende lidt usikkerhed på de indre linjer i Århus Kommune om sammensætningen. Således havde Erhvervsafdelingens chef, Michael Bruun, betænkeligheder angående sin egen deltagelse, hvilket han gav udtryk for over for stadsdirektøren. Sidstnævnte, der var udset til at skulle være formand for styregruppen, gav imidlertid Erhvervsafdelingens chef besked om, at han skulle deltage i styregruppen.<sup>386</sup>

Styregruppen holdt sit første møde på Århus Rådhus den 19. marts 1997. På mødet blev det tidligere udsendte udkast til kommissorium vedtaget med en mindre ændring. Dertil blev undersøgelsen sat i licitation mellem KM Anlægningsteknik A/B (KMK), PriceWaterhouse/Seier Petersen, Scanavia og Luftfartsverket. De nævnte firmaer havde nu knap en måned til at udarbejde et prisoverslag på undersøgelsen til styregruppen.<sup>387</sup>

Kort forinden havde Århus Amt lagt yderligere afstand til lufthavnsprojektet, idet Ib Frederiksen meddelte, at amtet ikke ville deltage i finansieringen af den økonomiske undersøgelse. Dette var lufthavnsaktørerne dog på det rene med. Men dertil føjede amtet yderligere krav om, at der skulle foreligge en henvendelse fra Tirstrup Lufthavns bestyrelse om at søge andre placeringer og fra en eller flere kommuner, som var villige til at have en ny lufthavn placeret i deres kommune.<sup>388</sup> De sidstnævnte to krav og især det sidstnævnte skulle senere hen besværliggøre processen en del for

<sup>385</sup> Interview med Michael Bruun af 12.12.2009. Omkring DI's rolle påpeger Michael Bruun, at DI havde en sekretær til at varetage sine interesser i Østjylland, men at vedkommende "sad i København" (ibid.). Den konkrete effekt af rivaliseringen mellem de forskellige erhvervsorganisationer *vis a vis* lufthavnsplanerne er svær at vurdere. Dog må det vurderes, at den ikke var fremmede i forhold til at få en samlet erhvervmæssig opbakning omkring en ny lufthavn. Sidstnævnte kom aldrig, og ifølge daværende borgmester Thorkild Simonsen havde chancerne for at komme igennem med projektet været helt anderledes, såfremt der havde været en mere massiv opbakning fra erhvervslivet (Interview med Thorkild Simonsen af 23.8.2010).

<sup>386</sup> Internt håndskrevet notat af 7.3.1997 fra MOB til PEJ samt respons fra PEJ til MOB af 10.3.1997 (MOB's arkiv). Ifølge Michael Bruun drejede det sig om, hvorvidt Erhvervsafdelingen og han selv skulle inddrages i sagen, eller kontorchef ved Århus Kommune Erich Lange, skulle "køre" sagen fra Århus Kommunes side. Bruun mente Erhvervsafdelingen skulle inddrages, og det var altså også Poul-Erik Jensens vurdering (interview med Michael Bruun af 12.12.2009).

<sup>387</sup> Styregruppen bestod af Poul-Erik Jensen, stadsdirektør, Århus Kommune (formand); Jens Otto Kjær Hansen, Image Selskabet; Bent Vagner, Lehmann Junior; Niels Jørgen Rahbæk, Dronningborg Industries; Niels Brøchner, Niels Brøchner A/S; Finn Eg Severinsen, Hammel Kommune; Annalise Hansen, Skanderborg Kommune; Palle Dinesen, Randers Kommune; Michael Bruun, Erhvervsafdelingen, Århus Kommune; Carl Nielsen, Teknisk direktør, Århus Kommune; Erich Lange, kontorchef, Århus Kommune; Mogens Boyter, Pressalit; Torben Jørgensen, Danske Bank; Carl-Erik Skovgaard Jørgensen, Nordisk Perforeringsfabrik; Kaj Buch Andersen, Aarhus Håndværkerforening; Søren Fischer, Randers Tandhjulsfabrik; Leif Marcussen, Århus Sporveje. Dermed bestod gruppen af ni medlemmer fra de deltagende kommuner og ni medlemmer fra erhvervslivet. Formandskab samt sekretariatsfunktion var hos Århus Kommune, Referat af møde den 19. marts 1997 om rentabilitetsundersøgelsen af eventuel ny lufthavn (MOB's arkiv), s. 1 f. samt "Rentabilitetsundersøgelsen for en eventuel ny lufthavn – Baggrunden" af 26.11.1997 (MOB's arkiv), s. 2 f.

<sup>388</sup> Brev fra Århus Amt til borgmestrene i Århus, Randers, Skanderborg og Hammel Kommuner af 7.3.1997 (MOB's arkiv).

lufthavnstilhængerne. I første omgang var der imidlertid et stærkt fokus på finansieringsaspektet omkring en ny lufthavn.

### **Den politiske stemning primo 1997**

I mediesfæren fortsatte den tætte dækning af lufthavnssagen. I særdeleshed Århus Stiftstidende og JP Østjylland dækkede området intenst. Under overskriften ”Hvor lander vi” havde Århus Stiftstidende et to sideres fokus på lufthavnssagen den 9. marts 1997. Her stillede avisen skarpt på stemmefordelingen i henholdsvis Århus Byråd og Århus Amtsråd, hvad angik lufthavnssituationen. Det enkelte rådsmedlem skulle forholde sig til dels spørgsmålet om, hvorvidt vedkommende gik ind for en ny lufthavn tættere på Århus, og dels om den første del af lufthavnsundersøgelsen (rentabilitetsundersøgelsen) kunne ændre på vedkommendes grundholdning. For byrådets vedkommende gik kun 12 ud af de 31 medlemmer umiddelbart ind for en ny lufthavn. Af de 16, som var imod en ny lufthavn, var de 11 imidlertid villige til at lytte til argumenterne fra forundersøgelsen, hvis disse faldt ud til fordel for en ny lufthavn. For amtsrådets vedkommende var situationen en ganske anden. Således var 25 ud af 31 imod en ny lufthavn, og af de 25 modstandere var kun 9 villige til at ændre opfattelse, hvis en undersøgelse pegede på det økonomisk fornuftige i anlæggelsen af en ny lufthavn.<sup>389</sup> I begge fora var venstrefløjten med SF og EL kraftigt imod en ny lufthavn, og rentabilitetsundersøgelsens udfald ville ikke påvirke dette nævneværdigt. For Socialdemokratiets vedkommende var medlemmerne imod en ny lufthavn i byrådet, men de var i udtalt grad villige til at lytte til undersøgelsens konklusioner. For deres partikammerater i amtsrådet var dette så langt fra tilfældet, da undersøgelsen ikke synderligt ville rykke deres negative holdning over for en ny lufthavn. Det samme billede gjorde sig gældende for de borgerlige partier, idet Venstre og De Konservative var villige til at rykke sig på baggrund af undersøgelsens resultater i byrådet, mens de ikke var det i amtsrådet. Kun Dansk Folkeparti kan siges at være ubetinget for etableringen af en ny lufthavn i både byrådet og amtsrådet.<sup>390</sup> At amtsrådet i så udpræget grad ikke var villigt til holdningsmæssigt at flytte sig, i modsætning til byrådet, synes at afspejle, at amtsrådets medlemmer for flertallets vedkommende kom fra omegnskommunerne, og at disse enten ikke havde den store interesse i en ny lufthavn eller ligefrem havde interesse i bevarelsen af Tirstrup, idet de (og deres vælgere!) ville få længere til en eventuel ny lufthavn.

<sup>389</sup> Århus Stiftstidende, 9.3.1997.

<sup>390</sup> Ibid. Om Dansk Folkeparti skal dog siges, at det kun havde ét mandat i hhv. byrådet og amtsrådet, og det var samme person (Birthe Skaarup).

Det var imidlertid ikke kun fra Amtet, at lufthavnstilhængerne mødte kraftig modstand. Således tog trafikminister Bjørn Westh (S) i slutningen af april 1997 kraftigt afstand fra ideerne omkring etablering af en ny lufthavn ved Århus. Ministeren gav her udtryk for, at der hverken var befolkningsgrundlag eller transportstruktur for en ny international lufthavn i Jylland. Endvidere afviste han enhver form for statslig økonomisk støtte til et sådant projekt, og tillige afviste han kommunal støtte til projektet med henvisning til, at det ville være konkurrenceforvridende.<sup>391</sup>

Imens fortsatte den nedsatte styregruppe imidlertid sit arbejde. Allerede den 28. marts var man kommet frem til, at valget stod mellem to firmaer, hvad angik rentabilitetsundersøgelsen, nemlig Scanavia og PriceWaterhouse.<sup>392</sup> På dette tidspunkt var det først og fremmest et underudvalg under styregruppen, som varetog forhandlingerne. Efter at udvalget havde haft møder med de to firmaer den 7. maj, blev det besluttet, at det i Vedbæk placerede firma Scanavia skulle forestå undersøgelsen. Dette blev begrundet med firmaets fremtræden under mødet og Scanavias ”meget veludbyggede kontaktnet og firmaets kendskab til miljøet”.<sup>393</sup> I forbindelse med firmaets opdrag fremgik det, at Scanavia skulle fokusere ekstra kraftigt på vurderingen af de erhvervsmæssige konsekvenser af en ny lufthavn.<sup>394</sup>

Sideløbende med at de nævnte interessenter i Østjylland søgte at få etableret en ny lufthavn, blev der arbejdet videre fra Vejle Amts side på at få gennemført såvel udbygningen af Billund Lufthavn som tiltag, der kunne bevirke, at Billund Lufthavn fik prædikatet som Danmarks anden internationale lufthavn. Et centralt element i den forbindelse var bedre vejforbindelser til Billund Lufthavn og i særdeleshed etableringen af den såkaldte diagonalvej fra motorvejen i Horsens til Give nær Billund. I den forbindelse kunne Århus Stiftstidende i starten af juli måned oplyse, at Vejles amtsborgmester, Herskind Jørgensen, samt 16 borgmestere i amtet havde tiltrådt en fælleserklæring, hvori de pressede på for at få etableret diagonalvejen samt en vej fra Billund til motorvejen mellem Vejle og Kolding. I erklæringen opfordrede Vejle Amt og de involverede borgmestere staten til at indgå i et samarbejde, hvor de hver især skulle påtage sig udgifter i forbindelse med anlægsarbejdet, men hvor amtet nok skulle påtage sig en ”betydelig del” af

---

<sup>391</sup> Jyllandsposten 29.4.1997.

<sup>392</sup> Referat af styregruppemøde af 28.3.1997, udsendt d. 1.5.1997 fra Århus Kommunes økonomiske afdeling (MOB's arkiv).

<sup>393</sup> Notat til MOB fra Erich Lange af 7.5.1997, ”Til Styregruppen vedrørende rentabilitetsundersøgelse for en eventuel ny lufthavn” (MOB's arkiv).

<sup>394</sup> Skrivelse fra Scanavia ved Bent B. Heurlén til Århus Kommune, Borgmesterens Afdeling af 13.5.1997 (MOB's arkiv).

udgifterne.<sup>395</sup> Vejle Amt og Billund Lufthavn løb dog ind i uforudsete problemer i slutningen af 1997, da der blev kastet grus i udvidelsesplanerne for lufthavnen grundet problemer med VVM-rapporten, idet Ribe Amt ikke fandt, at der blev taget tilstrækkelig hånd om miljøproblemerne.<sup>396</sup> En anden faktor, der greb forstyrrende ind i Billunds udvidelsesplaner, var den såkaldte Åstgruppe, der i offentlighedsfasen til regionplantillægget argumenterede kraftigt for, at udbygningen af Billund Lufthavn skulle flytte til den nærliggende flyvestation Vandel.<sup>397</sup> Billund Lufthavn kunne dog glæde sig over opbakning fra erhvervsminister Jan Trøjborg (S), idet ministeren på en konference i Horsens den 14. november kraftigt opfordrede til, at interessenterne bag Billund Lufthavn snarest søgte om statsmidler med henblik på etablering af forbedrede tilkørselsmuligheder til Billund Lufthavn, så man fik forebygget ”en forkert beslutning” i Østjylland, nemlig etableringen af en ny lufthavn ved Århus. Erhvervsministerens reaktion fik med det samme Erhvervsafdelingen i Århus til at udarbejde en skrivelse, hvor man søgte at få ministerens øjne op for, at problemstillingen var mere nuanceret, end ministeren fremstillede den på konferencen.<sup>398</sup>

### 5.2.3. ScanAvias 1997-rapport

I mellemtiden havde ScanAvia fået færdiggjort sin rapport til Århus Kommune i oktober måned 1997.<sup>399</sup> Styregruppen der arbejdede med etableringen af en ny lufthavn, havde møde den 12. november 1997 sammen med repræsentanter for ScanAvia, hvor man gennemgik rapporten med henblik på evaluering og offentliggørelse. Af referatet fremgår, at man især var bekymret for den svage forrentning i de første år efter en eventuel lufthavnsanlæggelse, men at det var normalt for infrastrukturanlæg af den størrelse. Dertil var man usikker på den økonomiske multiplikator i forbindelse med den afledte effekt af en lufthavn på beskæftigelsessfæren. Man regnede således med 1.100 direkte arbejdspladser pr. 1 million passagerer og dertil 1.700 indirekte arbejdspladser. Men dette punkt skulle dæmpes i publikationens endelige form grundet usikkerhed omkring

<sup>395</sup> Århus Stiftstidende 8.7.1997.

<sup>396</sup> Vejle Amts Folkeblad, 15.11.1997, 18.11.1997 og 27.11.1997. Det skal her påpeges, at Ribe Amt spillede en vigtig rolle i den forbindelse, da det var miljømyndighed i forhold til Billund Lufthavn (Vejle Amts Folkeblad 18.11.1997).

<sup>397</sup> Vejle Amts Folkeblad, 28.1.1998.

<sup>398</sup> Erhvervsafdelingen i Århus, kopi af fax tilsendt Skanderborg Kommune af 19.11.1997 (MOB's arkiv).

Erhvervsafdelingen i Århus mente, at Skanderborgs borgmester var i en mere gunstig situation til at henvende sig, idet den politiske opbakning til en ny lufthavn i Skanderborg var mere afklaret, end tilfældet var i Århus. Den 26.11.1997 gav den nye Århus-borgmester, Flemming Knudsen, sin erhvervschef ret i denne vurdering (ibid.).

<sup>399</sup> I samme måned tiltrådte Thorkild Simonsen stillingen som indenrigsminister. Flemming Knudsen (S) tiltrådte stillingen som borgmester i stedet for Thorkild Simonsen.

validiteten af beregningerne. Styregruppen fastslog dertil, at såfremt man skulle finde private investorer til projektet, var det vigtigt, at de politiske organer bakkede op om projektet.<sup>400</sup>

I forbindelse med ScanAvias rapport og Styregruppens afrapportering og indstilling til de politisk involverede organer skal følgende hovedelementer fremhæves. Rapporten konstaterede, at en ny lufthavn var en risikoinvestering med et stort egenkapitalkrav til interessenterne. Lufthavnen ville på den anden side være af væsentlig betydning for regionen med hensyn til erhvervsudvikling, økonomisk vækst og beskæftigelse. ScanAvia vurderede følgende hovedtræk:

- anlægsomkostningerne blev vurderet til 1,3 mia. kr. eksklusive diverse infrastrukturomkostninger i forbindelse med tilkørselsveje mv. til lufthavnen.
- Af de 1,3 mia. kr. måtte det forventes, at halvdelen af beløbet skulle egenfinansieres, mens den anden halvdel kunne finansieres på lånemarkedet.
- Lufthavnen forventedes at kunne udvise et positivt driftsresultat efter 2-3 år med fuldt udbygget rutenet for udenrigstrafikken.
- Lufthavnen ville efter 7-8 år kunne forrente egenkapitalen med en realrente på 4 procent.
- Lufthavnen ville kunne give en direkte nettojobskabelse på 1.700 jobs (her var inkluderet jobtabet i Tirstrup).
- Lufthavnen ville medføre en væsentlig forbedring af virksomhedernes markedsadgang og ville medvirke til en positiv beslutning om etablering af nye virksomheder.

Styregruppen opfordrede i forbindelse med afrapporteringen til, at man ikke i første omgang iværksatte konkrete undersøgelser af placeringsmulighederne. Derimod opfordrede gruppen til, at man gik videre med at undersøge mulighederne for at finde interessenter til finansiering af egenkapitalen på 650 millioner kr. – dette eventuelt i form af den såkaldte FBOT-model.<sup>401</sup> Styregruppen opfordrede til, at den frem til den 30. juni 1998 kunne undersøge eksterne finansieringsmuligheder, og såfremt dette forehavende gav udbytte, skulle kommunen gå videre i

<sup>400</sup> Referat af møde 12.11.1997 om rapporten fra ScanAvia vedrørende rentabiliteten for en eventuel lufthavn, s. 1 ff. (MOB's arkiv).

<sup>401</sup> FBOT står for Finance, Build, Operate og Transfer. Modellen indebærer, at en fremmed investor finansierer og anlægger et givent infrastrukturanlæg og driver det i en periode for derpå at overdrage det til typisk en offentlig instans.



forsøget på at få revurderet placeringsmulighederne for en ny lufthavn.<sup>402</sup> Hvad kunne da konstateres på baggrund af denne første rapport fra ScanAvia? Umiddelbart var der både gode og dårlige nyheder for tilhængerne af en ny lufthavn. På plussiden var så ubetinget den konstatering, som styregruppen valgte at bruge ordret i afrapporteringen til de politiske organer, nemlig at lufthavnen ville være af væsentlig betydning for regionen med hensyn til erhvervsudvikling, økonomisk vækst og beskæftigelse. Desværre var det vanskeligere for rapporten at komme frem til helt konkrete data for, hvad lufthavnen ville skabe målt i kroner og ører samt beskæftigelse. Sidstnævnte illustreret i problematikken om multiplikatorberegningerne på beskæftigessiden. På minussiden var det store økonomiske indskud på 650 mio. kr., som reelt var uden forrentning de første 7-8 år.<sup>403</sup> Men umiddelbart kunne man konstatere, at lufthavnen ville være rentabel efter få år, men at en afgørende forudsætning i den forbindelse var et fuldt udbygget rutenet for udenrigstrafikken.<sup>404</sup>

På et møde i Århus Kommunes magistrat den 1. december 1997 valgte magistraten at følge styregruppens indstilling, og styregruppen havde derpå godt et halvt år til at finde interessenter til finansiering af den nødvendige egenkapital på 650 mio. kr.<sup>405</sup>

### **Den politiske situation efter ScanAvia-rapporten**

Kort efter ScanAvia-rapporten tog lufthavnssagen en uventet drejning, da Hammel Byråd den 10. december, i forbindelse med evalueringen af rapporten, valgte at trække sig fra styregruppen.<sup>406</sup> Hammels borgmester, der gennem hele forløbet havde været en varm fortalere for en ny lufthavn placeret i hans egen kommune, havde ikke sit byråd med sig.<sup>407</sup> Grundet byrådets bekymring måtte Hammel altså indtage en væsentlig mere passiv position i sagsforløbet.

<sup>402</sup> Århus Kommune – Borgmesterens Afdeling til Magistraten: Rapporten vedrørende rentabiliteten af en eventuel ny lufthavn, af 28.11.1997, s. 1 ff. (MOB's arkiv).

<sup>403</sup> Netop sidstnævnte punkt fremhæver kontorchef i Århus Kommune Erich Lange som et hovedproblem i sin vurdering af rapporten. Intern mail fra Erich Lange til Michael Bruun af 29.10.1997 (MOB's arkiv).

<sup>404</sup> I vurderingen af, hvad konsekvenserne af "et fuldt udbygget rutenet" ville indebære, angav rapporten, at det ville indebære et samlet passagertal de første år på ca. 1,76 millioner passagerer, og at dette tal kunne forventes at stige til 2,48 millioner efter en 10-årig periode. Disse tal var det såkaldte likely case-scenarie, som rapporten kaldte det. I dette antog rapporten, at den nye lufthavn ville overtage 50 procent af Billunds udenrigstrafik og 10 procent af Billunds chartertrafik (ScanAvia 1997: "En økonomisk undersøgelse af en eventuel ny lufthavn i Århus området", s. 34 f. (MOB's arkiv)).

<sup>405</sup> Skrivelse fra Erhvervsafdelingen i Århus Kommune til den nedsatte arbejdsgruppe vedr. finansiering af Østjyllands Lufthavn, udateret (MOB's arkiv).

<sup>406</sup> Brev fra Hammel Kommune til Stadsdirektør Poul-Erik Jensen af 11.12.1997 (MOB's arkiv).

<sup>407</sup> Interview med Michael Bruun af 4.9.2008.

Med Hammel skubbet ud på sidelinjen var der officielt fire kommuner tilbage bag lufthavnsinitiativet, idet Hørning Kommune var kommet med kort forinden. Dette var sket efter at stadsdirektør Poul-Erik Jensen havde kontaktet Hørning efter aftale med daværende Århus-borgmester Thorkild Simonsen. I et notat fra stadsdirektøren i starten af december til den nye Århus-borgmester, Flemming Knudsen, redegjorde Poul-Erik Jensen for de enkelte kommuners ståsted i lufthavnssagen inden for det såkaldte ti-kommuners-samarbejde.<sup>408</sup> Initiativet fra stadsdirektøren kom som reaktion på, at den nye borgmester forinden havde luftet offentligt, at han ville tage lufthavnssagen op i dette forum. Af skrivelsen fremgår, at ideen om etableringen af en ny lufthavn på det kommunale plan var startet som tovejsforhandlinger mellem Århus-Randers og Århus-Hammel. De tre borgmestere havde alle bakket op om ideen. Dernæst havde man kontaktet Skanderborg, som også var med på ideen. Dermed havde man, med stadsdirektørens ord, samlet et hold ”med store og små kommuner mod nord, syd, vest og midt i Amtet – og med både S og V borgmestere”.<sup>409</sup> Efterfølgende kontaktede Århus Kommune, ifølge stadsdirektørens skrivelse, Hadsten, Hørning og Galten. Hørning sagde straks ja til ideen om en ny lufthavn, mens Hadsten var uafklaret i sagen. Galten valgte at satse på fortsat støtte til Tirstrup og ønskede ikke nogen diskussion om en ny lufthavn. Hvad angik de andre kommuner i udvalget, holdt Rønde Kommune ikke overraskende på Tirstrup som regionens lufthavn, mens stadsdirektøren vurderede Rosenholm Kommune til at gøre det samme. Endelig var Hinnerup Kommune imod en lufthavn i Hinnerup, mens Odder Kommune ikke var kommet frem til, hvor de stod i lufthavnsspørgsmålet. Stadsdirektøren rådede derfor Flemming Knudsen til ikke at køre for voldsomt frem i ti-kommunesamarbejdet, da der var store uoverensstemmelser internt i gruppen.<sup>410</sup>

I forbindelse med Århus Amts reaktion på ScanAvias rapport udtalte den kommende amtsborgmester, Johannes Flensted-Jensen (S), i starten af december, og til trods for at han endnu ikke havde læst rapporten, at det, han havde hørt, ikke kunne få ham, eller det øvrige amtsråd, til at ændre mening. Dog ville amtet leve op til den tidligere indgåede aftale og gå ind og hjælpe i undersøgelsen af placeringsmuligheder, hvis den økonomiske analyse sandsynliggjorde det økonomiske grundlag for lufthavnen.<sup>411</sup> Således kunne hverken et skifte på amtsborgmesterposten

<sup>408</sup> Dette forum er et fast møde mellem Århus Kommune og ni nabokommuner.

<sup>409</sup> Skrivelse fra stadsdirektør Poul-Erik Jensen i Århus til Borgmester Flemming Knudsen, ”Lufthavnen”, af 4.12.1997 (Poul-Erik Jensens arkiv).

<sup>410</sup> Ibid.

<sup>411</sup> JP-Østjylland 4.12.1997. Johannes Flensted-Jensen har efterfølgende udtalt om rentabilitetsrapporten, at amtet ”var dybt skeptisk over for den undersøgelse” og at ”det var rent bestillingsarbejde, som jeg [Johannes Flensted-Jensen] kunne læse det” (interview med Johannes Flensted-Jensen af 7.9.2010, 12 min.). Der var især tre forhold i rapporten, som amtet anså for problematiske: Udgifterne til den tilsluttende infrastruktur var ikke medregnet, udgifterne til

eller ScanAvia-rapporten ændre det store på Århus Amts indstilling til etablering af en ny lufthavn ved Århus. Dertil havde amtet få måneder forinden klart markeret, hvor det befandt sig i lufthavnsspørgsmålet med den færdigudformede Regionplan 1997. Heri fastslog amtsrådet, at Tirstrup Lufthavn var regionens lufthavn, og at amtsrådet ønskede at støtte lufthavnen med ”sikre gode transportforbindelser”. Hvad angik en eventuel ny lufthavn, ville amtsrådet indgå i miljø- og planlægningsmæssige undersøgelser, såfremt en økonomisk undersøgelse kunne sandsynliggøre en positiv rentabilitet for en ny lufthavn, en kommune tilkendegav interesse i at stille et areal til rådighed for en ny lufthavn, og Tirstrup Lufthavns bestyrelse tilkendegav interesse i en given undersøgelse.<sup>412</sup>

### 5.3. Midtvejsfasen

#### 5.3.1. Arbejdsgruppen nedsættes.

I en rundskrivelse til styregruppen i slutningen af december redegjorde stadsdirektøren for oplægget for den videre undersøgelse og for sammensætningen af den arbejdsgruppe, som skulle stå for arbejdet. Arbejdsgruppen havde nu cirka et halvt år til at finde investorer til et eventuelt lufthavnsanlæg.<sup>413</sup>

Arbejdsgruppen havde fokus på at sondere terrænet for potentielle investorer, men dertil havde gruppen øjnene rettet mod udviklingen i Billund, og de udvidelsesproblemer Billund Lufthavn var løbet ind i.

I forbindelse med jagten på investorer benyttede arbejdsgruppen blandt andet Århus-kontoret i Bruxelles, hvor den ansvarlige, Knud Hedeager Nielsen, sendte større mængder af information til arbejdsgruppen angående andre europæiske lufthavne i en med Århus sammenlignelig situation, eksempler på privat-offentlig finansiering af lufthavne samt oversigt over selskaber og eksperter

---

nedlukning af Tirstrup Lufthavn var ikke medregnet, og konsekvenserne af Storbæltsforbindelsen var ikke iberegnet (ibid.).

<sup>412</sup> Århus Amt: ”Regionplan 1997”, s. 93 f. De nævnte krav i regionplanen var analoge med de krav, Ib Frederiksen formulerede i sit brev til de for en ny lufthavn engagerede kommuner (brev fra Århus Amt til borgmestrene i Århus, Randers, Skanderborg og Hammel Kommuner af 7.3.1997 – MOB’s arkiv).

<sup>413</sup> Arbejdsgruppen bestod af Niels Jørn Rahbæk (formand), Dronningborg Industries A/S, Karl-Erik Jørgensen, Nordisk Perforeringsfabrik A/S, Jens Otto Kjær Hansen, Image Selskabet, Palle Dinesen, Randers Kommune, Ole Riis Hansen, Cotas Computers, Carl Erik Skovgaard Sørensen, Advokatfirmaet Opstrup, Skovgaard & Partnere, Michael Bruun, Århus Kommune, Flemming Højriis (Sekretær), Århus Kommune, Torben Jørgensen (konsulent for gruppen), Danske Bank, Skrivelse fra Stadsdirektøren i Århus til Styregruppen vedr. rentabilitetsundersøgelse af en eventuel ny lufthavn af 29.12.1997 (MOB’s arkiv).

med erfaring i lufthavnsfinansiering og drift.<sup>414</sup> Knud H. Nielsens undersøgelser viste blandt andet, at offentlig-privat finansiering af lufthavne ikke var særlig udbredt i Europa, samt at der ikke var særlig mange eksempler på lufthavne, der var flyttet indenfor samme region. Et succesfuldt eksempel herpå var dog i München. Endvidere henviste Knud Nielsen til European Region of Airport Councils positive tal for luftfarten i Europa, der påviste en fremgang i første halvdel af 1997 på 7,5 % på passagersiden og 6,2 % på fragtsiden i forhold til første halvår af 1996. Dertil viste den europæiske brancheforening inden for lufthavne, ACI's, tal, at de i undersøgelsen involverede lufthavne i Europa havde haft en samlet indtjening på 14,4 mia. US \$.<sup>415</sup> Dertil havde Knud H. Nielsen haft et møde med den tidligere danske EU-kommissær Henning Christophersen, hvor sidstnævnte havde oplyst, at han gerne ville bistå lufthavnsprojektet. Henning Christophersen havde på mødet anbefalet, at arbejdsgruppen tog kontakt til blandt andet entreprenørvirksomheden Skanska AB og Direktør for Københavns Lufthavn, Niels Boserup, med henblik på den videre proces.<sup>416</sup> Den konkrete udløber af Knud Nielsens arbejde synes i denne forbindelse, at have været den kontakt Arbejdsgruppen fik med Skanska AB og Niels Boserup.

På dette tidspunkt var Billund Lufthavn løbet ind i problemer i forbindelse med sine udvidelsesplaner, men der herskede en del usikkerhed i arbejdsgruppen omkring såvel problemets omfang som dets karakter i starten af januar måned. Som konsekvens heraf så Palle Dinesen fra Randers Kommune sig nødsaget til at tage direkte kontakt med direktøren for Billund Lufthavn Jørgen Krab Jørgensen for at få afklaret situationen sidst i januar måned. I den forbindelse fik han besked om, at der ikke var tale om, at Ribe Amt havde pålagt Billund Lufthavn at etablere en ny lufthavn 5 km væk fra Billund Lufthavn pga. miljøhensyn. Ribe Amt, der var regionplanmyndighed i forhold til Billund Lufthavn, havde derimod krævet, at der blev lavet en parallelbane ca. 1,5 km væk fra den daværende bane grundet støjhensyn. Dette mente Billund Lufthavn ikke var nødvendigt, da problemet kunne afhjælpes via nye flytyper og udfasning af de gamle. Der var dermed ikke tale om, at Billund Lufthavn søgte at undgå etableringen af en ny lufthavn tæt på den gamle, men at lufthavnen modsatte sig etableringen af en parallelbane.<sup>417</sup> Direktøren for Tirstrup Lufthavn, Poul Stenbøg, havde, om end i perioder bag kulisserne, gennem hele forløbet været en

<sup>414</sup> Århus-kontoret i Bruxelles til Erhvervsafdelingen i Århus: "1. notat til styregruppen vedrørende Århus Lufthavn" af 14.1.1998 (MOB's arkiv).

<sup>415</sup> Ibid, samt Århus-kontoret i Bruxelles til Erhvervsafdelingen i Århus: Bilag vedlagt 1.notat til styregruppen vedrørende Århus Lufthavn" af 14.1.1998 (MOB's arkiv) (ACI-Europe: Information Presse af 1. august 1997, samt ACI-Europe: Information Presse af 23. december 1997).

<sup>416</sup> Århus-kontoret i Bruxelles til Erhvervsafdelingen i Århus: "3. notat til styregruppen vedrørende Århus Lufthavn" af 16.1.1998 (MOB's arkiv).

<sup>417</sup> Notat: Palle Dinesen til arbejdsgruppen vedr. ny international lufthavn i Østjylland: "Samtale med lufthavnschef Jørgen Krab Jørgensen, Billund Lufthavn" af 21.1.1998, (MOB's arkiv).

aktiv aktør for en ny lufthavn. Han vurderede fortsat i slutningen af januar, at Billunds problemer var af så graverende karakter, at: ”når Aarhus (ny) lufthavn NV kan fremmes i 1998, er den også tidsmæssigt foran og en sikker vinder som centraljysk lufthavn [vis a vis Billund Lufthavn]”.<sup>418</sup>

### **Københavns Lufthavne i spil som en mulig samarbejdspartner, DML og SAS**

Poul Stenbøgs vurdering af ScanAvia-rapporten var et af arbejdsgruppens hovedpunkter i midten af januar. Denne blev af lufthavnsdirektøren vurderet som: ”en god rapport med et professionelt tilsnit”.<sup>419</sup> Stenbøg fremhævede derudover, at arbejdsgruppen burde være opmærksom på, at luftrummet over Kastrup Lufthavn i 2005 forventedes at have nået sit mæthedspunkt på 20 mio. passagerer, og at der måske derfor var behov for en aflastningslufthavn i provinsen – en rolle som måske kunne blive udfyldt af en kommende ny lufthavn ved Århus.<sup>420</sup> At Kastrup Lufthavn rigtig nok havde kapacitetsproblemer, fik arbejdsgruppen konstateret, da direktøren for Statens Luftfartsstyrelse Ole Asmussen orienterede Palle Dinesen om, at Kastrup allerede havde nået sin kapacitetsgrænse to timer om dagen, og at man i 2005 måtte lukke for yderligere vækst, hvis udviklingen fortsatte. Dog kunne brugen af større fly samt bedre styringssystemer øge lufthavnens kapacitet.<sup>421</sup>

Arbejdsgruppen fulgte hurtigt op på den mulige samarbejds mulighed med Kastrup Lufthavn og havde den 29. januar møde med direktøren for Københavns Lufthavn, Niels Boserup. Af referatet fremgår, at Boserup var af den opfattelse, at hvis man skulle placere en lufthavn i Jylland ud fra placeringsmæssige hensyn og ”ikke ud fra tilfældigheder”, så skulle den ”helt klart placeres i Østjylland – ved Hammel”.<sup>422</sup> Boserup, som gav udtryk for sin privat vurdering af lufthavnsspørgsmålet i Østjylland, påpegede tilgængelighedsaspektet som helt centralt for en

<sup>418</sup> Internt notat af 27.1.1998 fra Poul Stenbøg til Michael Bruun og Flemming Høiriis (MOB's arkiv).

<sup>419</sup> Erhvervsafdelingen, ”Referat af møde i arbejdsgruppen vedr. finansiering af en ny lufthavn i Østjylland, den 16.1.1998”, dateret d. 23.1.1998 (MOB's arkiv).

<sup>420</sup> Ibid.

<sup>421</sup> Notat: Palle Dinesen til Arbejdsgruppen vedr. en ny international lufthavn i Jylland: ”Samtale med Direktør Ole Asmussen, Statens Luftfartsstyrelse” af 21.1.1998 (MOB's arkiv). Poul Stenbøg var mindre heldig i et andet af sine evalueringer, idet han mente, at det var en fejl, at rapporten ikke havde inddraget handling af bagage, da ”denne indtægt udgør en betydelig del af en lufthavns indtægtsgrundlag, betyder det, at indtægtsbudgetterne i lufthavnrapporten er undervurderet”, ifølge Stenbøg (Erhvervsafdelingen, ”Referat af møde i arbejdsgruppen vedr. finansiering af en ny lufthavn i Østjylland, den 16.1.1998”, dateret d. 23.1.1998 (MOB's arkiv)). Såvel direktøren i Billund Lufthavn som direktøren for Københavns Lufthavn kunne ved arbejdsgruppens efterfølgende forespørgsel ikke bifalde denne vurdering af handling af bagage som indtægtsgrundlag (Notat: Palle Dinesen til arbejdsgruppen vedr. ny international lufthavn i Østjylland: ”Samtale med lufthavnchef Jørgen Krab Jørgensen, Billund Lufthavn” af 21.1.1998, (MOB's arkiv), samt Referat af møde i arbejdsgruppen vedr. finansiering af en ny lufthavn i Østjylland, den 29.1.1998 (MOB's arkiv)).

<sup>422</sup> Erhvervsafdelingen: ”Referat af møde den 29. januar 1998 i den nedsatte arbejdsgruppe vedr. finansiering af en ny lufthavn i Østjylland.” af 10. februar 1998 (MOB's arkiv), s. 1 ff.

eventuel lufthavn. Her vurderede han Billund Lufthavn som forkert placeret, tilfældig anbragt og vejadgangen som ”elendig”. Boserup vurderede, at der ikke var plads til to internationale lufthavne i Jylland, og at charterflyselskaberne ville flytte deres aktiviteter til en ny lufthavn i Østjylland. Dertil mente han, at der ville udgå flere internationale ruter fra en ny lufthavn ved Århus vis a vis Billund Lufthavn.<sup>423</sup> Hvad angik arbejdsgruppens forespørgsel om et eventuelt samarbejde mellem Københavns Lufthavn og en ny lufthavn ved Århus, så gjorde Boserup det klart, at såfremt Københavns Lufthavn ville engagere sig, så var det udelukkende med det formål at tjene penge på det. Efter hans vurdering ville en ny lufthavn ved Århus være vanskelig at gøre til en kommerciel succes de første år, idet der ikke blot var tale om at åbne en ny lufthavn og nedlægge en gammel, men også at den ny lufthavn skulle konkurrere med en anden jysk lufthavn placeret i Billund. Boserup mente derfor, at det ville blive vanskeligt at finde eksterne investorer til projektet, med mindre man først fik afsat en pulje af offentlige midler til projektet. Afslutningsvis tilkendegav Boserup, at han gerne ville analysere mulighederne nærmere med henblik på, at Københavns Lufthavn eventuelt kunne spille en rolle i forhold til en ny lufthavn ved Århus. På dette tidspunkt kom der en noget overraskende vinkel ind over, idet Boserup blev spurgt, om Københavns Lufthavn også var villig til at påtage sig en eventuel driftsopgave af Tirstrup Lufthavn efter at militæret havde forladt lufthavnen. Hertil svarede Boserup, at han gerne ville vurdere det, men at han først ville se Tirstrup Lufthavns regnskaber nærmere efter.<sup>424</sup> Af et notat fra arbejdsgruppen, hvorpå Erhvervsafdelingens chef Michael Bruun gav udtryk for sine vurderinger, fremgår det, at man herefter orienterede stadsdirektør Poul-Erik Jensen om sagen. I notatet gav Bruun udtryk for, at han godt var klar over, at arbejdsgruppens bevægede sig på grænsen af deres arbejdsmandat, idet man ikke havde mandat til at blande sig i Tirstrup Lufthavns fremtidige drift. Omvendt gjorde han over for stadsdirektøren rede for, at flere i arbejdsgruppen anså Boserup som en nøgleperson. Michael Bruun skrev således til stadsdirektøren om stemningen i arbejdsgruppen ”kan vi få Kastrup Lufthavn som en del af et BOT-konsortie, er ”den halve lykke” gjort”.<sup>425</sup>

---

<sup>423</sup> Ibid. s. 2 f.

<sup>424</sup> Ibid., s. 2 ff.

<sup>425</sup> Notat Erhvervsafdelingen: ”Notat til PEJ via Michael”, udateret men vedhæftet førnævnte referat af 10. feb. 1998 (MOB’s arkiv). I et brev til Michael Bruun fra direktør i Danske Bank, Torben Jørgensen, der officielt var tilknyttet som konsulent for arbejdsgruppen, agiterede sidstnævnte for vigtigheden af, at Københavns Lufthavn skulle gå ind i etableringen af en ny lufthavn, i hvilken sammenhæng København Lufthavns overtagelse af Tirstrup Lufthavn ville være ”en elegant måde at komme i gang på” (Brev fra Torben Jørgensen til Erhvervsafdelingen i Århus Kommune/Michael Bruun af 15.2.1998, MOB’s arkiv). Torben Jørgensen efterspurgte dertil, at man fik en klar politisk holdning til, hvor en eventuel lufthavn skulle placeres, hvis det ikke skulle være i Hammel (Ibid.).

Inden arbejdsgruppens møde med Niels Boserup orienterede Jens Otto Kjær Hansen de øvrige i gruppen om, at de havde modtaget en invitation til et møde på Grundfos den følgende dag, fredag den 30. januar 1998. Mødet var et initiativ fra Grundfos' direktør Niels Due Jensen og havde til formål at skabe opbakning omkring en ny lufthavn i Østjylland. Due Jensen havde derudover inviteret en række erhvervsledere. Mødet skulle blive begyndelsen til initiativet Det Midtjyske Lufthavnråd (DML), der kom til at spille en central rolle i de videre bestræbelser på at få etableret en ny lufthavn i Østjylland. Arbejdsgruppen blev enig om, at lade sig repræsentere af Jens Otto Kjær Hansen ved Grundfos-mødet.<sup>426</sup> I oplægget til mødet på Grundfos blev det nævnt, at DML ville fokusere kraftigt på den argumentation, at en nyanlagt lufthavn tættere på Århus ville være "en grøn lufthavn" sammenlignet med Billund Lufthavn, idet man ville undgå en masse unødvendig energiforbrug ved persontransporten fra det mere befolkningskoncentrerede Østjylland til Billund, såfremt man fik den nye lufthavn ved Århus.<sup>427</sup>

På baggrund af dels arbejdsgruppen og dels det nystartede Midtjyske Lufthavnråd tilsendte ScanAvia den 9. februar 1998 et oplæg til de to fora, hvori de angav tre mulige analyseområder, som firmaet kunne undersøge nærmere. Udover en videre analyse af de erhvervsmæssige konsekvenser af en ny lufthavn, lagde firmaet op til en analyse af to nye områder, som begge angik de miljømæssige konsekvenser af en ny lufthavn.<sup>428</sup> ScanAvia havde fornemmet hvor stor betydning DML og Jens Otto Kjær Hansen på det tidspunkt tillagde det "grønne perspektiv" i lufthavnssagen.

Kort efter, den 12. februar 1998 havde Erhvervsafdelingens chef Michael Bruun, Stadsdirektør Poul-Erik Jensen og borgmester Flemming Knudsen møde på Århus Rådhus med vicekoncernchef i SAS, Vagn Sørensen, og SAS' direktør for de danske ruter, Jens Helmø Larsen. Emnet var en "generel snak + en evt. ny lufthavn".<sup>429</sup> Ifølge daværende erhvervschef i Århus Kommune, Michael Bruun tilkendegav SAS på mødet, at de var særdeles positivt indstillet omkring en ny lufthavn

<sup>426</sup> Erhvervsafdelingen: "Referat af møde den 29. januar 1998 i den nedsatte arbejdsgruppe vedr. finansiering af en ny lufthavn i Østjylland" af 10. 02.1998 (MOB's arkiv.).

<sup>427</sup> Ibid. Netop termen "Den Grønne Lufthavn" var arbejdsgruppen blevet opfordret til at benytte om den eventuelle ny lufthavn af direktøren for Udviklingsparken i Århus, Jens Mastrup. Sidstnævnte sendte et brev til arbejdsgruppen hvori han opfordrede arbejdsgruppen til at arbejde for "verdens mest miljøvenlige lufthavn". Denne skulle dog, ifølge direktøren, ligge i den nordlige del af Århus Kommune, da det var "alt for risikabelt at overlade Århus' fremtid til en afgørelse i en mindre landkommune!" (brev til arbejdsgruppen fra Jens Mastrup af 27.1.1998, MOB's arkiv).

<sup>428</sup> Brev fra ScanAvia til Århus Kommune, Erhvervsafdelingen samt Grundfos Management A/S: "Ang.: Videregående analyser i forbindelse med beslutning om etablering af en ny midtjysk lufthavn" af 9.2.1998 (MOB's arkiv).

<sup>429</sup> Internt notat fra Karin Rathcke til Michael Bruun, af 12.2.1998 (MOB's arkiv).

tættere på Århus. På mødet gav SAS udtryk for, at de mente, at Billund Lufthavn var placeret 100 km for langt mod syd og dertil havde en ringe infrastruktur landværts.<sup>430</sup>

På arbejdsgruppens følgende møde kunne Jens Otto Kjær Hansen meddele, at DML indbød til stiftende generalforsamling den 23. marts 1998. Endvidere oplyste han, at det var DML's hensigt at være "meget synlig i debatten om en ny lufthavn"<sup>431</sup> Arbejdsgruppen aftalte, at Jens Otto Kjær Hansen skulle fungere som forbindelseslinje mellem lufthavnrådet og arbejdsgruppen. Jens Otto Kjær Hansen kunne på mødet endvidere fortælle, at der forventedes iværksat en række undersøgelser frem mod sommeren 1998. Undersøgelserne skulle fokusere på dels en miljøundersøgelse af de trafikale forhold i forbindelse med overfladetransporten til/fra hhv. Billund Lufthavn og en ny midtjysk lufthavn og dels en miljøundersøgelse af den nye lufthavns påvirkning af omgivelserne i forbindelse med flyoperationer og drift af lufthavnen.<sup>432</sup>

### **COWI-notatet, potentielle investorer og Københavns Lufthavns mulige engagement i Østjylland**

Af mødereferatet fremgår endvidere, at Erhvervsafdelingen i Århus Kommune havde bedt rådgivningsvirksomheden COWI om at vurdere ScanAvia-rapportens styrker og svagheder. Hensigten var i den forbindelse, at arbejdsgruppen skulle være bedre "klædt på" til at sælge lufthavnsprojektet til eventuelle investorer. Af mødereferatet fremgår, at primært to forhold blev uddybet på arbejdsgruppens møde fra det foreløbige notat, COWI havde udarbejdet. Det første punkt angik ScanAvias vurdering af indenrigstrafikken, som COWI fandt for optimistisk. Her mente COWI, at tallene i ScanAvia rapporten var overvurderet med 10-20 %. Det andet forhold, der blev uddybet på arbejdsgruppens møde, var COWI's vurdering af udenrigstrafikken fra en ny lufthavn. Arbejdsgruppen konkluderede her, at COWI vurderede udenrigsflyvningen som undervurderet i ScanAvia-rapporten. Dette, ifølge arbejdsgruppens referat, fordi tallene for udenrigstrafikken hvilede på den antagelse, at en ny lufthavn ville have det samme rutenet som Billund Lufthavn, men at kun halvdelen af Billund Lufthavns passagerer ville skifte til den nye lufthavn ved Århus. Arbejdsgruppen konkluderede, at man her skulle fokusere på, at alle

<sup>430</sup> Interview med Michael Bruun af 12.12.2009. At SAS kom med de nævnte udmeldinger under mødet, synes også at blive bekræftet af deres senere offentlige udmeldinger (jf. nedenfor).

<sup>431</sup> Erhvervsafdelingen: "Referat af møde den 18. februar 1998 i den nedsatte arbejdsgruppe vedr. finansiering af en ny lufthavn i Århus-området" af 25.2.1998 (MOB's arkiv).

<sup>432</sup> Ibid.



passagererne fra Billund Lufthavn ville skifte til Århus, idet der kun var plads til én international lufthavn i Jylland, og den ville i givet fald ligge ved Århus.<sup>433</sup>

Umiddelbart kan man her godt blive lidt overrasket over behandlingen af COWI's foreløbige notat på arbejdsgruppens møde, da notatet fremstod som en særdeles kritisk vurdering af ScanAvias rapport, også hvad angik ScanAvias vurdering af anlægsbudgettet og de beskæftigelsesmæssige effekter af en ny lufthavn. Således lød det blandt andet i notatet, at ScanAvias dimensionering af en ny lufthavn ikke var tilstrækkeligt veldokumenteret, og at beløbet på 5 procent, der var afsat til uforudsete udgifter, var alt for lavt og snarere burde ligge på 10-20 procent. På beskæftigelsesområdet vurderede COWI, at ScanAvia-rapporten angav for positive tal for både den direkte og indirekte beskæftigelseseffekt af en ny lufthavn. COWI-notatet vurderede desuden, at "etableringen af Århus Lufthavn kun i begrænset omfang vil gavne de vækstmæssige betingelser for Århus-området, fordi erhvervslivet i international målestok allerede har god adgang til en regional lufthavn med internationale forbindelser (Billund Lufthavn)".<sup>434</sup> COWI-notatet er svært at vurdere ud fra en faglig sammenhæng, da virksomheden var blevet bedt om at forholde sig "overdrevent" kritisk til ScanAvia-rapporten, – netop så Styregruppen kunne være forberedt på den kritiske modargumentation, der kunne komme og også den i deres øjne urimelige kritik.<sup>435</sup> Som arbejdsgruppen læste COWI-notatet, kan man konkludere, at de fandt praktisk taget alle argumenterne urimelige.

På arbejdsgruppens møde behandlede man ydermere hvilke investorer, som man anså for oplagte at kontakte. Her blev man enige om, at kontakte entreprenørvirksomheden NCC Rasmussen og Schiøtz, B. O. T. Management og entreprenørvirksomheden Skanska. Sidstnævnte havde man, som

<sup>433</sup> Erhvervsafdelingen: "Referat af møde den 18. februar 1998 i den nedsatte arbejdsgruppe vedr. finansiering af en ny lufthavn i Århus-området" af 25.2.1998 (MOB's arkiv).

<sup>434</sup> Notat: COWI: "Ny lufthavn i Århus-området – 1. Udkast" af 16.2.1998 s. 1 ff. (MOB's arkiv). De nævnte konklusioner fra COWI blev ikke ændret i deres efterfølgende notat af 2.3.1998 (COWI: "Ny lufthavn i Århus-området" af 2.3.1998, MOB's arkiv). I en intern fax konkluderede formanden for arbejdsgruppen, Niels Jørgen Rahbæk, to måneder senere, hvordan arbejdsgruppen burde forholde sig til COWI-rapporten. Rahbæk konstaterede her, at lufthavnsprojektet må "siges at have bestået prøven", når man tog i betragtning, at COWI blev bedt om at agere "djevlelsens advokat". Dog mente han, at det ville være rimeligt i det materiale, der skulle udsendes til evt. BOT-virksomheder, at man her gjorde opmærksom på, at trafikprognoserne kunne diskuteres, især på indenrigssiden, og at anlægsudgifterne var meget foreløbigt ansat. Endvidere fastslog han, at COWI-rapporten ikke skulle udleveres til BOT-partnere eller andre, idet rapporten fra COWI's side var udarbejdet på den betingelse, at den ikke blev offentliggjort. Samtidig oplyste Rahbæk, at COWI havde trukket sig ud af igangsatte opgaver for DML, med den begrundelse, at de ville være rådgiver for Billund Lufthavn (Arbejdsgruppen vedr. finansiering af evt. lufthavn i Århus-området: "Notat vedr. anvendelse af COWI-analysen", 20. april 1998, underskrevet Niels Jørgen Rahbæk tilsendt per. fax Flemming Højriis 14.5.1998, MOB's arkiv). På faxen har Michael Bruun med håndskrift bifaldet Rahbæks vurdering (Ibid.).

<sup>435</sup> Den tidligere erhvervschef Michael Bruun har efterfølgende udtalt om COWI-notatet, at grundet COWI's opdrag blev argumenterne ikke taget seriøst fra Styregruppens side. De håndskrevne notater som erhvervschefen gjorde sig da han på daværende tidspunkt læste notatet, vidner også om at Michael Bruun mildest talt ikke var enig i vurderingen på daværende tidspunkt (COWI: "Ny lufthavn i Århus-området – 1. Udkast" af 16.2.1998 s. 1 ff. (MOB's arkiv) samt interview med Michael Bruun af 12.12.2009).

nævnt, fået anbefalet af Henning Christophersen og dertil havde man fået formidlet en kontakt til Skanska i Århus via advokatfirmaet Opstrup, Skovgaard & Partnere.<sup>436</sup>

Endelig behandlede man også punktet vedrørende en eventuel henvendelse til styrelsen for Århus Lufthavn (Tirstrup) på baggrund af det møde, man havde haft med direktøren for Københavns Lufthavn, Niels Boserup. I den forbindelse blev det vedtaget, at lade Erhvervsafdelingen i Århus Kommune vurdere spørgsmålet.<sup>437</sup> Ved den efterfølgende behandling af dette spørgsmål blev Århus Kommunes aktører i arbejds- og styregruppen hurtigt enige om, at man her var inde på et potentielt særdeles ømtåleligt område i forhold til arbejdsgruppens mandat. I et håndskrevet notat af 24. februar 1998 diskuterede således stadsdirektør Poul-Erik Jensen og erhvervsafdelingens chef Michael Bruun, hvorledes man skulle agere i sagen, og stadsdirektøren gav her udtryk for, at det i hans øjne ville være utidig indblanding i Tirstrup Lufthavns forhold. Michael Bruun var enig i vurderingen, og han konstaterede på baggrund af stadsdirektørens tilbagemelding i sagen, at man fra Århus Kommunes side skulle søge, at undgå at Tirstrup Lufthavn blev videre inddraget i forbindelse med de da igangværende forhandlinger med Københavns Lufthavn.<sup>438</sup>

I den offentlige debat var Tirstrup Lufthavns bestyrelsesformand, den konservative rådmand Poul B. Skou, ude med en kraftig kritik af amtsborgmester Johannes Flensted-Jensen i starten af marts måned 1998. Baggrunden var, at amtsborgmesteren kort forinden havde foreslået et jysk lufthavnssamarbejde med flere føderuter til Billund som et løsningsforslag vis a vis den igangværende midtjyske lufthavnsproblematik. Dertil havde Flensted-Jensen nok engang afvist en ny lufthavn ved Århus med det argument, at den ikke ville have nogen videre erhvervsmæssig effekt regionalt set. Poul B. Skou mente, at amtsborgmesteren med disse tilkendegivelser gjorde det sværere for det østjyske lufthavnsinitiativ og samtidig varetog trekantsområdet interesse. Også Århus' borgmester, Flemming Knudsen, og Randers' borgmester, Keld Hüttel tog i den forbindelse

<sup>436</sup> Erhvervsafdelingen: "Referat af møde den 18. februar 1998 i den nedsatte arbejdsgruppe vedr. finansiering af en ny lufthavn i Århus-området" af 25.2.1998 (MOB's arkiv) samt brev fra advokatfirmaet Opstrup, Skovgaard og Partnere til Århus Kommune, Erhvervsafdelingen af 23.2.1998 (MOB's arkiv).

<sup>437</sup> Erhvervsafdelingen: "Referat af møde den 18. februar 1998 i den nedsatte arbejdsgruppe vedr. finansiering af en ny lufthavn i Århus-området" af 25.2.1998 (MOB's arkiv).

<sup>438</sup> Håndskrevet notat fra stadsdirektør Poul-Erik Jensen til erhvervsafdelingen/Michael Bruun samt svar fra sidstnævnte til førstnævnte af 24.2.1998 (MOB's arkiv). Af notatet fremgår, at det ifølge Michael Bruun primært var Carl-Erik Skovgård Sørensen og Palle Dinesen, der aktivt søgte at få Københavns Lufthavn inddraget i driften af Tirstrup Lufthavn. Dette skulle ses som en "totrinsraket", hvor de først blev inddraget i afviklingen af den eksisterende lufthavn i Tirstrup, for dernæst at flytte med til et af de mulige etableringssteder i Østjylland. En del af strategien var samtidig, at man stod væsentlig stærkere, hvis man havde Niels Boserup til offentligt at argumentere for det samfundsøkonomisk sensible i, at Danmarks anden internationale lufthavn skulle ligge i Østjylland (Ibid.).

afstand fra Flensted-Jensen.<sup>439</sup> Den århusianske borgmester havde kort forinden været ude med et noget alternativt forslag, idet han havde luftet ideen om, at man løste lufthavnsstriden mellem Billund Lufthavn/Vejle Amt og planerne for en ny lufthavn ved Århus ved at lave en fælles lufthavn omkring Gedved på grænsen mellem de to amter. Forslaget blev med det samme afvist fra Vejle Amts side, og også det østjyske erhvervsliv havde svært ved at følge logikken i dette forslag.<sup>440</sup>

### **Åbent debatmøde om Lufthavnsspørgsmålet og flere aktørudmeldinger**

Få dage efter, den 9. marts 1998, afholdt Vej- og Byplanforeningen samt Ingeniørforeningen i Danmark et debatmøde i Scandinavian Congress Center i Århus, hvor temaet var en eventuel etablering af en ny lufthavn ved Århus. Mødet havde længe været i støbeskeen.<sup>441</sup> På debatmødet deltog amtsborgmester Johannes Flensted-Jensen, mens det kun var Skanderborgs borgmester Aleksander Aagaard, advokat Thorkild Rydahl og direktør Jens Otto Kjær Hansen, der deltog som offentlige ”nøglepersoner” fra lufthavnstilhængernes side. Amtsborgmesteren argumenterede på debatmødet for, at hele polemikken var spild af tid, da et eventuelt forslag om en ny lufthavn alligevel ville falde i Folketinget, hvorfor man snarere skulle fokusere på at bygge ordentlige veje til Billund Lufthavn. Amtsborgmesteren brugte i forbindelse med Folketingsvinklen det ræsonnement, at folketingspolitikere fra de øvrige regioner i Jylland ville gå imod en ny lufthavn ved Århus, idet de ville forsvare lufthavnen i deres respektive region.<sup>442</sup> Jens Otto Kjær Hansen fokuserede kraftigt på, at man ville formindske miljøbelastningen, idet de mange østjyder ikke skulle køre hele vejen til Billund, hvis man fik etableret en ny lufthavn ved Århus. Et andet bemærkelsesværdigt indlæg kom fra professor og trafikforsker H. P. Myrup. Professoren argumenterede kraftigt for etableringen af en ny lufthavn ved Århus, idet man her havde ”dobbelt så godt et underlag som Billund”. Omvendt

<sup>439</sup> JP Østjylland 1.3.1998: Amtsborgmesteren havde i sammenhængen brugt København som regionalt eksempel på et område, hvor en lufthavn ikke havde en erhvervmæssig effekt (Ibid.). Dagen efter førnævnte artikel var Flemming Knudsen i voldsom debat om lufthavnsproblematikken med amtsborgmesteren i Vejle Amt, Otto Herskind Jørgensen og direktøren for Billund Lufthavn Jørgen Krab Jørgensen (sidstnævnte varetog kort forinden stillingen som amtsdirektør for Vejle Amt – hvilket meget godt indikerer det tætte interessefællesskab, der var mellem Vejle Amt og Billund Lufthavn). JP, Erhvervsmagasinet 4.3.1998 samt JP, Erhverv og Økonomi 4.3.1998.

<sup>440</sup> JP, Erhvervsmagasinet 4.3.1998.

<sup>441</sup> Således havde initiativtageren bag arrangementet, Otto Schiøtz, formand for Vej- og Byplanforeningen, allerede den 2.5.1997 kontaktet erhvervschef i Århus Kommune, Michael Bruun, hvor han havde udbedt sig erhvervschefens vurderinger omkring invitationens ordlyd (Michael Bruun til Otto Schiøtz: ”bemærkninger til møde i Vej- og Byplanforeningen, Århus” af 2.5.1997 (Kopi, MOB’s arkiv).

<sup>442</sup> Århus Stiftstidende 10.3.1998: En indikator på at Flensted-Jensen kunne have ret i dette ræsonnement fremgik af et internt brev til Århus Borgmester Flemming Knudsen fra folketingspolitiker Jan Petersen (A). Af den i Grenå valgte folketingspolitikers brev fremgår implicit dels, at Petersen ikke vil stemme for en ny lufthavn ved Århus, idet han ville vægte sit regionale politiske baglands interesser (Tirstrup Lufthavn) først og dels, at en ny lufthavn generelt ikke havde politisk opbakning (Brev fra Jan Petersen til Flemming Knudsen af 27.2.1998, MOB’s arkiv).

ville Tirstrup Lufthavn gå en sikker død i møde vis a vis Billund Lufthavn, ifølge Myrup. Professoren havde tidligere lavet de analyser, der lå til grund for, at Maersk Air havde valgt Billund Lufthavn frem for Tirstrup Lufthavn som basis for deres jyske udenrigsruter. På debatmødet slog medlem af folketingets trafikudvalg, Sonja Mikkelsen (S) fast, at der ikke kunne blive tale om at indskyde statspenge til en eventuel ny lufthavn.<sup>443</sup> Ellers må man konkludere at det, der mest sprang i øjnene, var de mange indbudte nøglepersoner i lufthavnsdebatten, som ikke deltog i arrangementet.

Kort efter meldte LO i Århus ud omkring deres standpunkt i den verserende lufthavnsdebat. Således lød det på LO's repræsentantskabsmøde den 23. marts 1998, at LO i Århus fortsat bakkede op om Tirstrup som regionens lufthavn, men kun såfremt det skulle lykkes at skaffe det økonomiske grundlag for "det nødvendige forarbejde" for en ny storlufthavn i Østjylland inden 1. juli 1998, ville LO bakke op om denne.<sup>444</sup> Med andre ord ville LO i Århus tilsyneladende bakke op om en ny lufthavn, hvis arbejdsgruppen fik rejst kapitalgrundlaget for en ny lufthavn. LO repræsenterede på dette tidspunkt 66.000 medlemmer i Århus-området, og var derfor en, målt i medlemmer, ganske betydelig organisation.<sup>445</sup>

Samtidig med LO's repræsentantskabsmøde blev der afholdt stiftende generalforsamling for Det Midtjyske Lufthavnråd på Grundfos Center i Bjerringbro. DML kunne i den forbindelse meddele, at interessegruppen bestod af 32 virksomheder med tilsammen 12.000 ansatte i det øst- og midtjyske. Som formand valgtes koncernchef Niels Due Jensen (Grundfos).<sup>446</sup>

Samme dag fik Danmark også en ny trafikminister i form af Sonja Mikkelsen (A). Den nye minister åbnede få dage senere noget overraskende op for, at hendes ministerium gerne ville bidrage med ekspertise til at lave "de nødvendige beregninger i [lufthavns-] projektet". Sonja Mikkelsen tilføjede derudover, at hun ikke ville stå i vejen for en ny lufthavn i Østjylland, men samtidig fastholdt hun, at der ikke kunne blive tale om statslig støtte til den ny lufthavn. Endvidere fastslog ministeren, at en ny lufthavn ville få alvorlige konsekvenser for de øvrige nærtliggende lufthavne i Jylland, og at "man derfor bliver nødt til at inddrage dem i processen". Ministeren ville dog ikke gå ind i sagen, med mindre der kom en stor gruppe af interessenter, der ville have trafikministeriet til at finde en

<sup>443</sup> Ibid.

<sup>444</sup> LO Århus: "udtalelse for repræsentantskabsmøde af 23.3.1998 (dateret 25. marts 1998) (MOB's arkiv).

<sup>445</sup> Antallet af medlemmer fremgår af repræsentantskabsudtalelsen (Ibid.).

<sup>446</sup> Derudover bestod bestyrelsen af Adm. Direktør Mogens Boyter (Pressalit), Adm. Direktør Søren Fischer (Randers Tandhjulfabrik), Adm. Direktør Ole Riis Hansen (COTAS), Adm. Direktør Knud Fl. Madsen (AVK Gummi) og Direktør Niels Jørgen Rahbek (Dronningborg) Pressemeddelelse fra Grundfos: "Det Midtjyske Lufthavnråd er nu en blivende realitet" af 23.3.1998 (MOB's arkiv).

fælles løsning.<sup>447</sup> Samtidig gav Horsens Erhvervsråd deres mening til kende i lufthavnsdebatten, idet rådets formand, Direktør Leif Hede Nielsen, bekendtgjorde, at de bakkede op om Billund Lufthavn som regionens lufthavn. Erhvervsrådet baserede sin argumentation på Billund Lufthavns succes og de økonomiske udgifter forbundet med etableringen af en ny lufthavn ved Århus.<sup>448</sup> Kort forinden havde erhvervsrådet i Skanderborg til gengæld meldt ud, at det gav sin fulde opbakning til etableringen af en ny lufthavn ved Århus.<sup>449</sup>

I slutningen af marts måned 1998 blandede SAS sig for første gang i den offentlige lufthavnsdebat. Først i et interview og dernæst i en større kronik i Århus Stiftstidende redegjorde koncerndirektør i SAS Danmark, Vagn Sørensen, for flyselskabets vurdering af sagen.<sup>450</sup> Ifølge Vagn Sørensen var den eneste rigtige løsning at anlægge en ny lufthavn ved Århus, idet man her havde det bedste kundegrundlag i form af en større befolkningskoncentration. I forlængelse heraf ville man også gøre miljøet en stor tjeneste, da den østjyske befolkning ikke skulle rejse så langt for at nå frem til en given lufthavn. Vagn Sørensen efterlyste samtidig, at regeringen trådte i karakter, da placeringen af Danmarks anden internationale lufthavn i sidste ende var en national sag og ikke en lokal/regional sag. Koncerndirektøren påpegede at det sidste, der var brug for, var to lufthavne i Jylland med internationale ambitioner. I den sammenhæng opfordrede koncerndirektøren Billund Lufthavn til at "drosle ned og ikke fortsætte med den store oprustning af lufthavnsanlægget som planlægges i øjeblikket". Vagn Sørensen var endvidere ganske klar i mælet hvad angik Tirstrup Lufthavn, idet han slog fast, at SAS ikke troede på Tirstrup Lufthavn som international lufthavn, da lufthavnen ligger "forkert rent geografisk og det kan ingen nye motorveje [til Tirstrup Lufthavn] rette op på". At SAS havde tiltro til en ved Århus placeret ny lufthavn blev understreget af, at Vagn Sørensen i sin kronik tilbød, at SAS gik ind med en begrænset medfinansiering af den nye lufthavn.<sup>451</sup>

Kort efter udmeldingen fra SAS redegjorde lufthavnsdirektør Poul Stenbøg for sin vurdering af Tirstrup Lufthavns fremtid i et brev til amtsborgmester Johannes Flensted-Jensen. I brevet påpegede lufthavnsdirektøren med store bogstaver, hvor afgørende SAS' indspil i lufthavnsdebatten var.

<sup>447</sup> JP Århus, 29.3.1998 samt Børsen, 27.3.1998

<sup>448</sup> Børsen, 27.3.1998. At Erhvervsrådet i Horsens var imod en ny lufthavn ved Århus kom ikke som den store overraskelse for arbejdsgruppen. I et internt notat fra erhvervschef Michael Bruun til hans "højre hånd" i erhvervsafdelingen Flemming Høiriis af 26.3.1998, hvor erhvervschefen beder Høiriis om at deltage i et debattmøde omkring lufthavnsplanerne i Horsens den 6.4.1998. I notatet skriver Bruun, at Høiriis nok skal være forberedt på en del lokal modstand mod lufthavnsplanerne (Internt notat fra Michael Bruun til Flemming Høiriis af 26.3.1998, MOB's arkiv).

<sup>449</sup> Erhvervschefen i Skanderborg, Rolf Weilert til Borgmesteren i Århus, Flemming Knudsen: Skrivelse af 19.3.1998 (MOB's arkiv).

<sup>450</sup> Århus Stiftstidende 19.3.1998 samt 30.3.1998. Som tidligere nævnt havde SAS og Århus Kommune haft et møde den 12.2.1998 på Århus Rådhus.

<sup>451</sup> Århus Stiftstidende 19.3.1998 og 30.3.1998

Således skrev Stenbøg: ”Der er ingen tvivl om, at SAS’ nuværende udspil og løfter er ganske skelsættende og af afgørende betydning for den videre udvikling i Jyllands lufthavne. Det må også forventes at SAS’ initiativ i høj grad vil påvirke det landspolitiske trafikbillede i den kommende tid.”<sup>452</sup>

### **Investorudviklingen**

Samtidig med at den offentlige debat om lufthavnsplanerne kørte, fortsatte arbejdsgruppen sit arbejde med at finde kapitalgrundlag for en ny lufthavn. I løbet af marts og april måned 1998 havde arbejdsgruppen en række møder samt øvrig korrespondance med potentielle samarbejdspartnere vedrørende lufthavnsprojektet. Således deltog repræsentanter for arbejdsgruppen i en B.O.T. konference i København den 12. marts 1998, hvor der blev etableret kontakt til en række for gruppen interessante emner – blandt andet den tidligere norske udenrigsminister og daværende ambassadør i Danmark Thorvald Stoltenberg.<sup>453</sup> Baggrunden for arbejdsgruppens lidt usædvanlige møde med den norske ambassadør var at finde i det forhold, at erhvervschef Michael Bruun havde haft en samtale med ambassadøren tilbage i januar 1996. Her havde Stoltenberg givet udtryk for, at Bruun kunne kontakte ham, såfremt han senere skulle få brug for hjælp i en eller anden sammenhæng. Dette tilbud gjorde erhvervschefen brug af via en skrivelse til Stoltenberg i februar 1998, hvor Bruun adspurgte ambassadøren om et muligt samarbejde omkring lufthavnsprojektet. Konkret pegede Bruun på den norske ”Petroleums Fond” som en mulig finansiel aktør i projektet.<sup>454</sup> Samtidig orienterede direktør i den Dansk Bank, Torben Jørgensen, arbejdsgruppen om centrale aktører på FBOT-markedet, der på daværende tidspunkt havde udvist særlig interesse for investering og involvering i lufthavnsdrift og byggeri. Blandt andet fremhævede Torben Jørgensen Københavns Lufthavne A/S som en ”ikke uvæsentlig aktør”.<sup>455</sup>

I starten af april måned havde arbejdsgruppen møde på Århus Rådhus, hvor der blev gjort status på en række områder. Et centralt område var selvsagt resultatet af de møder, man havde haft med potentielle investorer. På dette tidspunkt var der tre potentielle skandinaviske aktører i et FBOT

<sup>452</sup> Brev fra Lufthavnsdirektør, Poul Stenbøg til Amtsborgmester, Johannes Flensted-Jensen af 27.4.1998 (MOB’s arkiv).

<sup>453</sup> Arbejdsgruppen fik på mødet i København kontakt til NCC Rasmussen, Shiøtz A/S, B.O.T. Management, c/o Pihl og Søn A/S samt den norske ambassadør Thorvald Stoltenberg (Erhvervsafdelingen: ”Program for mødet den 12. marts i København” af 6.3.1998, MOB’s arkiv samt diverse visitkort udvekslet på konferencen og vedhæftet programmet, MOB’s arkiv).

<sup>454</sup> Erhvervsafdelingen, Michael Bruun til Ambassadør Thorvald Stoltenberg, skrivelse af 27.2.1998 (MOB’s arkiv).

<sup>455</sup> Skrivelse fra Torben Jørgensen til Århus Kommune, Erhvervsafdelingen af 11.3.1998 (MOB’s arkiv).

arrangement, nemlig NCC Rasmussen og Schiøtz, Skanska/C. G. Jensen A/S og B.O.T. Management. Arbejdsgruppens møde med de to første selskaber blev på mødet betegnet som ”konstruktive og seriøse”.<sup>456</sup> Fra den sidste aktør, B.O.T. Management havde man fået en umiddelbar positiv tilbagemelding, hvor firmaet tilkendegav, at det godt ville medvirke i projektet.<sup>457</sup> Alle de tre aktører havde overfor arbejdsgruppen udtrykt ønske om at inddrage Københavns Lufthavn i et eventuelt konsortium, og NCC Rasmussen havde allerede kontaktet lufthavnsdirektøren i København, Niels Boserup for at forhøre sig om et eventuelt samarbejde. Men arbejdsgruppen havde ikke på daværende tidspunkt kendskab til Boserups reaktion.<sup>458</sup> På arbejdsgruppens møde blev yderligere diskuteret hvilken form for tilbagemelding, der var juridisk ønskelig, og man blev enige om, at sekretariatet skulle udarbejde et anvendeligt grundlag, som derpå skulle videresendes til de tre potentielle B.O.T. aktører. Endvidere blev der på mødet fokuseret på hvilke økonomiske garantier, man kunne give eventuelle investorer. Angående sidstnævnte blev arbejdsgruppen enige om, at der hverken fra kommunernes eller amtets side lå tilkendegivelse af, at de ikke kunne eller skulle yde økonomiske garantier til eventuelle eksterne investorer i forbindelse med etablering af en ny lufthavn.<sup>459</sup> Arbejdsgruppen besluttede i øvrigt at afholde en ”spørgedag” på Århus Rådhus den 15. maj 1998, hvor konsortierne kunne stille spørgsmål omkring projektet til et udvalg bestående af medlemmer fra arbejdsgruppen samt repræsentanter fra ScanAvia.<sup>460</sup> Få uger efter arbejdsgruppens møde udarbejdede Erhvervsafdelingen og Juridisk Afdeling på Århus Rådhus et oplæg til de tre involverede konsortier. Dette oplæg blev dertil udsendt til 15 potentielle interessenter i Europa for at sondere markedet for yderligere deltagere i B.O.T.-oplægget omkring en ny lufthavn. Firmaerne havde dernæst en frist frem til den 4. juni 1998, inden for hvilken de skulle tilkendegive, om de ville medvirke i lufthavnsprojektet.<sup>461</sup> Arbejdsgruppen havde på baggrund af de foreløbige samtaler med potentielle investorer tilsyneladende god grund til at være positive i forhold til at få rejst den nødvendige kapital, hvilket også blev luftet offentligt af formand for arbejdsgruppen Niels Jørgen Rahbæk på Aarhus Transport Groups generalforsamling den 23. april 1998. Således udtalte

<sup>456</sup> Århus Kommune, Erhvervsafdelingen: ”Referat af møde i arbejdsgruppen vedr. finansiering af evt. ny lufthavn i Østjylland”, den 3. april 1998, dateret 22.4.1998 (MOB’s arkiv.).

<sup>457</sup> Skrivelse fra B.O.T. Management til Århus Kommune, Erhvervsafdelingen af 27.3.1998 (MOB’s arkiv.).

<sup>458</sup> Ibid.

<sup>459</sup> Århus Kommune, Erhvervsafdelingen: ”Referat af møde i arbejdsgruppen vedr. finansiering af evt. ny lufthavn i Østjylland”, den 3. april 1998, dateret 22.4.1998 (MOB’s arkiv.).

<sup>460</sup> Ibid. På mødet behandlede arbejdsgruppen også COWI’s arbejdsrapport, og man blev enige om, at ”det ikke var egnet til at blive inddraget i processen på nuværende tidspunkt”. Længere fremme i processen ville man eventuelt inddrage notatet i ”en revideret form”, som Cowi ville blive bedt om at udarbejde (Ibid.).

<sup>461</sup> Arbejdsgruppen vedr. finansiering af evt. ny lufthavn i Østjylland: ”Forslag til procedure for et videre arbejde med finansiering af en ny lufthavn” af 22.4.1998 (MOB’s arkiv.).

formanden, at han var helt sikker på, at der inden den 1. juli 1998 ville være fundet de nødvendige investorer til lufthavnsprojektet. Formanden var samtidig realistisk, da han udtalte, at den næste og sværeste hurdle ville blive at finde en kommune, der var villig til at lægge jord til lufthavnen.<sup>462</sup>

Den 5. maj 1998 blev der afholdt et orienterende møde, hvor arbejdsgruppen gjorde status på finansieringsbestræbelserne over for kommunaldirektørerne i de i projektet engagerede kommuner. Arbejdsgruppen orienterede her om, at de havde udbedt sig tilkendegivelser fra de fem konsortier, der havde udvist interesse for projektet.<sup>463</sup> På mødet blev man enige om, at konsortiernes tilbagemeldinger kunne falde inden for tre kategorier:

- I. Arbejdsgruppen ville modtage en eller flere klare tilkendegivelser fra konsortier, som ville påtage sig en finansiering, projektering og drift i henhold til oplægget i ScanAvias rapport.
- II. Arbejdsgruppen ville modtage tilkendegivelser, som ville være upræcise og eventuelt med en række forbehold.
- III. Arbejdsgruppen ville modtage tilkendegivelser, hvor konsortierne ikke ønskede at deltage i projektet.

Den følgende måned, den 19. juni, var der planlagt et møde mellem de fire deltagende kommuners borgmestre. På baggrund af de tre svarkategorier, der var udarbejdet på mødet den 5. maj 1998 ville kommunaldirektørerne indstille, at borgmestrene, såfremt en eller flere af konsortiernes tilbagemeldinger faldt ind under kategori I, tog kontakt til Århus Amt med henblik på at finde placeringsmuligheder for en ny lufthavn. Hvis konsortiernes tilkendegivelser faldt ind under kategori III, måtte sagen anses for afsluttet og endelig, hvis en eller flere af tilbagemeldingerne faldt ind under kategori II, måtte de eventuelle forbehold tages op til vurdering.<sup>464</sup>

---

<sup>462</sup> JP Århus 24.3.1998

<sup>463</sup> Disse var NCC Rasmussen og Schiøtz A/S, Skanska/C.G Jensen A/S, B.O.T Management A/S, Dorch Cosult Ingenieurgesellschaft mbH og ABB Calor Emag Schaltangen AG (de sidste to med ophav i Tyskland), Stadsdirektøren i Århus: Notat i forlængelse af mødet 5.5.1998 dateret 27.5.1998 (MOB's arkiv).

<sup>464</sup> Stadsdirektøren i Århus: Notat i forlængelse af mødet 5.5.1998 dateret 27.5.1998 (MOB's arkiv).



Den følgende dag, 6. maj 1998, afholdt arbejdsgruppen selv møde, hvor de næste tiltag samt tidsplanen for den resterende periode blev udarbejdet.<sup>465</sup>

Samme måned blev lufthavnsdirektøren i Tirstrup Lufthavn Poul Stenbøg udskiftet med Ole Påske. Poul Stenbøgs store engagement og offentlige fremtræden i forbindelse med ideerne om en ny lufthavn ved Århus kostede direktøren jobbet, da ikke alle i lufthavnens bestyrelse bifaldt ideen om en ny lufthavn tættere på Århus. Den 15. maj 1998 var der tiltrædelsesreception for den ny direktør i Tirstrup Lufthavn, Ole Påske.<sup>466</sup>

Til trods for at der fra flere af konsortierne var en umiddelbar positiv indstilling til projektet, så var der også bekymring i forbindelse med de usikre politiske forhold. Dette kom blandt andet til udtryk i et brev fra NCC Rasmussen & Schiøtz Ejendomme A/S til Erhvervsafdelingen i Århus i midten af maj 1998. I forbindelse med at firmaet var blevet udbedt om et svar omkring deres mulige interesse i projektet, svarede det, at det havde en ”klar interesse” i projektet, men at sagen grundet den manglende politiske afklaring kunne ”være yderst følsom for de deltagende parter”.<sup>467</sup> Endvidere svarede firmaet: ”Hvis vi vælger at gå ind for sagen, og dette skal bruges i medierne, er vi nervøse for, at det kan give os problemer på andre fronter”.<sup>468</sup> Firmaet angav ikke konkret, hvorledes det kunne give dem problemer og på hvilke ”fronter”. Men skrivelsen viste, at firmaet klart så en mulig risiko ved at involvere sig i projektet primært grundet de politiske usikkerhedsparametre, der gjorde sig gældende.

### 5.3.2. Arbejdsgruppen fremlægger sin rapport samt flere aktørudmeldinger

Juni måned 1998 blev en særdeles hektisk måned i lufthavnsdebatten. Således offentliggjorde Arbejdsgruppen sine resultater, hvad angik finansieringen af en eventuel ny lufthavn, og DML offentliggjorde en rapport udarbejdet af Rambøll. Sidstnævnte fokuserede på de trafikøkonomiske og miljømæssige konsekvenser af tre mulige lufthavnsplaceringer i Århus-området. I starten af juni 1998 kunne arbejdsgruppen gøre status over de forløbne måneders anstrengelser for at finde

<sup>465</sup> Stadsdirektøren i Århus til Skanderborg, Hørning, Randers og Århus Kommune: ”Indkaldelse til møde den 6. maj 1998” af 28.4.1998 (MOB’s arkiv) samt Michael Bruun til Arbejdsgruppen vedr. finansiering af evt. ny lufthavn i Østjylland: ”Indkaldelse til møde i arbejdsgruppen den 7.5.1998” af 4.5.1998 (MOB’s arkiv).

<sup>466</sup> Århus Kommune, Erhvervsafdelingen til Ole Påske: ”Takkebrev i forbindelse med reception” af 18.5.1998 (MOB’s arkiv).

<sup>467</sup> Brev fra NCC Rasmussen og Schiøtz Ejendomme A/S til Erhvervsafdelingen i Århus af 13.5.1998 (MOB’s arkiv).

<sup>468</sup> Ibid. Som respons på brevet tog Erhvervsafdelingen i Århus umiddelbart efter et møde med firmaet, for at drøfte deres bekymringer (Kopi af brev fra Erhvervsafdelingen i Århus til NCC Rasmussen og Schiøtz Ejendomme A/S af 14.5.1998, MOB’s arkiv).

eksterne investorer til en lufthavn i Århus-området. Efter at de involverede konsortiers frist for tilbagemelding var udløbet den 6. juni, havde arbejdsgruppen møde den 8. juni.<sup>469</sup>

Forinden offentliggørelsen af finansieringsrapporten og DML's Rambøll-rapport var flere politikere ude i medierne og markere deres holdninger. På et trafikpolitisk møde i Tirstrup Lufthavn den 8. juni 1998 luftede amtsborgmester Johannes Flensted-Jensen nok engang sin modvilje mod en ny lufthavn, som han fandt "dybt urealistisk" og uden nogen fremtid. På mødet blev i stedet fremsat flere planer for udbygning af Tirstrup Lufthavn samt vejforbindelserne til lufthavnen. Trafikminister Sonja Mikkelsen afviste på mødet at tage konkret stilling til etableringen af en ny lufthavn, men hun fastslog endnu engang, at der ikke ville blive givet statsstøtte til en ny lufthavn. Sonja Mikkelsen ville derimod gerne give penge til en undersøgelse, der skulle undersøge konsekvenserne for "de truede lufthavne", hvor effekten af en mulig ny storlufthavn ved Århus skulle udredes. Endvidere fastslog ministeren, at Trafikministeriets krav omkring en beliggenhedsgodkendelse for en ny lufthavn var særdeles strenge, og at det kunne blive meget svært at leve op til dem.<sup>470</sup> På samme møde informerede amtsrådsmedlem Bent Mikkelsen (S), at det var amtets hensigt at investere 4-500 mio. i infrastruktur i Djursland over de følgende 8-10 år, og at det var vigtigt, at Århus ikke blev "ved med som en magnet at suge det hele til sig".<sup>471</sup>

Den 5. juni 1998 forberedte TV2 Østjylland et større indslag om lufthavnsplanerne. I den forbindelse havde de udsendt en skrivelse til samtlige kommuner i Århus Amt, hvor de stillede en række pågående spørgsmål om politikernes samt partiernes holdning til etableringen af en ny lufthavn.<sup>472</sup> Borgmesterens Afdeling i Århus fik hurtigt udarbejdet en svarskrivelse, der blev sendt til alle kommunerne i amtet, hvori man kort redegjorde for sagens historiske forløb og henstillede til, at der få uger senere ville blive offentliggjort en rapport vedrørende finansieringsaspektet af en mulig ny lufthavn.<sup>473</sup>

<sup>469</sup> Skrivelse fra Erhvervsafdelingen i Århus til arbejdsgruppens medlemmer samt konsulent Christian Mølgaard af 5. juni (MOB's arkiv). Allerede her havde arbejdsgruppen et udkast klar, der, på baggrund af de positive tilbagemeldinger fra de eksterne investorer, lagde op til, at Magistraten gik videre til amtet med henblik på, at man derfra tog fat på næste etape med undersøgelser af placeringsmuligheder til en ny lufthavn (Århus Kommune, Borgmesterens afdeling til Magistraten: "rapporten vedr. finansiering af en eventuel ny lufthavn" af 8.6.1998, MOB's arkiv).

<sup>470</sup> Århus Stiftstidende 9.6.1998 (Om ministerens krav ifm. beliggenhedsgodkendelse jf. nedenfor).

<sup>471</sup> Ibid. Amtsborgmesteren tilføjede i øvrigt her, at der burde være et større samarbejde mellem Århus Havn og Grenå Havn, så sidstnævnte kunne aflaste Århus Havn på containerområdet. "Det kunne lette presset på Århus Havn og styrke Djurslands udvikling" (Ibid.).

<sup>472</sup> Kopi af fax fra TV2 Østjylland til Kommunaldirektøren/Borgmesteren i kommunerne i Århus Amt af 5.6.1998 (MOB's arkiv).

<sup>473</sup> Kopi af skrivelse fra Århus Kommune, Borgmesterens afdeling til TV2 Østjylland af 8.6.1998 (MOB's arkiv) samt Erhvervsafdelingen i Århus til Borgmesteren "vedr. svar til TV2 Østjylland – forespørgsel vedr. lufthavnssagen" af 8.6.1998 (MOB's arkiv).

I samme tidsrum blev der debatteret kraftigt i Århus Stiftstidende omkring Maersk Airs stillingtagen til en eventuel ny lufthavn ved Århus. Debatten foregik mellem journalist på Århus Stiftstidende, Peter Thomassen, og direktør og bestyrelsesmedlem i DML, Ole Riis Hansen. Udgangspunktet for debatten var en artikel af Peter Thomassen, hvori han havde refereret bestyrelsesformand i Maersk Air, Bjarne Hansen for at Billund Lufthavn skulle blive ved med at være Maersk Airs jyske hovedbase, også selv om der kom en ny lufthavn ved Århus. Ole Riis Hansen mente efterfølgende, at det var udtryk for dårligt journalistisk arbejde, og såfremt Thomassen havde gjort sit arbejde ordentligt, ville Maersk-chefen have tilkendegivet, at Maersk ville rykke deres hovedsæde til en ny lufthavn ved Århus. Peter Thomassen fastholdt imidlertid sin fremlægning af Maersks satsning på Billund Lufthavn som deres primære lufthavn i det jyske, også i tilfælde af en eventuel ny lufthavn i Århus.<sup>474</sup> Ifølge Thomassen fremgik det af interviewet med Maersk-chefen, at Maersk nok ville rykke en del af deres trafik over til den ny lufthavn, men at konsekvensen blot ville være, at man ville have to konkurrerende internationale lufthavne i Jylland, hvilket ville resultere i færre afgang og mindre fly fra hver af de to lufthavne frem for større fly og flere afgang fra én lufthavn.<sup>475</sup> Maersk Airs positionering i tilfælde af en ny lufthavn fremstår noget uklart. Daværende erhvervschef ved Århus Kommune Michael Bruun fremhæver i tilbageblik, at Maersk Air informerede ham om, at ”de [Maersk Air] flytter alle deres aktiviteter op til en ny lufthavn ved Hammel dagen efter, at den var færdig”.<sup>476</sup> Modsat SAS gik Maersk Air særdeles stille med dørene i spørgsmålet omkring en ny lufthavn ved Århus. I den forbindelse var det givetvis afgørende, at Maersk Air havde et særdeles tæt samarbejde med Billund Lufthavn, hvorfor det ville forekomme temmelig vovet, såfremt firmaet havde meldt klart ud, at de reelt ønskede en ny lufthavn ved Århus pga. de store usikkerhedsparametre etableringen af en ny lufthavn var forbundet med. Kort inden offentliggørelsen af Arbejdsgruppens finansieringsrapport tilkendegav Københavns Lufthavns direktør Niels Boserup overfor arbejdsgruppen at de, ”såfremt betingelserne var til stede”, gerne ville være operatører af en ny lufthavn i Østjylland. Endvidere gjorde Boserup opmærksom på, at Københavns Lufthavne havde fået henvendelse fra mulige samarbejdspartner omkring opførelse og drift af en mulig ny lufthavn, og at de havde besvaret disse forespørgsler positivt.<sup>477</sup> De nævnte mulige samarbejdspartnere var givetvis et par af de konsortier,

<sup>474</sup> Århus Stiftstidende 28.5.1998, 5.6.1998 og 10.6.1998.

<sup>475</sup> Århus Stiftstidende 10.6.1998.

<sup>476</sup> Interview med Michael Bruun af 12.12.2009, 1.01 min. Michael Bruun kan desværre ikke huske den eksakte dato for mødet med Maersk Air (Ibid.).

<sup>477</sup> Fax fra Københavns Lufthavne til Arbejdsgruppen vedr. finansiering af ny lufthavn i Østjylland, Erhvervsafdelingen i Århus af 10.6.1998 (MOB's arkiv).

som arbejdsgruppen allerede havde positive tilkendegivelser fra, og som selv havde givet udtryk for, at de allerede havde haft korrespondance med Niels Boserup angående en lufthavnsanlæggelse i Østjylland.<sup>478</sup>

I sin afsluttende rapport, der blev offentliggjort den 22. juni 1998, konkluderede Arbejdsgruppen følgende:

”Ved afslutningen af arbejdsgruppens virke 15. juni 1998 er resultatet fire interessetilkendegivelser fra parter, der erklærer sig interesserede i at medvirke ved en eventuel etablering af en ny lufthavn i Østjylland, og som erklærer sig i stand til at skaffe den fornødne finansiering.”<sup>479</sup>

Endvidere lød det:

”Tre af de fire er udenlandske koncerner med selskaber i Danmark, den fjerde er udenlandsk, men tilkendegiver at ville udforme lufthavnsprojektet sammen med danske partnere og udbyde al konstruktion og forsyning til lokale danske virksomheder. To af de tilkendegivende virksomheder hører til blandt de største på feltet i Europa og tre af de fire er konkret med i andre gennemførte eller igangværende lufthavnsprojekter i Europa. På denne baggrund mener Arbejdsgruppen at have løst sin opgave med at undersøge konkrete muligheder for at finde interessenter til finansiering af egenkapitalen på 650 mio. kr. samt at have sandsynliggjort, at interessenterne findes”.<sup>480</sup>

I rapporten blev videregivet resumeer af de af firmaerne modtagne positive interessetilkendegivelser. Heraf fremgik det, at de implicerede firmaer generelt var positivt indstillet over for projektet. Samtidig var der også en del forbehold og overvejelser fra flere af de potentielle BOT-partnere inden for diverse områder – det være sig afklaring af placeringsproblematikken, miljøhensyn, inddragelse af kommunal medfinansiering, den i ScanAvia-rapporten angivne forrentningsprocent mv.<sup>481</sup> De forskellige overvejelser og forbehold, firmaerne her gav udtryk for, skal dog ses i sammenhæng med projektets størrelse og de politiske udredningsspørgsmål, som stadig stod

<sup>478</sup> At to af de implicerede firmaer havde taget kontakt til Boserup samt tilkendegivet, at de ønskede deltagelse i BOT-projektet fra Københavns Lufthavne, blev også understreget i Arbejdsgruppens endelige rapport (jf. Arbejdsgruppen vedr. finansiering af en evt. ny lufthavn i Østjylland: ”Finansiering af en eventuel ny lufthavn i Østjylland”, Århus juni 1998, s. 1 f. (MOB’s arkiv)).

<sup>479</sup> Arbejdsgruppen vedr. finansiering af en evt. ny lufthavn i Østjylland: ”Finansiering af en eventuel ny lufthavn i Østjylland”, Århus juni 1998 (MOB’s arkiv). De fire virksomheder, der havde givet positiv interesse tilkendegivelse, var: Skanska BOT Projekts AB/Skanska Jensen A/S, ABB Calor Emag Schaltanlagen AG, Mannheim, Dorsch Consult Ingenieurgesellschaft mbH, München, NCC Rasmussen og Schiøtz A/S. Dertil havde også den i København placerede virksomhed BOT Management åbnet op for medvirken – dog med flere forbehold (Ibid.).

<sup>480</sup> Arbejdsgruppen vedr. finansiering af en evt. ny lufthavn i Østjylland: ”Finansiering af en eventuel ny lufthavn i Østjylland”, Århus juni 1998 (MOB’s arkiv).

<sup>481</sup> Ibid.

uafklarede tilbage. De mange forbehold fra de involverede virksomheders side indebar, at der her stod noget usikkerhed omkring konsortiernes faktiske ståsted. Var der tale om garantitilkendelser eller mere uforpligtende positive hensigtserklæringer fra firmaernes side? Denne gråzone åbnede op for en del kritik fra modstandersiden, og den indfandt sig hurtigt.<sup>482</sup>

### **Spørgsmålet om ”næste skridt” – bolden sendes fra aktør til aktør**

Ugen inden finansieringsrapporten blev offentliggjort, sendte borgmesteren i Århus, Flemming Knudsen, et personligt brev til trafikminister Sonja Mikkelsen. Med brevet fulgte den endnu ikke offentliggjorte rapport. Flemming Knudsens ærinde med brevet var at give trafikministeren ”en kort orientering om lufthavnssagen, herunder om de forhold, der skal indgå i den videre beslutningsproces i de kompetente organer”.<sup>483</sup> I brevet søgte borgmesteren ud fra en længere række argumenter at overbevise trafikministeren om, at der skulle etableres en ny lufthavn ved Århus. Flemming Knudsen appellerede ikke til en eksplicit indblanding fra ministerens side i sagen, hvilket kunne tyde på, at Flemming Knudsens ærinde med brevet i første omgang var at undgå en ren afvisning af en ny lufthavn fra ministeriets side. Sidstnævnte var tilsyneladende amtsborgmester Flensted-Jensens forhåbning i daværende periode, idet han efterspurgte en klar udmelding fra ministeriets side vedrørende en ny lufthavn, da han ikke ønskede, at amtet skulle forestå en dyr VVM-rapport, hvis ministeriet alligevel havde til hensigt at afvise en ny lufthavn. Således havde amtsborgmesteren sendt et brev til både trafikminister Sonja Mikkelsen og miljøminister Svend Auken den 22. juni 1998, hvori han udbad sig de respektive ministres ”principielle stillingtagen” i sagen, idet han henviste til, at det eventuelle amtslige planlægningsarbejde, som lufthavnstilhængerne ønskede, ville være ”særdeles ressourcekrævende” samt skabe ”en del usikkerhed i de berørte områder”.<sup>484</sup> Amtsborgmesterens modvilje over for at igangsætte en amtslig undersøgelse af lufthavnsmulighederne fik nu også LO og DA i Århus til at stå offentligt frem og

<sup>482</sup> Daværende amtsborgmester Johannes Flensted-Jensen har efterfølgende udtalt om rapporten, at amtet reelt anså den for ”meget luftig”, og at de implicerede konsortier langt fra kunne siges at give nogen garantier, idet firmaerne byggede deres mulige engagement på alt for mange forbehold (Interview med Johannes Flensted-Jensen af 7.9.2010, 23 min.). I forbindelse med firmaernes udmeldinger må man sige, at de faldt ind under kategori II af de tre svarkategorier, som arbejdsgruppen opstillede (jf. ”4.225 Investorudviklingen”), hvorfor de umiddelbart skulle vurderes en ekstra gang af arbejdsgruppen, inden man gik videre med det politisk. Der ligger desværre ikke dokumenter på arbejdsgruppens gennemgang af investorernes svar, men det må være vurderingen, at de anså firmaernes tilbagemeldinger af så positiv karakter, at de kunne gå videre med det politisk.

<sup>483</sup> Kopi af brev fra borgmester Flemming Knudsen til trafikminister Sonja Mikkelsen af 17.6.1998. Brevet tilgik også daværende miljøminister Svend Auken. (MOB’s arkiv).

<sup>484</sup> Skrivelser fra Århus Amt til hhv. trafikminister Sonja Mikkelsen samt miljøminister Svend Auken af 22.6.1998 (MOB’s arkiv).

anklage Flensted-Jensen for nøl i lufthavnsspørgsmålet.<sup>485</sup> Flemming Knudsen hensigt med brevet var tilsyneladende at spille bolden over på amtets halvdel og få dem til at gå videre til næste skridt i processen, nemlig at få udarbejdet placeringsmulighederne for en ny lufthavn. Såfremt førnævnte var hensigten med Flemming Knudsens brev til trafikministeren, så havde han umiddelbart succes med forehavendet. Den 29. juni 1998 meddelte trafikministeren således, at hun ikke ville modsætte sig en eventuel ny lufthavn ved Århus. Ministeren ville først se et konkret projekt på bordet fra enten amt eller én eller flere kommuner. I forbindelse med ministerens udtalelse ytrede en tilfreds Århus-borgmester, at næste træk nu lå hos amtet, som i Flemming Knudsens øjne nu var nødt til at pege på den bedst mulige placering ud fra en miljømæssig, trafikmæssig og økonomisk betragtning.<sup>486</sup>

Kort forinden, den 22. juni 1998, havde Magistraten i Århus samt borgmestrene i Randers, Skanderborg og Hørning sendt et fælles brev til Århus Amt, hvori de opfordrede til, at amtet gik videre med at finde den for etableringen af en ny lufthavn bedst egnede kommune i amtet. I brevet gav afsenderne udtryk for, at man med den samme dag offentliggjorte finansieringsrapport, havde sandsynliggjort, at en ny lufthavn ville være rentabel, og at amtet i henhold til den tidligere indgåede aftale nu skulle leve op til sin del af aftalen. Dertil opfordrede kommunerne i brevet til, når den optimale placering var blevet konstateret, at amtet indledte forhandlinger med den pågældende kommune ”med henblik på afklaring af projektet”.<sup>487</sup> Samme dag som borgmestrene anmodede Århus Amt om at gå videre i sagen, måtte borgmester Flemming Knudsen udsende endnu en pressemeddelelse. Denne var et svar på en artikel i Århus Stiftstidende den 22. juni 1998, hvori repræsentanter for charterbranchen havde givet udtryk for, at De ikke var interesserede i en ny lufthavn ved Århus. Flemming Knudsen gav i sin pressemeddelelse udtryk for, at dette synspunkt ikke var overraskende i betragtning af de penge, charterbranchen havde investeret i Billund Lufthavn, men at han var sikker på, at branchen ville placere sig, hvor markedet var størst, hvilket ville være ved en ny østjysk lufthavn.<sup>488</sup>

<sup>485</sup> Århus Stiftstidende, 27.6.1998

<sup>486</sup> JP Århus 29.6.1998

<sup>487</sup> Brev fra borgmestrene i Århus, Randers, Skanderborg og Hørning Kommuner til Århus Amtsråd af 22.6.1998 (MOB's arkiv). Brevet blev samtidig udsendt som pressemeddelelse: Borgmestrene i Hørning, Randers, Skanderborg og Århus Kommuner: Pressemeddelelse af 22.6.1998: ”Fire østjyske borgmestre anmoder Århus Amt om placering af en ny lufthavn” (MOB's arkiv). I forbindelse med Flemming Knudsens håndtering af lufthavnssagen efter udgivelsen af den finansielle rapport var de borgerlige rådmænd i Århus, Hans Schiøtt (V) og Poul B. Skou (K), ude med store roser til Flemming Knudsen, hvor de tidligere havde beskyldt den socialdemokratiske borgmester for ikke at gå tilpas helhjertet ind for etableringen af en ny lufthavn. (JP Århus, 27.6.1998).

<sup>488</sup> Borgmesteren i Århus til Ritzaus Bureau: Pressemeddelelse af 22.6.1998 (MOB's arkiv).

## DML's Trafik- og miljørapport af juni 1998 samt reaktioner på de to juni-rapporter

Omtrent samtidig kom den af DML bestilte rapport vedrørende trafikøkonomiske og miljømæssige konsekvenser af en ny international lufthavn i Århusområdet. I den af Rambøll udarbejdede rapport opstillede man tre scenarier for lufthavnsudvikling.<sup>489</sup> Rapporten angav i forbindelse med en gennemgang af de tre scenarier en stor miljømæssig gevinst ved etableringen af en ny international lufthavn i det østjyske, men adskillige forhold i rapporten pådrog sig med det samme særdeles kritiske vurderinger. Blandt andet var rapporten udarbejdet på den præmis, at 50 pct. af Billund Lufthavns udenrigspassagerer kom fra Århus Amt, mens samme lufthavn selv fastslog dette til 23 pct. Endvidere var der ikke i miljøberegningerne indarbejdet de ca. 100 ekstra kilometer, som en stor del af de sydgående flyvete ville få fra en ny lufthavn ved Århus i forhold til Billund Lufthavn. Også det forhold, at alle tre scenarier arbejdede med Tirstrup Lufthavns uundgåelige nedlukning, blev mødt med kritik.<sup>490</sup> Amtsborgmester Johannes Flensted-Jensen var ikke sen til at påpege, at rapporten ikke inkluderede det øgede brændstofforbrug på flysiden. Således udtalte amtsborgmesteren, at det brændstof, man ville spare på landtransporten ved en ny lufthavn ved Århus, ville ædes op af mere forbrug af flybrændstof.<sup>491</sup> Flensted-Jensen fik dermed en god anledning til at rette et kraftigt angreb mod ét af de hovedargumenter, som DML fremførte for etableringen af en ny lufthavn – nemlig ideen om at der ville være mærkbare samfundsmæssige miljøgevinster ved etableringen af en ny såkaldt ”grøn lufthavn” ved Århus.

Som respons på de to rapporter, der blev fremlagt i juni 1998, gik Lego-koncernen i offensiven mod konklusionerne. Direktør for Legos investeringsselskab Kirkbi A/S Bent Pedersen prøvede således at så kraftig tvivl om hele projektet, idet han betvivlede både de samfundsøkonomiske argumenter, de generelle beregninger samt hele finansieringsrapporten. Hvad angik sidstnævnte, mente direktøren, at der udelukkende var tale om pæne hensigtserklæringer fra de implicerede konsortier, og at firmaerne reelt krævede offentlig medfinansiering.<sup>492</sup> Direktør for Grundfos og formand for DML Niels Due Jensen tog hurtigt til genmæle, idet han fastholdt, at Tirstrup Lufthavn ville blive

<sup>489</sup> **Scenario 1:** byggende på tre forhold – a) En ny international lufthavn etableres i Århus-området, b) Tirstrup Lufthavn nedlægges, 3) Billund Lufthavn fortsætter med at eksistere på ”højt niveau”. Scenario 1 er dertil delt ind i likely, best og worst case-vurderinger. **Scenario 2:** byggende på tre forhold – a) En ny international lufthavn etableres i Århus-området, b) Tirstrup Lufthavn nedlægges, 3) Billund Lufthavn fortsætter med at eksistere ”på lavt niveau”. **Scenario 3:** byggende på tre forhold – a) Der etableres ikke en international lufthavn i Århus-området, 2) Tirstrup Lufthavn nedlægges, 3) Billund Lufthavn fortsætter med at eksistere på ”højt niveau”. (Det Midtjyske Lufthavnråd: ”Overordnet beregning af de trafikøkonomiske konsekvenser og miljøbelastninger for tre scenarier vedrørende etablering af en ny international lufthavn i Århus området”, Århus Juni 1998 (MOB's arkiv).

<sup>490</sup> Børsen, 24.6.1998

<sup>491</sup> JP Århus, 28.6.1998

<sup>492</sup> Ibid.

lukket uanset hvad, da den var dømt til at give underskud, og de kommuner, der lå inde med ejerskabet, ikke ville vedblive at finansiere et sådant. Dertil fastholdt Due Jensen, at der var tale om seriøse og ”princielle tilsagn” om at være med.<sup>493</sup>

I en intern meningsudveksling vedrørende konsekvenserne af DML’s miljørapport gav erhvervschef i Århus Kommune Michael Bruun og Stadsdirektør Poul-Erik Jensen både rapporten og DML’s håndtering af sagen særdeles hårde ord med på vejen. Stadsdirektøren skrev blandt andet, at DML havde haft en ”noget uheldig hånd”, og at det havde ”sat sagen et par skridt tilbage”. Dertil skrev stadsdirektøren om miljørapporten, at ”De er mildt sagt ikke sluppet heldigt fra miljørapporten”. Stadsdirektøren vurderede, at modstanden mod en ny lufthavn var blevet stærkere flere steder i amtet, og at DML’s aktioner havde medvirket stærkt til, at der ville komme forstærket debat i Århus Byråd. Konkluderende skrev Poul-Erik Jensen, at ”odds [for etableringen af en ny lufthavn] er faldet en del de sidste 3 dage”.<sup>494</sup> Hvad angik den forstærkede debat i Århus Byråd, så havde stadsdirektøren utvivlsomt Enhedslistens byrådsforslag, der var tilsendt Flemming Knudsen kort inden, i baghovedet. Heri stillede Enhedslisten De Rød-Grønne forslag om, at Århus Byråd skulle afvise, at der blev placeret en ny storlufthavn i Århus Kommune, samt at byrådet skulle anbefale, at Århus Amtsråd ikke skulle undersøge placeringsmuligheder for en ny lufthavn i Århus Amt.<sup>495</sup>

### **Perioden frem til amtet offentliggør sin undersøgelsesrapport**

Som reaktion på finansieringsrapporten samt Flensted-Jensens mislykkede forsøg på at få en forhåndstilkendegivelse fra trafikministeren vedrørende en ny lufthavn indkaldte amtsborgmesteren de involverede kommuner til møde på Amtsgården den 2. juli 1998, hvor Flensted-Jensen ville orientere om sine ”overvejelser over proceduren”. I mødeindkaldelsen redegjorde Flensted-Jensen for, hvilke krav amtet stillede for at indgå i miljø- og placeringsmæssige undersøgelser af en ny lufthavn. I mødeindkaldelsen refererede amtsborgmesteren derpå de i regionplanen anførte krav fra amtets side vedrørende en eventuel amtlig undersøgelse:

---

<sup>493</sup> Børsen, 25.6.1998 Børsen kontaktede i forbindelse med disputten et af de implicerede konsortier, nemlig ABB Calor Emag Schaltanlagen AG, for at få en kommentar. Firmaet udtalte i den forbindelse, at finansieringen af lufthavnen ikke ville være noget problem. Derimod kunne firmaet ikke oplyse, hvad bankerne eventuelt ville kræve som sikkerhed (Ibid.).

<sup>494</sup> Internt notat fra Poul-Erik Jensen til Michael Bruun af 26.6.1998 (MOB’s arkiv).

<sup>495</sup> Enhedslisten til borgmester Flemming Knudsen: Byrådsforslag tilsendt borgmesteren af 25.6.1998 (MOB’s arkiv). I forslaget argumenterer partiet først og fremmest ud fra det, de ser som hensynet til kollektiv trafik og miljøhensyn (Ibid.).



- En rentabilitetsundersøgelse skulle give et positivt resultat.
- En kommune skulle tilkendegive interesse i at stille areal til rådighed for en lufthavn, og
- Tirstrup Lufthavns bestyrelse skulle tilkendegive interesse i en undersøgelse.<sup>496</sup>

Situationen var imidlertid ikke så enkel, idet amtet, som nævnt, tidligere havde indgået en skriftlig aftale med Århus Kommune om, at amtet ville indlede de krævede lufthavnsundersøgelser, såfremt alene rentabilitetsundersøgelsen faldt positivt ud for en ny lufthavn.<sup>497</sup>

På selve mødet mellem Århus Amt og de inviterede kommuner blev resultatet en pressemeddelelse, hvori man søgte at spille bolden tilbage på trafikministerens banehalvdel. Således lød det i pressemeddelelsen, at ”der var endvidere enighed [mellem amtet og de involverede kommuner] om at søge en landspolitisk afklaring i form af en tilkendegivelse fra regeringen af spørgsmålet om en ny lufthavn i det østjyske område”. I den forbindelse ville amtsrådet ”om fornødent stå til rådighed med yderligere oplysninger i rimeligt omfang til brug for den landspolitiske afklaring”.<sup>498</sup> Det første møde mellem de kommunale lufthavnstilhængere og amtet, efter færdiggørelsen af rentabilitetsrapporten, resulterede således ikke umiddelbart i den amtslige undersøgelse, som de involverede kommuner, der plæderede for en ny lufthavn, ønskede, og som de i sin tid var blevet lovet af amtet. Derimod måtte man nu pænt vente på trafikministeriets reaktion, hvilket kan undre, da Sonja Mikkelsen havde meldt ud få dage inden amtets pressemeddelelse, at Trafikministeriet ikke ville foretage sig noget, før der lå en lufthavnsansøgning på ministeriets skrivebord.

Det var imidlertid ikke kun i Østjylland, at der i denne periode var voldsom debat på luftfartsområdet. Også i Billund var der store problemer, idet en lokal beboergruppe fortsatte sin kamp mod udvidelsesplanerne. Således agtede beboergruppen at fortsætte deres miljøanker i forhold til den af Billund Lufthavn bebudede lufthavnsudvidelse. En mulig følge heraf blev af

<sup>496</sup> Brev fra Århus Amt til borgmestrene i Galten, Gjern, Hadsten, Hammel, Hinnerup, Hørning, Langå, Randers, Ry, Skanderborg og Århus Kommune af 22.6.1998 (MOB's arkiv) samt Århus Amt: ”Regionplan 1997”, s. 93 f.

<sup>497</sup> Aftale indgået mellem amtsborgmester Ib Frederiksen og Århus' borgmester Thorkild Simonsen af 13.2.1997 (Amtsborgmesteren til samtlige amtsrådsmedlemmer af 13.2.1997 – MOB's arkiv). Dertil havde Frederiksens efterfølger, Johannes Flensted-Jensen, selv offentligt udtalt, at amtet ville påtage sig ansvaret omkring undersøgelse, såfremt den økonomiske rapport faldt gunstigt ud for en ny lufthavn (jf. ovenstående). Det skal dog tilføjes, at Flensted-Jensen ikke var overbevist om en ny lufthavns rentabilitet på baggrund af de udarbejdede rapporter (Interview med Johannes Flensted-Jensen af 7.9.2010).

<sup>498</sup> Pressemeddelelse fra Århus Amt af 2.7.1998 (MOB's arkiv).

medierne vurderet til at kunne forsinke udvidelsesplanerne i op til 2-3 år.<sup>499</sup> I første omgang fik beboergruppen medhold i sin klage til Indenrigsministeriet angående syv medlemmer af Vejle Amtsråd, som beboergruppen anklagede for inhabilitet, idet de også var medlemmer af bestyrelsen for Billund Lufthavn. Beboergruppen mente ikke, at de syv medlemmer var i stand til objektivt at vurdere en klagesag til Vejle Amt angående Billund Lufthavn, når de samtidig sad i lufthavnsbestyrelsen – en vurdering, Indenrigsministeriet altså delte.<sup>500</sup>

I starten af august 1998 fik amtsborgmester Johannes Flensted-Jensen svar fra trafikminister Sonja Mikkelsen på den skrivelse, Flensted-Jensen havde sendt til Trafikministeriet i juli måned. Trafikministeren gentog her, at hun ikke kunne give et endeligt svar, før der lå en konkret ansøgning på hendes bord – en udmelding, hun, som nævnt, allerede havde gjort klart tidligere. Derudover angav Sonja Mikkelsen, hvilke fem områder en given ansøgning skulle forholde sig til:

- 1) Lufthavnens geografiske beliggenhed og størrelse.
- 2) Lufthavnens fysiske udformning.
- 3) Lufthavnens anlægs- og driftsøkonomi.
- 4) Lufthavnens forventede trafik. Dette involverede de første ti års trafik. Dertil en vurdering af konsekvenserne for de øvrige lufthavne.
- 5) De trafikale konsekvenser. Dermed mentes den nødvendige infrastruktur, der skulle etableres på landjorden for, at lufthavnen kunne være velfungerende.

En positiv vurdering af de nævnte punkter var en forudsætning for, at en ny lufthavn kunne få en teknisk godkendelse i Trafikministeriet. Dertil skulle lufthavnen også godkendes miljømæssigt, hvilket lå ind under Miljøministeriet.<sup>501</sup> Flemming Knudsens reaktion herpå var, ikke overraskende, at amtet nu måtte igangsætte en undersøgelse af placeringsmulighederne, og at hovedparten af de øvrige punkter, trafikministeren havde fremlagt, allerede var udarbejdet og behandlet.<sup>502</sup> Efter et møde mellem Flemming Knudsen og Flensted-Jensen den 5. august, hvor de skulle forholde sig til Trafikministeriets svar, indvilligede amtsborgmesteren i, at amtet skulle udpege de tre bedst egnede

<sup>499</sup> Århus Stiftstidende 28.7.1998, 30.7.1998 og 31.7.1998

<sup>500</sup> Børsen 28.7.1998 samt Danmarks Amtsråd nr. 12/13, august 1998, s. 11 f.

<sup>501</sup> Århus Stiftstidende 5.8.1998 samt JP Århus, 6.8.1998

<sup>502</sup> JP Århus, 6.8.1998

steder til en ny lufthavn i Østjylland. Det var imidlertid ikke fordi, amtsborgmesteren var blevet mere positiv over for ideen om en ny lufthavn. Tværtimod udtalte amtsborgmesteren, at han ville ”kortslutte” sagen, idet han var af den vurdering, at en eventuel ansøgning til ministerierne, på baggrund af en hurtig undersøgelse fra amtslig side, ville blive mødt med et hurtigt afslag fra Trafikministeriet, hvorved sagen ville være død.<sup>503</sup>

Amtsborgmesteren afviste imidlertid, at det kunne komme på tale, at det var amtet, der skulle indgive en lufthavnsansøgning til Trafikministeriet, eller at amtet skulle finansiere en eventuel VVM undersøgelse. Især spørgsmålet om, hvem der skulle stå som afsender af en given ansøgning, frembragte umiddelbart større forvirring – særligt efter at amtsborgmesteren bekendtgjorde, at han ikke ville foretage sig yderligere, før der var en konkret ansøger.<sup>504</sup> Flemming Knudsens umiddelbare respons herpå var, at det kunne være en eller flere kommuner, et privat selskab eller DML. Borgmesteren nævnte, at det givetvis ville være svært for Århus Kommune at ansøge, da det var sandsynligt, at amtets undersøgelse ville anvise den optimale placering i en anden kommune end Århus, og Århus Kommune næppe kunne stå bag en ansøgning, hvor der reelt var tale om fremmed kommunal jord.<sup>505</sup>

Kort efter disse udmeldinger foreslog DML, at Tirstrup Lufthavn selv skulle stå bag ansøgningen om etablering af en ny lufthavn. Dette afstedkom et mindre rivegilde i Tirstrup Lufthavns bestyrelse, som illustrerede, hvorledes de i lufthavnen engagerede kommuner stod særdeles stejlt over for hinanden, hvad angik etableringen af en ny lufthavn. Således var Grenå og Ebeltoft Kommuner lodret imod en ny lufthavn, og derfor også imod ideen om, at Tirstrup Lufthavn skulle stå bag en given ansøgning. Modsat var Århus og Randers Kommuner, ikke overraskende, mere positive over for ideen.<sup>506</sup> Til trods for at Århus og Randers Kommuner stod med et ejerskab på tilsammen 94 procent af Tirstrup Lufthavn, havde de enkelte kommuner umiddelbart hver én stemme i bestyrelsen, hvorfor sagen omkring en ansøgning ikke var let at få igennem for tilhængerne af en ny lufthavn.<sup>507</sup>

I en intern rapportering og vurdering af ”ansøgningsspørgsmålet” gjorde stadsdirektøren i Århus, Poul-Erik Jensen, status over problemet i midten af august 1998. Skrivelsen er ydermere interessant,

<sup>503</sup> Århus Stiftstidende 6.8.1998

<sup>504</sup> Ibid. samt JP Århus 8.8.1998. At Flensted-Jensen fastholdt dette krav, skyldtes, at Sonja Mikkelsen fastholdt, at der skulle foreligge en konkret ansøgning, før hun ville foretage en vurdering af beliggenhedsgodkendelsen (Interview med Johannes Flensted-Jensen af 7.9.2010).

<sup>505</sup> Ibid. Formanden for Tirstrup Lufthavn, den århusianske rådmand Poul B. Skou, var få dage senere ude at påpege, at Århus Kommune selv havde mulige placeringsmuligheder, hvorfor det ville være forkert at afvise, at Århus Kommune kunne stå bag en eventuel ansøgning (Århus Stiftstidende 11.8.1998).

<sup>506</sup> Århus Stiftstidende 11.8.1998

<sup>507</sup> Ibid.

da den viser, hvordan Århus Kommune strategisk forholdt sig til amtets betingelse i Regionplanen omkring Tirstrup Lufthavns bestyrelse.<sup>508</sup> Vedrørende Tirstrup Lufthavn som en mulig initiativtager til en ansøgning skrev stadsdirektøren, at det ville være en tvivlsom fremgangsmåde grundet forholdene i lufthavnsbestyrelsen og de meget uklare juridiske forhold omkring Tirstrup Lufthavn. Desuden tilføjede Poul-Erik Jensen, at lufthavnsinitiativtagerne hidtil netop havde fastholdt, at Tirstrup Lufthavn kun skal forholde sig til at drive Tirstrup Lufthavn og ikke andet. Dette havde man gjort, for netop at undgå, at den bitre uenighed, der herskede i lufthavnsbestyrelsen mellem de fire kommuner om en eventuel ny lufthavn, skulle blive udnyttet af amtet til at ødelægge og forsinke processen omkring en mulig ny lufthavn.<sup>509</sup> Poul-Erik Jensen vurderede dertil, at det vanskeligt kunne være en kreds af kommuner, der stod bag ansøgningen, da de kommuner, der umiddelbart var positive, næppe skulle stille areal til rådighed for en ny lufthavn, fordi placeringsundersøgelserne givetvis ville pege andetsteds hen. DML var næppe heller en mulighed på daværende tidspunkt, vurderede stadsdirektøren, da de selv hidtil havde fastholdt, at det udelukkende var et forum, hvis funktion var oplysning og debatskabelse. Den sidste mulighed, Poul-Erik Jensen pegede på, var, at et udviklingselskab skulle forestå en ansøgning. Dette selskab skulle i givet fald have som eneste formål at stå bag ansøgningen, men stadsdirektøren kunne ikke umiddelbart pege på nogen oplagte aktører, der kunne indgå i et sådant udviklingselskab. Dog tilføjede han her, at Århus Kommune i givet fald kunne støtte et givent udviklingselskab med ”moralsk støtte og rådgivning”.<sup>510</sup>

I forbindelse med ansøgningsspørgsmålet stillede Århus Stiftstidende skarpt på den juridiske proces omkring etableringen af en ny lufthavn. I den forbindelse informerede Trafikministeriet om, at en ny lufthavn krævede tre tilladelser. De to af dem var baseret på luftfartsloven og skulle gives af Trafikministeriet. Den tredje var efter plan- og miljølovgivningen og skulle komme fra Miljøministeriet og fra amtet, idet sidstnævnte var regionplanmyndighed. Hvad angik ansøgeren, så slog kontorchef i Trafikministeriet Niels Remmer fast, at alle principielt kunne søge så længe, der kunne dokumenteres ”seriøsitet og penge bag projektet”.<sup>511</sup> Kontorchefen fastslog endvidere, at en

<sup>508</sup> I regionplanen stillede amtet som krav for en eventuel lufthavnsundersøgelse, at Tirstrup Lufthavns bestyrelse tilkendegav interesse i en undersøgelse (Århus Amt: Regionplan 1997, s. 93 f.).

<sup>509</sup> Internt notat fra Poul-Erik Jensen til Flemming Knudsen og Poul B. Skou af 14.8.1998 (MOB's arkiv). Stadsdirektøren tilføjer, at det dertil vil være ”betænkeligt i relation til den fremtidige drift af Tirstrup” at involvere lufthavnsbestyrelsen i en eventuel ansøgning. Poul-Erik Jensen vurderer, at Tirstrup Lufthavn skal fungere mindst 8 år endnu. ”Og måske i mange flere år” (Ibid.).

<sup>510</sup> Ibid.

<sup>511</sup> Århus Stiftstidende 7.8.1998.

ny lufthavn ville blive vurderet ud fra en helhedsvurdering, hvor Billund, Karup og Tirstrup Lufthavne skulle inddrages. Man ville vurdere en ny lufthavns ”konsekvenser for den trafikale helhed i landsdelen”.<sup>512</sup> I forbindelse med afdækningen af den juridiske proces skrev Stiftstidende derfor, at amtet havde fat i den lange ende, da det bare kunne afvise at godkende en ny lufthavn – til trods for, at Trafikministeriet og Miljøministeriet eventuelt ville godkende en ansøgning.<sup>513</sup> Dette var principielt rigtigt, men det politiske pres på amtet kunne også blive så stort, at amtet ville få mere end svært ved at afslå ansøgningen, med mindre der lå usædvanligt gode miljøargumenter bag afslaget.

Sidstnævnte situation ville givetvis opstå, hvis der forelå en af ministerierne godkendt ansøgning, og der var en kommune, der var villig til at stille areal til rådighed for den ny lufthavn. Et yderligere centralt aspekt ville være, at ansøgerfeltet talte en række kommuner, der udgjorde et klart demografisk flertal i amtet – hvilket på daværende tidspunkt var tilfældet med de folkerige Århus og Randers Kommuner. Dertil var der presset fra erhvervslivet og andre organisationer. Netop en stor del af det østjyske erhvervsliv markerede i disse dage deres ønske om at få forbedret luftfartsmulighederne i det østjyske, idet en undersøgelse blandt midtjyske virksomheder viste, at 90 procent af virksomhederne mente, at en ny international lufthavn ved Århus ville få betydning for regionens vækst, og 50 procent mente, at en lufthavn ville få stor betydning.<sup>514</sup> I sig selv udgjorde DML også et ganske betydeligt erhvervmæssigt pres. Ydermere var der presset fra de øvrige store fora, der var afhængige af gode internationale transportforhold på især personområdet – såsom turistindustrien, conferenceområdet og de store uddannelses- og forskningsinstitutioner i Østjylland. Alle tre områder gav i forbindelse med undersøgelsen udtryk for, at regionen gik glip af vækstmuligheder og satte penge til i forbindelse med fraværet af en større og mere centralt beliggende lufthavn.<sup>515</sup>

<sup>512</sup> Ibid. Det fastslås samtidig i artiklen, at lufthavnstilhængerne fokuserede på, at der blot var tale om flytning af en regional lufthavn og derfor principielt ikke tale om ”endnu” en lufthavn. (Dette argument blev også fremført af Flemming Knudsen ved flere lejligheder.) Hvad angik ”konkurrenceelementet” – at en ny lufthavn ville påføre de øvrige lufthavne skadelig konkurrence – så fremhævede lufthavnstilhængerne ifølge artiklen, at sagen da var oplagt at tage op i EU-sammenhæng, hvis det skulle vise sig at få nogen betydning for anlæggelsen af en ny lufthavn, da EU stillede krav om fri konkurrence mellem lufthavne (Ibid.).

<sup>513</sup> Ibid.

<sup>514</sup> Århus Stiftstidende 11.8.1998 Undersøgelsen blev foretaget af konsulentfirmaet Junior Consult for DML, og man kunne her oplyse, at 54 af de virksomheder, der ville oplyse medarbejdertal, repræsenterede 55.000 ansatte, heraf 24.250 i Midt- og Østjylland. De 44 virksomheder, der ville oplyse deres omsætning, havde en samlet omsætning på 63,5 milliarder kr. (Ibid.).

<sup>515</sup> Ibid. Undersøgelsen kom med andre ord frem til, at erhvervslivet havde et noget andet syn på vækstmulighederne ved en ny lufthavn i Østjylland end det tidligere omtalte notat fra COWI. Sidstnævnte gav udtryk for, at det østjyske erhvervsliv ville opnå en særdeles begrænset vækst i tilfælde af en ny lufthavn, da erhvervslivet allerede havde gode luftfartsmuligheder i form af Billund Lufthavn (Jf. ovenstående).

Det var således ikke nødvendigvis nogen let sag blot at afvise etableringen af en ny lufthavn for amtsborgmesteren. Derimod ville det være noget lettere for amtet, hvis sagen faldt hos en anden instans (Trafikministeriet eller Miljøministeriet). Eller sagen kunne bortfalde grundet ét af de andre forhold, amtet havde fremsat som krav – nemlig at Tirstrup Lufthavns bestyrelse ikke kunne blive enige om sagen, eller at der ikke fandtes en kommune, der var villig til at lægge jord til en ny lufthavn. Hvad angik kravet om, at Tirstrup Lufthavn skulle henvende sig med ønske om at gå videre med planerne om etablering af en ny lufthavn, så herskede der nogen usikkerhed omkring dette forhold.<sup>516</sup> Hvad angik amtets krav om, at der skulle være en kommunal ansøger, der var villig til at stille areal til rådighed, så var der mildest talt også forvirring på dette område. Men det skyldtes i høj grad, at amtet ikke havde foretaget en tilbundsående undersøgelse af placeringsmulighederne.

I slutningen af august 1998 meldte Århus' borgmester Flemming Knudsen ud, at han anså det for helt udelukket, at en eventuel ny lufthavn kunne komme til at ligge i Århus Kommune. Således forkastede han de to muligheder, der hidtil havde været fremme i den forbindelse; nemlig Thomasminde og Sabro. Hvad angik Sabro, så var der ifølge borgmesteren ganske enkelt ikke plads, og i Thomasminde var problemet, at der var for mange højspændingsledninger og -master samt for tæt bebyggelse. Dermed forkastede han samtidig en opfordring fra Venstres politiske ordfører, Louise Gade, om, at Århus Kommune skulle ”skære igennem” og selv stå bag en ansøgning med baggrund i en lokalisering i Århus Kommune.<sup>517</sup>

Den 28. august kom der imidlertid skred i lufthavnsprocessen igen, da DML i en pressemeddelelse meddelte, at det gerne ville påtage sig rollen som ansøger vis a vis Århus Amt. Således ville de allerede den følgende uge fremsende ansøgningen til amtet.<sup>518</sup> I ansøgningen anførte DML, at punkterne 2-4 i Sonja Mikkelsens skrivelse til amtet vedrørende en ansøgningsudformning allerede

---

<sup>516</sup> For så vidt angik ”vedtægterne” for lufthavnen, så var og er der reelt ikke nogen. Lufthavnen blev drevet efter § 60 i den kommunale styrelseslov, hvorefter kommuner og amtskommuner kan indgå i et samarbejde om løsning af en opgave (Retsinformation: <https://www.retsinformation.dk/forms/R0710.aspx?id=124591> ). En opløsning af et sådant fællesskab kræver en godkendelse fra Indenrigsministeriet. Ifølge en intern mail fra Århus Kommunes daværende juridiske ekspert på området, Christian Mølgaard, fra slutningen af junimåned 1998, så ville en eventuel afstemning i Tirstrup Lufthavns bestyrelse kunne volde problemer, da ”reglerne om afstemning i interessentselskaber er uklare, og svarer ikke til det, der kendes fra aktieselskaber” (Intern mail sendt fra Christian Mølgaard til Michael Bruun og Flemming Høiriis af 24.6.1998 – MOB's arkiv).

<sup>517</sup> Århus Stiftstidende, 27.8.1998

<sup>518</sup> Pressemeddelelse fra Det Midtjyske Lufthavnråd af 28.8.1998 (MOB's arkiv). Via en intern faxmeddelelse orienterede DML Århus' stadsdirektør om, at de havde besluttet at sende ansøgningen den følgende mandag d. 31.8.1998 (Fax fra DML til stadsdirektør Poul-Erik Jensen af 28.8.1998 – MOB's arkiv).

var tilstrækkeligt belyst – det vil sige punkterne omkring en lufthavns fysiske udformning, en lufthavns drifts- og anlægsøkonomi samt lufthavnens trafik. Hvad angik punkterne 1 og 5 i ministerens notat, lufthavnens geografiske beliggenhed og størrelse samt andre trafikale forhold i tilknytning til lufthavnen, så mente DML, at det her var nødvendigt først at få konstateret den optimale beliggenhed. DML fastslog slutteligt i deres ansøgning, at det var deres hensigt at udvikle et egentligt udviklingselskab sideløbende med amtets arbejde, da det var nødvendigt med en organisation med en fastere struktur til at varetage det videre forløb i lufthavnsprocessen.<sup>519</sup>

Ansøgningen afstedkom en del debat og udmeldinger den følgende tid. Blandt andet tog de to store borgerlige politiske partier i Århus Amt, Venstre og De Konservative, for første gang officielt afstand til ideen om en ny lufthavn. Venstres gruppeformand i amtet, Jørgen Winther, angav i den forbindelse en række begrundelser. For det første, at ingen af de 26 kommuner i amtet fremstod som seriøse ansøgere (var villige til at stille areal til rådighed), at Tirstrup Lufthavn havde gjort det rimelig godt efter åbningen af Storebæltsbroen, og at der ikke var behov for en ny lufthavn. I stedet ville Venstres amtspolitikere kæmpe for bedre landforbindelser til Tirstrup Lufthavn. Endvidere påpegede Jørgen Winther, der samtidig var medlem af Folketinget, at en ny lufthavn aldrig ville kunne samle flertal i Folketinget.<sup>520</sup> Som respons på Jørgen Winthers udmeldinger gik Venstre i Århus Byråd ud med en pressemeddelelse, hvori de gav deres uforbeholdne støtte til en ny lufthavn.<sup>521</sup> Den samme politiske splittelse mellem Århus Amts- og Byråd udspillede sig inden for Det Konservative Folkeparti. Her gik den konservative gruppeformand i amtsrådet, Christian Aagaard, imod etableringen af en ny lufthavn, hvilket han begrundede i, at en ny lufthavn ikke ville have den store effekt på erhvervsudviklingen, samt at Jylland i forvejen havde fire velbeliggende lufthavne. Denne udmelding fik den århusianske konservative rådmand Poul B. Skou til at tage voldsomt afstand fra den konservative amtsudmelding i en pressemeddelelse, hvor han modsat agiterede kraftigt for etableringen af en ny lufthavn.<sup>522</sup> Både amtspolitikere fra De Konservative og Venstre brugte dertil det argument, at en ny lufthavn ikke ville kunne leve op til de hårde

<sup>519</sup> Ansøgning fra Det Midtjyske Lufthavnssråd til Århus Amt, vedhæftet skrivelse fra stadsdirektøren i Århus til borgmester Flemming Knudsen og rådmand Poul B. Skou af 27.8.1998 (MOB's arkiv).

<sup>520</sup> JP Århus 5.9.1998 og JP Århus 13.9.1998. Århus Stiftstidende konfronterede på samme tidspunkt Jørgen Winther med, at det ikke umiddelbart så ud til, at lufthavnssagen skulle forelægges i Folketinget. Hertil svarede venstremanden, at ”denne sag vil naturligvis ende i Folketinget, hvis der kommer en konkret ansøgning. Ethvert folketingsmedlem kan jo rejse den til enhver tid” (Århus Stiftstidende 5.9.1998).

<sup>521</sup> Pressemeddelelse fra Venstre i Århus af 7.9.1998 (MOB's arkiv).

<sup>522</sup> Godkendt pressemeddelelse fra Poul B. Skou af 16.9.1998 stilet til Poul-Erik Jensen og Michael Bruun som intern orientering (MOB's arkiv) samt JP Århus 17.9.1998 og Børsen 17.9.1998

miljøkrav.<sup>523</sup> Dette argument undrede Poul B. Skou sig over, idet han anførte, at der endnu ikke var foretaget videre miljøundersøgelser i sagen.<sup>524</sup>

At lufthavnssagen mildest talt ikke stod særlig stærkt i Folketinget, blev understreget af en samtidig undersøgelse, som Århus Stiftstidende foretog iblandt de daværende 22 folketingspolitikere, der var valgt i Århus Amt. På spørgsmålet om, hvorvidt de var for eller imod en ny lufthavn, svarede otte klart nej, seks var i tvivl, men hældede til et nej, fem ville ikke kommentere på spørgsmålet, mens kun én enkelt klart sagde ja.<sup>525</sup> Århus Stiftstidende påpegede, at sagen så mere end sort ud for tilhængerne af en ny lufthavn, da det typisk var en minimumsforudsætning med solid opbakning fra de regionalt valgte folketingspolitikere, for at de større regionale infrastrukturprojekter kunne blive gennemtruffet på Christiansborg. Endvidere konstaterede avisen, at det typisk var således, at de regionalt valgte folketingspolitikere bakkede op om større folkelige krav fra deres lokalområde. Ingen af de to nævnte forhold var imidlertid gældende i lufthavnsspørgsmålet. At de regionale politikere ikke bakkede op om lufthavnen, tilskrev avisen først og fremmest den store regionale uenighed, der var omkring en eventuel ny lufthavn.<sup>526</sup> At etableringen af en ny lufthavn i sidste ende ville blive taget op i Folketinget, fremgik temmelig klart af medie billedet i denne periode. Især politikere fra SF og Enhedslisten gjorde det klart, at de anså problemstillingen som et folketingsanliggende. De primære årsager til modstanden skyldtes for venstrefløjspartierne især miljøspørgsmål og vægtningen af den kollektive trafik. For de øvrige nejsigere i Folketinget drejede bekymringen sig især om udsigten til lokale protester og de økonomiske udgifter, der ville være forbundet med etablering af veje og lignende forbindelser til den ny lufthavn.<sup>527</sup> Udsigterne, hvad angik Folketinget, blev ikke lysere for lufthavnstilhængerne, da trafikminister Sonja Mikkelsen kort efter udtalte, at hun ikke så noget behov for en ny lufthavn i Østjylland. Ud over at der altså ifølge ministeren ganske enkelt ikke var behov for en ny lufthavn, stillede hun sig kritisk over for den konkurrence, en ny lufthavn ville udgøre over for især lufthavnene i Billund og Karup.<sup>528</sup>

De triste meldinger fra Folketinget fik imidlertid ikke DML til at opgive. I slutningen af september 1998 fremlagde DML et notat, hvori Lufthavnrådet mente at kunne tegne et billede af Tirstrup Lufthavns fremtidsudsigter. Disse var, ifølge DML, særdeles triste. Både på det økonomiske og

<sup>523</sup> JP Århus 5.9.1998, 13.9.1998 og 16.9.1998

<sup>524</sup> Godkendt pressemeddelelse fra Poul B. Skou af 16.9.1998 stilet til Poul-Erik Jensen og Michael Bruun som intern orientering (MOB's arkiv).

<sup>525</sup> Århus Stiftstidende 5.9.1998. Avisen kunne ikke få fat på de sidste to politikere i undersøgelsen (Ibid.).

<sup>526</sup> Ibid.

<sup>527</sup> Ibid. samt JP Århus 17.9.1998. Som reaktion herpå indkaldte Flemming Knudsen de 22 regionalt valgte folketingspolitikere til møde på Århus Rådhus den 28. september 1998 (Århus Stiftstidende 6.9.1998). Effekten heraf var imidlertid ikke stor.

<sup>528</sup> Aalborg Stiftstidende, 29.9.1998.



trafikale plan mente rådet således at kunne dokumentere, at udsigterne for Tirstrup Lufthavn var så dystre, at det ville være oplagt at flytte lufthavnen. DML konkluderede blandt andet, at lufthavnen ikke havde udsigter til at øge udenrigsflyvningen grundet sin beliggenhed, og det generelle passagertab på cirka 20 procent, man havde oplevet siden 1997, ikke ville ændre sig mærkbart som følge af de forslag, der var fremme omkring forbedring af vejforholdene til lufthavnen.<sup>529</sup>

I skærende kontrast til situationen i Århus Amt vedtog Vejle Amtsråd i september måned 1998 at godkende planerne for udbygning af Billund Lufthavn. Dermed tog amtsrådet samtidig afstand fra de planer, der havde været om at overflytte en del af trafikken til Flyvestation Vandel. Ligesom Ribe Amt tilkendegav Vejle Amt, at man ville sende et tillæg til regionplanen ud til offentlig høring. I tillægget ville der indgå tre andre modeller som muligheder, men Vejle Amt understregede med sin beslutning, at man i det store og hele bakkede op om de tidligere fremsatte planer for udbygning af Billund Lufthavn. Ifølge forslaget skulle udvidelsen være færdig i 2001, og passagertallet skulle potentielt set kunne udvides fra 2 mio. passagerer i 1998 til mere end 5 mio. passagerer i 2010.<sup>530</sup>

## 5.4. Slutfasen

### 5.4.1. Amtet udarbejder og offentliggør rapport om placeringsmuligheder

Efter at DML havde påtaget sig den officielle ansøgerrolle og sendt besked herom til Århus Amt den 31. august 1998, bekendtgjorde amtsborgmester Johannes Flensted-Jensen, at amtet var villig til at udpege et begrænset antal foreløbige placeringsmuligheder for en ny lufthavn.<sup>531</sup> Amtet udarbejdede dernæst en rapport, der indeholdt ni mulige placeringsmuligheder i Århus Amt.<sup>532</sup> Rapporten lå færdig i marts 1999. Rapporten fokuserede på fem forudsætningsforhold for en mulig ny lufthavn:

- I. Beflyvning og flyveveje.
- II. Støjkurver.
- III. Højdegrænseplaner.

<sup>529</sup> Århus Stiftstidende 26.9.1998. Forbedrede vejforhold ville ifølge DML kun resultere i maksimalt 1-2 procent flere passagerer (Ibid.).

<sup>530</sup> JP 22.9.1998 samt Århus Stiftstidende 22.9.1998. Omkring den nyere udvikling af Billund Lufthavn jf. nedenfor.

<sup>531</sup> Meddelelse fra Århus Amt til DML af 2.9.1998 (MOB's arkiv).

<sup>532</sup> Jf. Appendiks 2.

## IV. Arealbehov

## V. Trafik til og fra lufthavnen.

I forbindelse med behandlingen af de ni placeringsmuligheder analyserede amtet fire forhold for hvert enkelt lokaliseringsområde:

## I. Beliggenhed og tilgængelighed.

## II. Støjforhold.

## III. Natur- og miljøhensyn.

IV. Andre arealinteresser.<sup>533</sup>

I rapportens indledning blev det fastslået, at der stadig kun var tale om en overordnet lokaliseringsundersøgelse. Dertil blev det understreget, at hvad angik de potentielle konflikters reelle betydning for etablering af en lufthavn, var dette kun vurderet i ”meget begrænset omfang”, og at en behandling heraf lå ind under en eventuel VVM-undersøgelse. I rapportens indledning fastslog amtet igen, at det var en forudsætning for amtets udpegning af placeringsmuligheder, at ”den eller de berørte kommuner er indforstået”.<sup>534</sup> De ni placeringsmuligheder, der blev undersøgt, var Thomasmunde, Skjød, Hammel, Fajstrup, Sabro, Sorring, Flensted, Nørre Vissing og Stjær.<sup>535</sup> Af disse områder befandt Thomasmunde sig i Århus Kommune. Skjød, Hammel og Fajstrup befandt sig i Hammel og Hinnerup Kommuner. Sorring befandt sig i Hammel Kommune. Flensted befandt sig i Ry Kommune. Sabro spredte sig over Hammel, Galten og Århus Kommuner, og Nørre Vissing samt Stjær lå i Hørning og Galten Kommuner. Borgmester Flemming Knudsen modtog den 26. marts 1999 rapporten samt en skrivelse fra amtet, hvori kommunen blev spurgt, om den kunne acceptere, at de to i Århus Kommune beliggende placeringsmuligheder kunne indgå i eventuelt videre undersøgelsesforløb. Amtet bad desuden Århus Kommune tage stilling til, om man ville acceptere, at en placering i Århus Kommune eventuelt indgik som eneste placeringsmulighed i en videre ansøgning til Trafikministeriet.<sup>536</sup>

<sup>533</sup> Århus Amt: Overordnet vurdering af placeringsmuligheder for en ny lufthavn i Østjylland, Århus 1999 s. 1 ff. En del af amtets beregninger byggede dertil på oplysninger, som DML havde videregivet til amtet den 28.10.1998. Det drejede sig om informationer vedrørende ”bl.a. den fremtidige flytrafik, lufthavnsområdets udstrækning og indretning samt forventninger til biltrafik og behovet for kollektiv trafikbetjening” (Ibid., s. 4 f.).

<sup>534</sup> Ibid.

<sup>535</sup> Ibid. (Jf. Appendiks 2).

<sup>536</sup> Skrivelse fra Århus Amt til Flemming Knudsen af 25.3.1999 (MOB’s arkiv).

#### 5.4.2. Reaktionen på amtets rapport

Borgmesterkontoret i Århus reagerede ved at sende en indstilling til Århus Byråd den 7. april 1999, hvorefter man skulle anerkende den tilsendte rapport fra amtet som et ”fornuftigt forberedende arbejde i bestræbelserne på at udpege den bedst mulige placering af en eventuel ny lufthavn i Århusområdet”. Ifølge indstillingen opfordrede man amtet til at gennemføre en samlet afvejning af fordele og ulemper ved de ni placeringsmuligheder, hvorudfra amtet skulle pege på den bedst mulige placering ud fra et transport- og miljømæssigt hensyn. Dernæst skulle der indledes forhandlinger med den givne kommune og VVM-undersøgelsen skulle påbegyndes. Såfremt amtet skulle finde frem til, at den bedste placering var i Århus Kommune, ville Århus Kommune være indforstået med, at den udpegede placering indgik i Lufthavnsrådets ansøgning til Trafikministeriet. Dog skulle Lufthavnsrådets ansøgning godkendes af Århus Byråd, inden den skulle videresendes til Trafikministeriet.<sup>537</sup>

Reaktionen på amtets rapport var særdeles kølig blandt lufthavnstilhængerne. I særdeleshed afstedkom amtets manglende stillingtagen til en prioritering af de ny placeringer hård kritik. Således erklærede Hørnings socialdemokratiske byrådsgruppe med borgmester Carsten Jacobsen i spidsen kort efter, at de havde set rapporten, og at de ikke ønskede at medvirke i den videre proces, da de ikke anså amtets behandling af lufthavnssagen for seriøs. Ifølge Hørnings borgmester havde amtet skadet sin habilitet i sagen både ved deres manglende stillingtagen i sagen og dertil ved amtets efterfølgende fremlæggelse af rapporten. Endvidere anså Carsten Jacobsen det for at være unødigt skræmmepolitik, at amtet lagde alle ni muligheder frem som åbne, idet amtet var klar over, at der ville komme brede folkelige protester fra de involverede områder. I stedet skulle amtet, ifølge borgmesteren, have udvalgt de placeringer, hvor en lufthavn var en reel mulighed og prioriteret dem i rækkefølge.<sup>538</sup> I en efterfølgende vurdering af baggrunden for amtets rapport, henviste Johannes Flensted-Jensen til, at det aldrig var aftalt, at der skulle laves en prioritering af de pågældende lokaliteter. Det var derimod aftalen, at undersøgelsen skulle danne baggrund for en ansøgning til Trafikministeriet, så man kunne få afprøvet, om det overhovedet kunne lade sig gøre at få en

<sup>537</sup> Indstilling til Århus Byråd fra Borgmesterens Afdeling af 7.4.1999. Vedlagt er besvarelsesudkast til amtet fra Borgmesterens Afdeling (MOB's arkiv). Denne indstilling af 7.4.1999 fra borgmesteren henviste han samme dag til, som sit svar på det tidligere fremsatte forslag fra Enhedslisten De Rød-Grønnes byrådsgruppe (Udtalelse fra Århus Kommune, Borgmesterens Afdeling til Århus Byråd af 7.4.1999 – MOB's arkiv). Venstrefløjsgruppen havde tilbage i august 1998 stillet forslag om, at Århus Byråd afviste planerne for en ny lufthavn ved Århus.

<sup>538</sup> Århus Stiftstidende 10.4.1999. Hvad angik amtets fremlæggelse af rapporten, så henviste Hørnings borgmester konkret til formanden for Miljø- og Trafikudvalget i Århus Amt, Bo Fibiger (SF). Bo Fibiger havde på et offentligt møde den 7. april på Veng Fællesskole, ifølge borgmesteren, nedgjort kvaliteten af undersøgelserne og afvist videre undersøgelser med begrundelsen, at alle pladser alligevel var lige ringe (Ibid.).

beliggenhedsgodkendelse. Der var i Flensted-Jensens øjne tale om, at undersøgelsen skulle være grundlaget for en proformaansøgning, og såfremt ansøgeren skulle få beliggenhedsgodkendelsen, så kunne man gå videre med de egentlige undersøgelser og lave en ny ansøgning på baggrund af den bedst mulige beliggenhed i amtet.<sup>539</sup> Den daværende stadsdirektør ved Århus Kommune, Poul-Erik Jensen, har et noget andet indtryk af den aftale, kommunerne havde indgået med amtet omkring undersøgelserne: Således har han efterfølgende givet følgende vurdering af Flensted-Jensens udlægning: ”Århus Kommune har på intet tidspunkt været involveret i og på intet tidspunkt accepteret, at der fra området skulle sendes en proformaansøgning til landets centrale myndigheder. Jeg [Poul-Erik Jensen] har personligt deltaget i alle forberedelser om denne sag i Århus Kommune, og jeg er helt sikker på, at Århus Kommune ikke har været inddraget i nogen proformaansøgning.”<sup>540</sup> Også daværende borgmester i Århus Kommune, Flemming Knudsen, mener efterfølgende, at Flensted-Jensen har en forkert opfattelse af, hvad der egentlig var aftalegrundlaget i forbindelse med amtets undersøgelse af lokaliseringmuligheder for en ny lufthavn af 1999.<sup>541</sup> Det kan med andre ord konstateres, at amtet og kommunerne havde vidt forskellige opfattelser af, hvad amtets lokaliseringsundersøgelser reelt skulle føre videre til.

Også DML reagerede kritisk på rapporten. I et brev den 31. marts 1999 til amtsborgmesteren beklagede formanden Niels Due Jensen sig over, at amtet ikke havde foretaget en indstilling af de tre bedste placeringsmuligheder. Johannes Flensted-Jensen afviste kritikken under henvisning til, at man ”endnu er midt i et forløb med udpegning af placeringsmuligheder”. Endvidere gjorde amtsborgmesteren opmærksom på, at de seks involverede kommuner først skulle have mulighed for at forholde sig til, om de ville have lufthavnen i netop deres kommune. Flensted-Jensen oplyste, at han forventede svar fra kommunerne inden den 20. april 1999. Efter kommunernes tilbagemelding forventede amtsborgmesteren, at der ville blive taget stilling til, ”om et mindre antal placeringer skal fremsendes til Det Midtjyske Lufthavnråd”.<sup>542</sup>

Få dage efter amtets svarskrivelse til DML fik lufthavnstilhængerne nok en spand kold vand i hovedet, idet vicekoncernchef i SAS Vagn Sørensen udtalte, at SAS ikke længere kunne garantere, at SAS ville etablere 5-6 nye udenrigsruter fra en ny lufthavn i Midtjylland. Ifølge koncernchefen var det først og fremmest, fordi de jyske kunder i højere grad benyttede de forbedrede

<sup>539</sup> Interview med Johannes Flensted-Jensen af 7.9.2010. At dømme ud fra reaktionerne på amtets undersøgelse opfattede de involverede kommuner det tilsyneladende ikke som om, at der i givet fald var tale om en proformaansøgning (Jf. også nedenfor).

<sup>540</sup> Skrivelse fra Poul-Erik Jensen af 9.11.2010 ”Citater vedrørende en ny lufthavn i Århusområdet”.

<sup>541</sup> Skrivelse fra Flemming Knudsen til Henrik Mølgaard Frandsen af 26.11.2010.

<sup>542</sup> Skrivelse fra amtsborgmester Johannes Flensted-Jensen til DML/Niels Due Jensen af 15.4.1999 (MOB's arkiv).

tilkørselsforhold til Københavns Lufthavn, når de skulle flyve udenrigsruter. Endvidere fastslog Vagn Sørensen, at SAS hele tiden havde stillet som betingelse, at der kun måtte være én international lufthavn i Jylland, og de var bekymrede for udsigten til konkurrence mellem Billund Lufthavn og en ny lufthavn ved Århus.<sup>543</sup> Med koncernchefens udmelding herskede der dermed uklarhed om et væsentligt økonomisk element for en ny lufthavn.

### 5.4.3. Århus Kommune trækker sig ud af lufthavnssagen

I starten af maj 1999 oplyste borgmester Flemming Knudsen i medierne, at han var bekendt med et ikke offentliggjort notat fra amtet, der skulle påvise, at Hammel var det ideelle sted at placere en ny lufthavn vurderet ud fra støjgener. Ifølge Flemming Knudsen var det et bevis på, at amtet var i stand til at foretage en prioriteret vurdering af de behandlede lokaliseringsmuligheder. Notatet skulle endvidere vise, at Thomasmindede var det mindst egnede sted, vurderet ud fra støjgener, af de ni placeringsmuligheder. Amtsborgmesteren reagerede på kritikken ved at fastslå, at beregning af støjgener kun var en meget lille del af de samlede undersøgelser, der skulle foretages, og afviste igen, at amtet i det hele taget skulle foretage en prioritering.<sup>544</sup>

Den 19. maj 1999 sendte Århus Kommune et brev til Århus Amt, hvis hovedargumenter og konklusioner svarede til borgmesterkontorets indstilling til byrådet om samme sag af 7. april 1999.<sup>545</sup> Århus Amt reagerede hurtigt herpå. I amtets skrivelse understregede amtsborgmesteren, at det ifølge hans opfattelse aldrig havde været hensigten, at amtet skulle foretage en tilbundsgående undersøgelse af placeringsmulighederne. Dette mente amtsborgmesteren var blevet fastslået ved de to møder, der fandt sted mellem Århus Amt og de i lufthavnsprojektet involverede kommuner den 2. juli og 5. august 1998. Således blev man, ifølge Flensted-Jensen, her enige om, at der først skulle finde en landspolitisk afklaring sted på basis af en ansøgning, inden man gik i gang med tilbundsgående undersøgelser. Flensted-Jensen tilføjede, at amtet havde valgt ikke at foretage prioriteringer i den netop udarbejdede rapport, og at der inden for transportmæssige forhold og miljømæssig belastning ”i bred forstand” ikke var fundet entydige fordele og ulemper, der begrundede en prioritering mellem placeringsmulighederne. Endvidere havde amtet lagt vægt på, at den enkelte kommune først accepterede en eventuel lufthavn, inden amtet ville pege på en placering. Amtsborgmesteren fortsatte, at ”på det foreliggende grundlag, er det således Århus Amts

<sup>543</sup> Århus Stiftstidende 16.4.1999.

<sup>544</sup> JP Århus, 10.5.1999.

<sup>545</sup> Skrivelse fra Århus Kommune, Borgmesterens Afdeling til Århus Amtsråd af 19.5.1999 (MOB's arkiv).

opfattelse, at placeringen ved Thomasminde er den bedste mulighed blandt de ni udpegede, der kan angives over for Det Midtjyske Lufthavnsråd som mulig placering i en ansøgning til Trafikministeren om en tilladelse efter luftfartslovens § 55". Flensted-Jensen udbad sig slutteligt en tilkendegivelse fra Århus Kommune, om den var villig til, at Thomasminde på den baggrund kunne indgå i som placeringsmulighed i DML's ansøgning til Trafikministeriet.<sup>546</sup> Med termen "i bred forstand" havde amtsborgmesteren dækket sig ind, hvad angik notatet om støjgener, hvor amtet havde foretaget en prioriteret vurdering af placeringerne, idet denne prioritering var blevet udarbejdet inden for et meget specifikt miljøområde – altså i "snæver forstand". Dertil kom, at når amtsborgmesteren kunne anbefale Thomasminde ud fra "det foreliggende grundlag" som den "bedste mulighed", skyldtes det, at de øvrige kommuner allerede havde meldt ud, at de ikke ville stille areal til rådighed.<sup>547</sup> Thomasminde var derfor, teoretisk, den bedste mulighed i den forstand, at det var den eneste tilbageværende mulighed af de ni undersøgte placeringsmuligheder.

Få dage efter kastede borgmester Flemming Knudsen håndklædet i ringen. I en indstilling til Århus Byråd anbefalede borgmesteren, at der ikke skulle placeres en ny lufthavn i Århus Kommune, og at der blev rettet henvendelse til Århus Amtsråd om denne beslutning. Flemming Knudsen anbefalede denne beslutning under henvisning til det ikke offentliggjorte notat fra amtets Natur- og Miljøkontor fra februar 1999, der tilsyneladende påviste, at Thomasminde var den dårligste placeringsmulighed ud af de ni vurderede lokaliteter baseret på støjberegninger. Borgmesteren konkluderede herudfra, at "Thomasminde ikke er en velegnet placering for en ny lufthavn".<sup>548</sup> Den daværende stadsdirektør i Århus Kommune, Poul-Erik Jensen, har efterfølgende givet sin vurdering af baggrunden for, at Flemming Knudsen reagerede således omkring "Thomasminde-spørgsmålet":

"I den sidste fase undersøgte man mulighederne for en placering ved Thomasminde i Århus Kommune. Her måtte man konstatere, at det ikke var muligt at opnå tilstrækkelig opbakning fordi man ikke kunne betegne denne placering som "den bedst mulige". Det ville være meget vanskeligt

<sup>546</sup> Skrivelse fra Århus Amt til Århus Byråd af 27.5.1999 (MOB's arkiv). Det har desværre ikke været muligt at fremskaffe mødereferaterne af 2.7.1998 og 5.8.1998. Ifølge flere af de involverede kommuner havde de på baggrund af møderne forventet, at amtet skulle foretage en prioritering af de behandlede placeringsmuligheder. Modsat mente Århus Amt, at det ikke indgik i aftalen. Det efterfølgende forløb indikerer, at det ikke indgik eksplicit af aftalen, at amtet skulle foretage en prioritering. I modsat fald havde de involverede kommuner efter al sandsynlighed fremlagt og henvist til den pågældende aftale og ordlyden heraf (Jf. Poul-Erik Jensen og Flemming Knudsens vurdering nedenfor).

<sup>547</sup> Hørning, Ry, Hammel, Galten og Hinnerup Kommuner havde ved skrivelser hhv. 20.4, 21.4, 22.4, 29.4 og 3.5 1999 alle meddelt amtet, at de ikke ønskede at lufthavnsplaceringer i deres kommuner indgik i videre undersøgelser (Udskrift af forhandlingsprotokollen for Århus Amtsråds Udvalg for Miljø og Trafik af 27.5.1999 – MOB's arkiv).

<sup>548</sup> Indstilling fra Århus Kommune, Borgmesterens Afdeling til Århus Byråd af 31.5.1999 (MOB's arkiv).

at overbevise naboerne om, hvorfor de skulle lægge ryg til en ny lufthavn, når den foreslåede lokalitet ikke var optimal. Det flertal, der i Århus Kommune havde været for en ny lufthavn – rigtig placeret –, forsvandt, da man nu skulle lægge ryg til en placering, der ikke var den optimale. Borgmester Flemming Knudsen var en af de varme fortalere for en ny lufthavn, men han måtte erkende, at den rigtige placering ikke var mulig uden amtets medvirken, og at der ikke var flertal i Århus Byråd for den lavere prioriterede beliggenhed i Thomasmindede. Flemming Knudsen besluttede i 1999 at lukke sagen, da en stadig diskussion uden perspektiver for en løsning, ville være til skade for Tirstrup Lufthavns fortsatte udvikling.”<sup>549</sup>

Der var altså ifølge den daværende stadsdirektør tale om, at Flemming Knudsen traf en realpolitisk beslutning ud fra en vurdering af den lokale folkestemning, de politiske handlemuligheder i forhold til Århus Byråd og amtets positionering og endelig et hensyn til Tirstrup Lufthavns udviklingsmuligheder.

#### 5.4.3. Efterspil

Flemming Knudsen havde i forbindelse med sin beslutning om at opgive lufthavnsprojektet udarbejdet et fortroligt notat, der skulle rundsendes til nøglepersoner, inden beslutningen blev offentliggjort. I notatet giver han Århus Amt skylden for, at Århus Kommune nu måtte opgive planerne om en international lufthavn i Østjylland. Ifølge Flemming Knudsen havde amtet ikke ønsket at leve op til den rolle, som et flertal i Århus Byråd mente, amtet skulle løse som regionplanmyndighed, nemlig at udpege den bedst mulige placering af en ny lufthavn i Østjylland.<sup>550</sup> Udover notatet havde Flemming Knudsen også udarbejdet en kronik, der skulle offentliggøres i Århus Stiftstidende og JP Århus enten den 28. eller 29. maj 1999. I kronikken blev der redegjort for borgmesterens beslutning om at opgive lufthavnsprojektet, for handlingsforløbet omkring processen samt ønsket om, at man nu fokuserede sin energi på andre for regionen vigtige infrastrukturelle forhold. Kronikken var knap så barsk i formuleringen af amtets rolle, som Flemming Knudsen var det i det fortrolige notat, der kort forinden kronikkens udgivelse var sendt

<sup>549</sup> Skrivelse fra Poul-Erik Jensen af 9.11.2010 ”Citater vedrørende en ny lufthavn i Århus-området”. Flemming Knudsen har efterfølgende erklæret sig indforstået i Poul-Erik Jensens udlægning af Thomasmindede-spørgsmålet (Skrivelse fra Flemming Knudsen til Henrik Mølgaard Frandsen af 26.11.2010).

<sup>550</sup> Fortroligt notat fra Borgmesteren i Århus: ”vedr. forslaget om en ny international lufthavn i Østjylland” vedhæftet ”Handlingsplan vedr. offentliggørelse af borgmesterens kronik om lufthavnssagen – samt orientering af nøglepersoner” af 20.5.1999 (MOB’s arkiv).

ud til nøglepersonerne. Således lød det i kronikken, at årsagen, til at lufthavnsprojektet var kuldsejlet, var, at amtet ikke havde leveret et tilstrækkeligt sagligt grundlag, til at man kunne gå videre, og at ”Århus Amt har...ikke i speciel høj grad varetaget sin opgave som regionplanmyndighed”.<sup>551</sup> Men såvel i notatet som i kronikken blev der altså ikke lagt skjul på, at årsagen, til at man nu fra Århus Kommunes side valgte at opgive lufthavnsprojektet, var, at man ikke fandt, at Århus Amt havde levet op til sit ansvar.

Med Flemming Knudsens beslutning om at trække sig ud af lufthavnsprojektet stoppede Århus Kommunes direkte engagement i lufthavnsprojektet, og forsøget på at få en ny lufthavn ved Århus var dermed kraftig formindsket. Der var stadig mange røster, der agiterede for, at man skulle vedblive at presse på i forsøget på at få flyttet den i deres øjne fejlanbragte Tirstrup Lufthavn. Blandt andet reagerede Venstres byrådsgruppe i Århus med en kraftig fordømmelse af Flemming Knudsens beslutning. I en pressemeddelelse kaldte Venstre det en ”en skammens dag for Århus Kommune og Det Midtjyske Område”, da Flemming Knudsen kastede håndklædet i ringen, og Venstres byrådsgruppe mente, at spillet bestemt ikke var ude, ”fordi der er en optimal placering inden for kommunegrænsen”.<sup>552</sup> Venstre gav tilsyneladende ikke meget for det notat, amtet havde udarbejdet, der tilsyneladende viste, at Thomasminde ikke var specielt velegnet vurderet ud fra støjparameteret. DML mente også, at det var en noget tynd baggrund at opgive projektet på, hvorfor de forsøgte at få gennemført en lufthavnsansøgning til Trafikministeriet de efterfølgende år. I 2003 nåede DML’s ansøgning, med Thomasminde som placeringsforsalg, til afstemning i Århus Byråd, der på det tidspunkt blev ledet af venstre-borgmesteren Louise Gade. Forslaget blev imidlertid, til DML’s store skuffelse, nedstemt. Ikke engang i den kommune, som i perioden 1995-1999 havde været mest engageret i at få etableret en ny lufthavn i Århusområdet, kunne man altså finde flertal for en lufthavnsansøgning.<sup>553</sup>

### **Tirstrup Lufthavn og Billund Lufthavns efterfølgende udvikling**

Tirstrup Lufthavn måtte som forventet betale en høj pris for etableringen af Storebæltsforbindelsen. Følgende tabel viser Tirstrup Lufthavns udvikling i forhold til Billund Lufthavns.

<sup>551</sup> Kronik af Borgmester Flemming Knudsen: ”Århusområdets vækstmuligheder – uden en ny lufthavn” af 28.5.1999 (MOB’s arkiv).

<sup>552</sup> Pressemeddelelse fra Karl Nøhr Sørensen, Formand for Venstres byrådsgruppe af 31.5.1999 (MOB’s arkiv).

<sup>553</sup> Det Midtjyske Lufthavnråd 2009: s. 30 ff. Lufthavnforslaget mødte modstand fra flere sider. Således var der eksempelvis folk som den senere venstreborgmestercandidat Gert Bjerregaard og den socialdemokratiske gruppeformand og LO-formand Hans Halvorsen, der gik imod forslaget. Sidstnævnte havde endda igennem længere tid siddet i DML’s bestyrelse! (Ibid.).



Tabel 5.1: Samlet passagertal for lufthavnene i Tirstrup og Billund 1996-2009:

	1996	2000	2005	2009
Tirstrup Lufthavn	838.000	641.000	538.000	526.000
Billund Lufthavn	1.842.000	1.841.000	1.980.000	2.300.000

Kilde: Billund Lufthavn, Århus Lufthavn og statistisk tiårsoversigt DLF.

Tirstrup Lufthavn oplevede således en tilbagegang i passagertallet på cirka 37 procent fra 1996 til 2009. I samme periode oplevede Billund Lufthavn en fremgang på cirka 25 procent i passagertallet. Hvor Billund Lufthavn havde godt dobbelt så mange passagerer som Tirstrup Lufthavn i 1996, havde dette styrkeforhold i 2009 ændret sig til, at Billund Lufthavn havde over fire gange så mange passagerer.<sup>554</sup> Billund Lufthavn kunne i 2002 tage sin nye store terminal i brug. Endvidere var det et væsentligt element for Billund Lufthavns vedkommende, at den såkaldte diagonalvej mellem Horsens og Give blev udbygget i perioden 1998-2007, hvorved transporttiden fra Østjylland til Billund Lufthavn blev reduceret.<sup>555</sup> Som følge af lufthavnsdebatten i Østjylland og usikkerheden omkring Tirstrup Lufthavns fremtid stod den infrastrukturelle udvikling omkring lufthavnen temmelig stille. I 2010 har man imidlertid taget den såkaldte Djurslandsmotorvej i brug, hvilket har gjort transporttiden mellem Tirstrup og Århus noget mindre.<sup>556</sup> Hvis man ser på Tirstrup Lufthavns økonomiske udvikling, så har lufthavnens økonomi båret præg af den betydelige passagernedgang. Siden 2000 har lufthavnen generelt haft et løbende driftsunderskud, mens egenkapitalen er blevet stadig mindre, hvilket følgende tabel vidner om.<sup>557</sup>

<sup>554</sup> Der var imidlertid stadig et stykke vej til de 5.000.000 passagerer, som Vejle Amt i 1998 gav udtryk for, at lufthavnen skulle kunne håndtere i 2010! (Jf. ovenstående).

<sup>555</sup> Bjerremand 2007 samt Billund Lufthavn: [http://www.billund-airport.dk/Lufthavnsinfo/Om\\_lufthavnen/Historie.aspx](http://www.billund-airport.dk/Lufthavnsinfo/Om_lufthavnen/Historie.aspx).

<sup>556</sup> Århus Lufthavn har i 2010 oplevet en vis fremgang i passagertallet. September måned 2010 var således den bedste måned passagermæssigt siden oktober 2003, hvilket lufthavnsdirektør Ole Paaske ikke mindst tilskrev færdiggørelsen af Djursland-motorvejen. Lufthavnen havde i september måned 2010 cirka 58.000 passagerer, hvilket var en vækst på 12 % i forhold til året før. Med indvielsen af motorvejen mener lufthavnsdirektøren, at man har skåret 15 minutter af transporttiden fra Århus til lufthavnen (TV2 Østjylland: <http://www.aar.dk/default.asp?id=436>). Sidstnævnte synes at være en noget flot vurdering, men givet er det, at det har formindsket transporttiden til lufthavnen.

<sup>557</sup> Det skal dog tilføjes, at i perioden 2000 til 2009 havde lufthavnen driftsoverskud i et af årene, nemlig 2001 (Århus Lufthavn, Årsrapport 2004).

Tabel 5.2: Udvalgte regnskabstal for Århus Lufthavn 2000-2009 (tusind kr.):

	2000	2004	2009
Årsresultat	- 1.202	- 4.658	- 26.045
Egenkapital	90.054	82.167	67.839

Kilde: Århus Lufthavn: Årsregnskab 2004 og 2009.

Lufthavnens rutenet baserer sig i 2010 først og fremmest på afgang til København, Oslo, Stockholm, Göteborg og London.<sup>558</sup> Det begrænsede rutenet indebærer, at en stor del af de erhvervsrejsende i Østjylland er henvist til at anvende Billund, Hamborg eller Kastrup Lufthavn når de skal benytte lufttransport i international sammenhæng.

## 5.5. Sammenfatning

### 5.5.1. Aktørvurdering

#### Århus Kommune:

Århus Kommune<sup>559</sup> spillede en nøglerolle i procesforløbet omkring en ny lufthavn i Østjylland i den behandlede periode 1995-1999. Kommunen, det vil først og fremmest sige den siddende borgmester, stadsdirektøren og Århus Kommunes Erhvervsafdeling, fremstod som den primære drivkraft for etableringen af en ny lufthavn i sluthalvfemserne. Århus Kommune havde med den i 1997 udarbejdede erhvervshandlingsplan "Vækst i Århus II" understreget, at det var et officielt mål for kommunen at få udarbejdet en analyse af mulighederne for at få en ny international lufthavn ved Århus.<sup>560</sup> For Århus Kommune var drivkraften i forhold til ønsket om etablering af en ny lufthavn først og fremmest den økonomiske vækst, som en ny international lufthavn ville generere. Desuden var det kommunens overbevisning, at såfremt man skulle have en konkurrencedygtig lufthavn i Østjylland, så skulle der etableres en ny lufthavn med et bedre befolkningsgrundlag – dvs. den skulle ligge vest for Århus. Samtidig var det opfattelsen, at Tirstrup Lufthavn var i en skarp

<sup>558</sup> Århus Lufthavn: <http://www.aar.dk/default.asp?id=127>.

<sup>559</sup> Andre kommuner kunne være inddraget i aktørvurderingen. Imidlertid fremstår Århus Kommune som den klart mest afgørende og drivende kraft i procesforløbet, hvorfor fokus, hvad angår de involverede kommuner, er koncentreret om Århus Kommune. Hammel Kommune kunne have været en hovedaktør i kommunesammenhæng, idet Hammel lå i en fordelagtig geografisk position vurderet ud fra geografiske og infrastrukturelle parametre. Hammel Kommune kom imidlertid ikke til at spille en nøglerolle, da kommunen relativt hurtigt trak sig ud af processen (jf. ovenstående).

<sup>560</sup> Bruun 2009, s. 168 f.

konkurrencesituation med Billund Lufthavn. Sidstnævnte faktor besværliggjorde imidlertid samtidig lufthavnsprocessen 1995-1999 for Århus Kommune, idet kommunen dels gerne ville have en ny lufthavn tættere på Århus, og dels var Århus Kommune under hele forløbet bevidst om, at debatten om etablering af en ny lufthavn var skadelig for Tistrup Lufthavns konkurrenceevne vis a vis Billund Lufthavn. Således risikerede Århus Kommune altså i sidste ende blot at forringe den nærmest beliggende lufthavns eksistensbetingelser ved at agitere for en ny lufthavn, uden at debatten nødvendigvis ville resultere i en ny lufthavn.<sup>561</sup>

I perioden 1997 til 1999 forsøgte Århus Kommune at få Århus Amt til at bidrage til at lave de i kommunens øjne nødvendige undersøgelser omkring placeringen af en ny lufthavn. Århus Kommune, og i særdeleshed Århus Kommunes Erhvervsafdeling, bidrog i løbet af perioden med en rentabilitetsrapport samt en mulig ekstern finansiering af en ny lufthavn via den såkaldte FBOT-model.

Frem til slutningen af 1997 var det Thorkild Simonsen, der var den politiske bannerfører for en ny lufthavn, mens det i slutperioden var Flemming Knudsen, der skulle forsøge at få lufthavnsplanerne igennem. Hverken Thorkild Simonsen eller Flemming Knudsen kunne overbevise Århus Amt om nødvendigheden af og fornuften i at etablere en ny lufthavn tættere på Århus. Flemming Knudsen gjorde temmelig hurtigt klart, at Thomasminde ikke var en reel lufthavnsmulighed set fra Århus Kommunes side. Dette skyldtes blandt andet, at Århus Kommune vurderede, at Thomasminde var en sekundarløsning i forhold til først og fremmest Hammel/Fajstrup løsningen. Man kan diskutere, om man fra Århus Kommunes side skulle have kæmpet for denne løsningsmulighed, vurderet ud fra de reelle muligheder, der forelå i sagen. Det var imidlertid Flemming Knudsens vurdering af sagen, at Thomasminde ikke havde lokal politisk opbakning, hvorfor han slutteligt trak Århus Kommune ud af lufthavnsprocessen.

Endvidere syntes Knudsens beslutning også at bygge på hensynet til Tistrup Lufthavns konkurrencesituation.<sup>562</sup> Man kan imidlertid stille spørgsmålet, om ikke det havde været mere realistisk at forsøge at gennemføre Thomasmindeløsningen i Århus Byråd, end det var at få Århus

<sup>561</sup> Internt notat fra Poul-Erik Jensen til borgmesteren (Thorkild Simonsen) af 28.11.1996: "Notat vedrørende Århus Lufthavn", s. 1 ff. (Poul-Erik Jensens arkiv) samt skrivelse fra Poul-Erik Jensen af 9.11.2010. Grundet Tistrup Lufthavns konkurrencesituation i forhold til Billund Lufthavn anbefalede stadsdirektøren faktisk, at Århus Kommune skulle søge at få amtet til at udarbejde de påkrævede undersøgelser inden sommeren 1997. Desuden anbefalede Poul-Erik Jensen, at Århus Kommune skulle søge at lukke debatten hurtigst muligt, såfremt undersøgelserne faldt negativt ud i forhold til en ny lufthavn - netop af hensyn til Tistrup Lufthavns konkurrencesituation (Internt notat fra Poul-Erik Jensen til borgmesteren (Thorkild Simonsen) af 28.11.1996: Notat vedrørende Århus Lufthavn", s. 7 f. (Poul-Erik Jensens arkiv))

<sup>562</sup> Jf. den tidligere stadsdirektør Poul-Erik Jensens baggrundsforklaring angående Flemming Knudsens beslutning om at undlade at gå videre med Thomasminde som placeringsmulighed i ovenstående.

Amt til at samarbejde i sagen og dertil finde en anden kommune, der var villig til at stille areal til rådighed.<sup>563</sup> Endvidere kan man diskutere, om det var fornuftigt at træffe beslutningen ud fra (et delvist) hensyn til Tirstrup Lufthavns konkurrenceevne, hvis denne lufthavn alligevel på sigt stod til at blive en mindre regional lufthavn fortrinsvis med føderuter til Kastrup Lufthavn, og derved alligevel ikke ville kunne levere ”varen” til regionens erhvervsliv.

### **Århus Amt:**

Århus Amt gjorde tidligt klart, at det anså Tirstrup Lufthavn for regionens lufthavn, og at det ikke ville arbejde for etableringen af en ny lufthavn i regionen. De to amtsborgmestre i perioden, Ib Frederiksen og Johannes Flensted-Jensen, var begge yderst modvillige i forhold til at levere de placeringsundersøgelser, som tilhængerne af en ny lufthavn ønskede. Amtet havde rollen som regionplanmyndighed, og skulle i den forbindelse udarbejde de miljøundersøgelser, der i givet fald skulle danne grundlaget for etableringen af en ny lufthavn. De undersøgelser, som amtet udarbejdede i løbet af processen, var af så overordnet karakter, at de ikke kunne danne grundlag for en prioritering af de behandlede lokaliteter. Ib Frederiksen argumenterede først og fremmest imod en ny lufthavn ud fra det, han mente ville være en begrænset økonomisk effekt, de miljømæssige problemer og Tirstrup Lufthavns, i Frederiksens optik, fine potentiale, såfremt Tirstrup fik forbedrede tilkørselsforhold. Også Johannes Flensted-Jensen var af den mening, at en forbedret infrastruktur til Tirstrup Lufthavn ville gøre lufthavnen konkurrencedygtig. Derudover var Flensted-Jensen først og fremmest imod lufthavnsplanerne, da han anså dem for urealistiske. Flensted-Jensen påpegede i løbet af processen, at lufthavnen aldrig ville komme igennem i Folketinget, men derudover var Flensted-Jensens først og fremmest overbevist om, at en ny lufthavn aldrig ville få en beliggenhedsgodkendelse i Trafikministeriet. Dette gav ifølge ham selv muligheden for to scenarier: 1) Århus Amt kunne bruge en masse penge, tid og kræfter på at lave diverse undersøgelser omkring en ny lufthavn, hvilket ville stille udviklingen af Tirstrup Lufthavn totalt i stå og 2) Århus Amt kunne ”gå til bidet med det samme” og få en principiel stillingtagen fra Trafikministeriet hurtigst muligt omkring beliggenhedsgodkendelsen, hvorved sagen, ifølge Flensted Jensen, ville blive taget af bordet.<sup>564</sup> Amtet gjorde det klart i regionplan 1997, at det anså Tirstrup Lufthavn for regionens

<sup>563</sup> Man kan sige, at Flemming Knudsen fik ret i sin antagelse, da Thomasmindeløsningen faldt i Århus Byråd i 2003. Dertil kan man sige, at sagen også stod svagere i 2003, da Billund Lufthavn yderligere havde udbygget sin position i forhold til 1998/1999.

<sup>564</sup> Interview med Johannes Flensted-Jensen af 7.9.2010, 14 min. Sidstnævnte strategi harmonerede ikke med amtets indledende krav om at dele undersøgelsen i henholdsvis en rentabilitetsundersøgelse og derpå en undersøgelse af placeringsmulighederne. Men det var, som nævnt, også under Ib Frederiksen, at denne aftale kom på plads.

lufthavn. Dermed var amtet, ud fra det planmæssige grundlag, i den grundlæggende situation, at det skulle arbejde for Tirstrup Lufthavns interesser, hvilket yderligere besværliggjorde arbejdet for en ny lufthavn. I amtsrådet var der under hele forløbet et massivt flertal mod planerne for en ny lufthavn. I sin vurdering af amtsrådets modvilje over for en ny lufthavn, tilskrev Flensted-Jensen det først og fremmest miljøproblematikken.<sup>565</sup> Andre forhold gjorde sig imidlertid også gældende. Blandt andet var adskillige amtspolitikere valgt på Djursland. Disse politikere var klar over, at deres vælgere ville få længere kørsel til en ny lufthavn, hvorfor de kæmpede for bevarelsen af Tirstrup Lufthavn. Sidstnævnte aspekt var ikke med til at forbedre opbakningen om lufthavnsplanerne i amtsrådet.

### **De centrale myndigheder:**

På nationalt plan var der potentielt set tre beslutningsinstanser, der kunne få indflydelse på lufthavnsspørgsmålet. Dog var det kun Trafikministeriet, der delvis engagerede sig i processen og dette først og fremmest i form af løbende udmeldinger fra de tre socialdemokratiske trafikministre i perioden: Jan Trøjborg, Bjørn Westh og Sonja Mikkelsen. Især sidstnævnte blev inddraget i sagen i takt med, at den blev intensiveret frem til 1999. Ingen af de tre ministre ville dog tage endelig stilling til, hvorvidt en lufthavn kunne etableres. Sonja Mikkelsen var den mest konkrete af de tre, idet hun fremlagde de retningslinjer, som en potentiel ansøger skulle leve op til for at komme i betragtning til en beliggenhedsgodkendelse. Endvidere blev det fremhævet fra Trafikministeriets side, under Sonja Mikkelsen, at en eventuel ny lufthavn ville blive vurderet ud fra en almen trafikmæssig vurdering – herunder de effekter som den ville få for blandt andet lufthavnene i Billund og Karup. At Trafikministeriet ville inddrage hensynet til de nævnte lufthavne, lovede ikke umiddelbart godt for en ny lufthavns etableringsmuligheder. Imidlertid blev det aldrig afklaret, hvorvidt ministeriet ville give den pågældende beliggenhedsgodkendelse, da Sonja Mikkelsen fastholdt, at der skulle foreligge en konkret ansøgning. Hvad angik en eventuel ny lufthavns muligheder i Folketinget, så tegnede der sig også et mørkt billede her medio 1998 vurderet ud fra opbakningen fra de i Østjylland valgte politikere. Om Miljøministeriet kan det konkluderes, at det holdt en lav profil under hele forløbet. Overordnet kan man konstatere, at signalerne fra de centrale myndigheder i startfasen overvejende var afventende, mens de blev mere negative i slutforløbet. Flere forklaringer kan gives for den negative attitude. For det første var der det argument, som Flensted-Jensen tidligt i sit amtsborgmesterforløb påpegede; nemlig at projektet aldrig ville få

---

<sup>565</sup> Ibid.

opbakning fra politikere i Folketinget, som var valgt i det øvrige Jylland. Disse politikere måtte forventes at tage hensyn til den lufthavn, der var i netop deres valgkreds, hvorfor de ville stemme imod en ny storlufthavn ved Århus. For de øvrige folketingspolitikere kan man sige, at det var en sag, som næppe var deres hjerteblod, og hvorom der var en voldsom politisk modstand. Sidstnævnte to forhold motiverede næppe de ikke-jyske landspolitikere til at arbejde for en ny lufthavn ved Århus. Et andet overordnet forhold for landspolitikerne var de investeringer, som var foretaget og blev foretaget i Billund Lufthavn i løbet af procesforløbet. Disse investeringer var der en vis sandsynlighed for var spildte, såfremt man etablerede en ny stor lufthavn ved Århus.

Der var også argumenter, der på det landspolitiske plan talte til fordel for etablering af en ny lufthavn i Østjylland. Her var det først og fremmest de demografiske og økonomiske vurderinger, der blev fremført fra tilhængerne af en ny lufthavn, som overordnet gik på, at Danmarks anden internationale lufthavn burde ligge væsentlig mere centralt i forhold til befolkningsgrundlaget i Østjylland. Derved ville lufthavnen komme tættere på det største økonomiske og demografiske vækstcenter i provinsen. Dette ville være en fordel for Østjylland, den nye lufthavn og den generelle økonomiske vækst på landsplan. Det må imidlertid konstateres, at disse argumenter enten var tilpas tungtvejende til at skabe en direkte landspolitisk opbakning omkring projektet.

I forbindelse med en efterfølgende vurdering af de centrale myndigheders placering i sagen, så var der mildt sagt stor uenighed omkring dette punkt mellem to centrale aktører i processen – Århus Amt (daværende amtsborgmester Johannes Flensted-Jensen) og Århus Kommune (stadsdirektør i Århus Kommune Poul-Erik Jensen). Flensted-Jensen mente således ikke, at etableringen af ny lufthavn ved Århus havde den fjerneste chance for at komme igennem i Trafikministeriet, idet ministeriet aldrig ville give den nødvendige beliggenhedsgodkendelse.<sup>566</sup> Modsat har Poul-Erik Jensen ladet forstå, at såfremt man kunne blive enige regionalt i Østjylland mellem Århus Amt, Århus Kommune og den pågældende kommune, som lufthavnen skulle placeres i, så ville man få grønt lys fra de centrale myndigheder.<sup>567</sup> Hvem af de to parter, der har ret, må stå åbent på baggrund

<sup>566</sup> Interview med Johannes Flensted-Jensen af 7.9.2010). Dertil gav Flensted-Jensen under processen udtryk for, at den aldrig ville komme igennem i Folketinget (Århus Stiftstidende 10.3.1998).

<sup>567</sup> Skrivelse fra Poul-Erik Jensen af 9.11.2010: ”Citater vedrørende en ny lufthavn i Århus-området”. Om dette aspekt siger Poul-Erik Jensen: ”Århus havde både i denne sag og i andre sager mange kontakter til såvel medlemmer af regeringen som medlemmer af folketinget. Lufthavnssagen blev ofte drøftet, og det helt gennemgående billede var følgende: De centrale myndigheder gentog igen og igen, at en betingelse for at komme igennem med et projekt ville være en lokal opbakning. Først og fremmest skulle der være en kommune, der ville modtage lufthavnen. Dernæst skulle Århus Amt som den regionsansvarlige myndighed være positiv, og endelig skulle centrale kommuner være positive. Vi fik entydigt at vide, at sagen skulle løses lokalt, og at man ikke kunne forvente, at staten med et landsplandirektiv ville løse sagen. Løsningen skulle findes lokalt. Det var en gennemgående bemærkning fra de centrale personer, at hvis man lokalt bakkede op, så ville lufthavnen kunne nyetableres.” (Ibid.)

af det tilgængelige kildegrundlag samt det faktum, at sagen aldrig blev afprøvet i praksis. To træk synes at gøre sig gældende, hvad angår de centrale myndigheders engagement ud fra ovenstående. Det var relativt sent, at de (de siddende trafikministre) involverede sig i form af offentlige udtalelser, og engagementet var stigende. Desuden var tilkendegivelserne fra Folketinget medio 1998 ikke ligefrem positive. Stemningen i slutforløbet talte således umiddelbart til fordel for Flensted-Jensens vurdering, mens de manglende udmeldinger i startfasen kunne tale til fordel for Poul-Erik Jensens vurdering, idet de centrale myndigheders manglende udmeldinger kan tolkes derhen, at man først ville afvente udviklingen, og se om der var tale om regionalt politisk enighed om projektet. Men overordnet må dette temmelig centrale spørgsmål stå åbent.

### **Erhvervslivet:**

Den indledende opbakning til en ny lufthavn i 1995-1996 fra dele af det østjyske erhvervsliv var en medvirkende årsag til, at debatten omkring en ny lufthavn blussede op igen i 1995/1996 og bidrog positivt til, at Århus Kommune tog initiativ til at udvikle etableringen af en ny lufthavn. De mest ihærdige erhvervsvirksomheder blev i 1998 samlet i interesseorganisationen DML, hvorfra de søgte at påvirke de politiske beslutningstagere. DML leverede en betydelig arbejdsmæssig indsats i den behandlede periode i form af udarbejdelsen af diverse rapporter og med tilbuddet om at påtage sig ansøgerrollen i forbindelse med etableringen af en ny lufthavn. DML havde dog blandet succes med sit lobbyarbejde. Incitamentet for de involverede virksomheder var først og fremmest utilfredshed med placeringen af regionens lufthavn og en overbevisning om, at en ny centralt placeret lufthavn ville medføre en betydelig økonomisk vækst for regionen og minimering af virksomhedernes rejseudgifter. Desuden var der en nervøsitet for, at den østjyske region på længere sigt ville miste arbejdspladser og vækst vis a vis andre regioner med bedre infrastrukturelle forhold.

Det må imidlertid konstateres, at opbakningen fra erhvervslivet til en ny lufthavn ikke var så massiv, at det for alvor gjorde indtryk på de politiske beslutningstagere. Thorkild Simonsen fastslog efterfølgende om forløbet, at det i hans øjne var skuffende, at erhvervslivet ikke bakkede kraftigere op omkring etableringen af en ny lufthavn. I særdeleshed ville det have gjort en forskel, hvis der havde været flere af de helt store virksomheder bag projektet, da det ville have trukket mange af de borgerlige folketingspolitikere over på lufthavnstilhængernes side.<sup>568</sup> At opbakningen fra erhvervslivets side ikke var ubetinget positiv, fremgik blandt andet af formand for Århus Handels

<sup>568</sup> Interview med Thorkild Simonsen af 23.8.2010. Også daværende amtsborgmester Johannes Flensted-Jensen påpegede i sin efterfølgende vurdering af procesforløbet, at det østjyske erhvervsliv var uenigt om behovet for en ny lufthavn (Interview med Johannes Flensted-Jensen af 7.9. 2010).

og Industriforening Mogens Boyters indledende reaktion i 1995 på lufthavnsplanerne, hvor han ikke umiddelbart var for en ny lufthavn. Boyter ændrede siden holdning, men denne noget usikre fremfærd, som Boyter gav udtryk for omkring lufthavnsspørgsmålet, spillede afgørende ind på politikernes vurdering af erhvervslivet, og var dermed også en central faktor i forhold til at påvirke det politiske billede.<sup>569</sup>

### **Tirstrup Lufthavn:**

Yderligere var også Tirstrup Lufthavn en ”aktør” i processen. Lufthavnen indvirkede på processen på flere måder, hvoraf følgende bør fremhæves. For det første var der virksomheden Tirstrup Lufthavn, der dækkede over et ejerskabsforhold bestående af fire kommuner, der var rygende uenige om, i hvilken retning virksomheden skulle udvikle sig. Således var Århus og Randers Kommuner interesseret i at flytte virksomheden derhen, hvor der var det bedste befolkningsmæssige grundlag for en ny lufthavn, mens de små kommuner Grenå og Ebeltoft ihærdigt kæmpede for virksomhedens bevarelse og fortsatte placering i Tirstrup. Lufthavnens beslutningsproces var reelt lammet af denne uenighed, hvilket praktisk taget umuliggjorde, at der skulle komme en opfordring fra Tirstrup Lufthavn om, at amtet skulle foretage undersøgelser omkring etablering af en ny lufthavn i regionen.<sup>570</sup> Udover denne omstændighed så betød den interne uenighed i Tirstrup Lufthavn, at lufthavnen generelt ikke kunne agere aktivt i procesforløbet 1995-1999 til fordel for etableringen af en ny lufthavn i regionen.<sup>571</sup> Derudover spillede Tirstrup Lufthavn en betydelig rolle alene i kraft af sin fysiske og faktiske tilstedeværelse. Det forhold, at man faktisk havde en lufthavn i regionen, som der ydermere igennem årene var postet penge i, og som lokalmiljøet havde accepteret, gjorde det væsentlig sværere for de beslutningstagende og beslutningsinfluerende aktører at gennemføre beslutningen om etableringen af en ny lufthavn. Samtidig gjorde de nævnte omstændigheder det lettere for de aktører, der var imod en ny lufthavn,

<sup>569</sup> Johannes Flensted-Jensen fremhævede efterfølgende netop Mogens Boyter som et eksempel på, at det østjyske erhvervsliv ikke var ubetinget for en ny lufthavn (Interview med Johannes Flensted-Jensen af 7.9.2010). Det kan altså således godt være, at Mogens Boyter arbejdede dedikeret for lufthavnen senere i procesforløbet, men det forhold, at han indledningsvis havde givet udtryk for en negativ vurdering af projektet, var altså nok til at sende et afgørende signal til amtet..

<sup>570</sup> Sidstnævnte var et af de krav, som Århus Amt stillede i Regionplan 1997 (Regionplan 1997, s. 93 f.). Herom sagde Flensted-Jensen efterfølgende, at det var et nødvendigt krav, og samtidig lagde daværende lufthavnsdirektør Poul Stenbøg ifølge Flensted-Jensen op til, at Tirstrup Lufthavn gerne ville flyttes (Ibid.). At Stenbøg lagde op til dette, i hvert fald implicit via sit arbejde for en ny lufthavn, har Flensted-Jensen bekræftet. Imidlertid må Flensted-Jensen samtidig have været ganske klar over de interne gnidninger mellem de fire kommuner om lufthavnens fremtid og været klar over, at det bestemt ikke ville være nogen enkel sag at få en sådan anmodning fra Tirstrup Lufthavn på plads.

<sup>571</sup> Daværende lufthavnsdirektør Poul Stenbøg var engageret i starten af processen til fordel for en ny lufthavn, men det skulle vise sig, at det var udtryk for hans egen personlige overbevisning og vurdering af lufthavnsspørgsmålet.



at argumentere imod lufthavnen eller forholde sig passive. Tirstrup Lufthavns indvirkning på procesforløbet kan med andre ord deles op to områder:

- 1) Lufthavnen spillede en aktørorienteret rolle, i hvilken den reelt var impotent grundet de indgroede konflikter i ejerkredsen.
- 2) Lufthavnen spillede en latent rolle i kraft af dens konkrete fysiske tilstedeværelse. Den omstændighed, at den lå der, gjorde det svært at flytte den og samtidig svært at etablere en ny lufthavn.<sup>572</sup>

Det sidste punkt var en betydelig faktor i procesforløbet, men begge forhold var medvirkende til at forringe chancerne for etableringen af en ny lufthavn.

### 5.5.2 Helhedsvurdering

Adskillige forhold gør sig gældende, når man skal pege på, hvorfor lufthavnsplanerne ikke blev realiseret. På initiativplanet, dvs. på kommuneplan og erhvervsplan, fremstod projektet ikke stærkt nok. Århus Kommune tog sammen med de øvrige aktører i Styregruppen initiativ til både en rentabilitetsrapport og en rapport omkring en mulig ekstern medfinansiering af en ny lufthavn. Rapporternes resultater var imidlertid ikke stærke nok til at overbevise Århus Amt om, at man havde et tilstrækkeligt rentabilitetsgrundlag eller finansieringsgrundlag for en ny lufthavn. Imidlertid kan man også konstatere, at disse to økonomiske områder faktisk fyldte usædvanlig lidt i debatten fra amtets side. Det var således generelt andre forhold, der blev anført som ”problematiske” fra amtets side, hvorfor man faktisk kan stille et stort spørgsmålstegn ved, om amtet havde ændret holdning, selvom de to rapporter havde været nok så uangribelige i deres konklusioner. Om erhvervslivet kan siges, at det ikke i tilstrækkeligt omfang bakkede op om projektet, hvilket gjorde det lettere for politikkerne at forholde sig passive eller ligefrem være imod projektet. Århus Amt, som besad positionen som regionplanmyndighed og ekspertisen til at få udarbejdet de nødvendige undersøgelser, strittede kraftigt imod planerne om en ny lufthavn fra start til slut i procesforløbet. Amtets modvilje betød, at der internt i regionen var ”åben krig” om spørgsmålet mellem de for projektet involverede kommuner (først og fremmest Århus Kommune)

---

<sup>572</sup> Dette kan siges at overlape med Paul Krugmans fokus på *path dependency*, hvor en historisk tilfældighed, i dette tilfælde en af tyskerne anlagt militærlufthavn, får varig betydning for en given region (jf. teoriafsnittet).

og amtet. Dermed var der ikke det regionale politiske sammenhold om projektet, som synes at være en forudsætning for at få et så stort regionalt infrastrukturelt anlæg igennem.<sup>573</sup> Amtet havde muligvis ret i, at projektet ikke ville komme igennem i Trafikministeriet, men det ændrer ikke ved, at amtets adfærd fjernede førnævnte grundpræmis, som fremstod som helt central for, om projektet overhovedet havde nogen gang på jorden.<sup>574</sup> I øvrigt skal det igen påpeges, at det var et åbent spørgsmål, om projektet ville være kommet igennem hos de centrale myndigheder. Om end det kan siges, at der især i slutforløbet var en mere negativ holdning til lufthavnsspørgsmålet fra de centrale myndigheders side, så havde sagen muligvis fået et andet resultat, såfremt der havde været regional opbakning om lufthavnsprojektet.

Endelig bør Billund Lufthavn og Tirstrup Lufthavn inddrages, som afgørende forhold omkring forløbet. Billund Lufthavn var allerede Danmarks andenstørste lufthavn på det tidspunkt, hvor ideerne om en ny storlufthavn ved Århus dukkede op i 1995. Endvidere havde Billund Lufthavn allerede i 1995 cirka dobbelt så mange passagerer som Tirstrup Lufthavn. På den baggrund kan man sige, at Billund allerede på det tidspunkt uofficielt var Danmarks anden internationale lufthavn. Tanken om, at Billund Lufthavn muligvis skulle om ikke nedlukkes så kraftigt neddroles, var en særdeles ømtålelig beslutning politisk set. Hvad angik Tirstrup Lufthavn, så fremstod den som en stopklods for projektet – både som den fungerede aktørmæssigt set og i kraft af sin blotte tilstedeværelse.

Hvis man anlægger den teoretiske aktørmodel, som Jørgen Kristiansen har udviklet på baggrund af Jens Müllers teorier om infrastrukturelle anlæg, synes det også tydeligt, at lufthavnsprojektet ikke

---

<sup>573</sup> Jf. nedenfor.

<sup>574</sup> Netop præmissen omkring kravet om regional enighed er blevet anført af den tidligere stadsdirektør Poul-Erik Jensen, som den centrale årsag sammen med projektets startforløb til, at lufthavnsplanerne led skibbrud. Således vurderer Poul-Erik Jensen: ”Efter min personlige opfattelse er hovedårsagen til, at sagen med flytningen af lufthavnen mislykkedes, at den var startet forkert med en sikkert velment, men uhyre spontan udmelding fra lufthavnsdirektøren i Tirstrup. Sagen burde have været startet ved, at Århus Amt og interesserede kommuner havde lavet en ordentlig forberedelse. En sådan forberedelse skulle først og fremmest være centreret om at finde den mest optimale placering ud fra miljømæssige, flytekniske, infrastruktur-mæssige og økonomiske kriterier. Den eller de direkte involverede kommuner skulle naturligvis inddrages i forberedelsen af sagen. Jeg føler mig overbevist om, at hvis man var startet på denne måde, og hvis der kunne opnås enighed mellem Århus Amt, den mulige beliggenhedskommune samt kommuner som Skanderborg, Randers og Århus, så ville der i dag have ligget en ny lufthavn ved Tinning Hede i Hammel, der ville have været den optimale placering for den centrale lufthavn for hele Jylland.” (Skrivelse fra Poul-Erik Jensen af 9.11.2010, ”Citater vedrørende en ny lufthavn i Århus-området”). Hvad angår den indledende fase, hvor Stenbøg sprang ”bomben”, så har Poul-Erik Jensen givet ret i, at det ikke var gavnligt for mulighederne for en ny lufthavn. Dog synes det svært at se, at amtet skulle have ændret holdning så fundamentalt, såfremt man havde haft en ”rolig” indledning på procesforløbet.

stod stærkt. I teorien anlægges de betingelser, som aktørerne bag et infrastrukturelt projekt skal leve op til på makroniveauet (beslutningsniveauet):

7. Interesse i indførelsen og driften af den pågældende teknologi [infrastruktur].
8. Besidde magt og vedvarende ressourcer til at gennemtvinge sin interesse.
9. Råde over en organisation, som kan forene interesse og magt, og som kan gennemføre teknologiens etablering og drift.

Hvis man ser på initiativtagerne til projektet, nemlig de involverede kommuner, anført af Århus Kommune, og til dels de virksomheder, der var engageret i projektet, så levede de reelt kun op til det første punkt. De havde således en interesse i indførelsen og driften af etableringen af en ny lufthavn.

Hvad angik punkt 2, så stod det klart, at lufthavnstilhængerne ikke var i besiddelse af den fornødne magt i form af den beslutningskompetence, som var påkrævet for at gennemføre etableringen. Denne magt var placeret hos Århus Amt, Trafikministeriet, Miljøministeriet og potentielt Folketinget. Ingen af disse instanser var direkte positive over for projektet – snarere tværtimod når man især ser på slutfasen. Spørgsmålet var så, om lufthavnstilhængerne kunne etablere en organisation, som kunne ”forene interesse og magt” (punkt 3). Man kan sige, at nedsættelsen af Styregruppen, Arbejdsgruppen, DML og de løbende samarbejds møder mellem de involverede borgmestre var forsøg på at skabe et tilpas stærkt lobbyistpres på de involverede beslutningstagere (først og fremmest amtet), så man fik forenet interesse og magt. Dette lykkedes imidlertid ikke grundet en lang række forhold. Der var med andre ord et helt grundlæggende problem, når man ser på det magtmæssige aspekt, som reelt umuliggjorde, at initiativtagerne kunne gennemføre deres ”interesse” jævnfør punkt 2 og 3. Dertil kan man sige, at der samtidig var grundlæggende problemer i forhold til det lobbyarbejde, tilhængerne af en ny lufthavn gennemførte. Sidstnævnte hang i høj grad sammen med tyngden fra de aktører, der forsøgte at gennemføre det nødvendige ”pres”. I forhold til spørgsmålet om ressourcer (punkt 2) og gennemførelse af teknologiens etablering og drift (punkt 3), så forsøgte initiativtagerne at løse dette problem via FBOT-modellen. Men grundlæggende fejlede initiativtagerne altså på forholdet omkring fornøden magt, når man ser på Kristiansens model.<sup>575</sup> De involverede aktører fremstod altså inden for Kristiansens terminologi

<sup>575</sup> Hvis man ser på mikroniveauet i modellen (jf. teoriafsnittet), så kan det tilføjes, at de tre punkter faktisk kunne løses via den såkaldte FBOT-model, som initiativtagerne fik udvirket, såfremt den havde vist sig at fungere efter hensigten.

som potentielle teknologibærere i forhold til projektet. Denne aktørterm understreger, at lufthavnstilhængerne ikke var i stand til at løfte projektet selv. Sidstnævnte understreger, at de kommunale beslutningstagere havde for lidt direkte indflydelse på netop dette infrastrukturområde, og at de var afhængige af andre aktørers velvilje.

### 5.5.3. Perspektivering

Umiddelbart efter, at Flemming Knudsen havde trukket Århus Kommune ud af lufthavnsprojektet, forhørte det konservative byrådsmedlem Niels Brøchner sig om konsekvenserne af de kuldsejlede lufthavnsplaner for Århus-området.

Brøchner ønskede en udregning af de økonomiske konsekvenser for Århus Kommune ved at have eller ikke have en ny lufthavn. Udvalget for Økonomiske og Administrative Anliggender svarede herpå, med udgangspunkt i likely-case-scenariet i ScanAvia-rapporten fra oktober 1997, at man forventede en regional jobskabelse på 6.750 jobs i de første år stigende til en samlet jobskabelse på 9.375 efter en 10-årig periode som følge af en ny lufthavn. Hertil skulle fratrækkes de negative effekter ved nedlæggelse af lufthavnen i Tirstrup, som på daværende tidspunkt talte cirka 1.050 personer. Nettoeffekten ville således være 5.600 arbejdspladser i de første år og 8.225 efter en 10-årig periode. Af disse arbejdspladser blev 58,5 procent vurderet til at have bopæl i Århus Kommune, hvilket svarede til, at 3.276 af de beskæftigede ville have bopæl i Århus i de første år, stigende til 4.811 personer efter ti år. Tabet i skattemæssigt provenu for Århus Kommune blev således opgjort til ca. 3.300 jobs – stigende til ca. 4800 efter ti år.<sup>576</sup> Svaret og tallene, der byggede på det underlag, som ScanAvia-rapporten havde leveret, fokuserede imidlertid først og fremmest på de af en ny lufthavn direkte afledte arbejdspladser, de direkte jobs, og dertil de jobs, der ville blive afledt i regionen grundet genanvendelsen af penge til forbrug, varekøb og investeringer fra de arbejdspladser, som var direkte afledt af en ny lufthavn. Aspektet omkring en international lufthavns betydning for virksomhedslokalisering på et mere overordnet plan behandles meget sparsomt i 1997-rapporten. Konkluderende konstateres det herom, at en ny lufthavn vil medføre ”større tiltrækningskraft i forbindelse med lokalisering af nye virksomheder og organisationer”.<sup>577</sup> Et forhold, der ikke blev behandlet direkte i rapporten omkring virksomhedslokalisering vis a vis

<sup>576</sup> Århus Kommune, Borgmesterens Afdeling til Udvalget for Økonomiske og Administrative Anliggender:

”Besvarelse af spørgsmål rejst under byrådets behandling af pkt. 9 og 38 på dagsordenen i mødet den 9. juni 1999 – placering af en ny lufthavn i Århus området” af 11.6.1999 (MOB’s arkiv).

<sup>577</sup> ScanAvia: ”En økonomisk undersøgelse af en eventuel ny lufthavn i Århus området”, 1997, s. 59 f.

lufthavnssituationen, var den økonomiske aktivitet, man ville miste i regionen som følge af fraværet af en international lufthavn. I ScanAvia-rapporten konstateres det, i forbindelse med vurderingen af den erhvervsøkonomiske betydning af en ny lufthavn, at ”der er tale om estimer med stor usikkerhed, idet den konkrete erhvervs- og uddannelsesstruktur samt målemetoder i analyserne har væsentlig indflydelse på de angivne tal”.<sup>578</sup> Netop problemet med at komme frem til eksakte konkrete og valide data omkring betydningen af en ny lufthavn ved Århus synes også at være problem for lufthavnstilhængerne i den behandlede procesperiode.

Problemstillingen omkring etableringen af en ny lufthavn ved Århus involverede såvel infrastrukturelle efterspørgsels- som udbudsorienterede anlægsargumenter.<sup>579</sup> Ifølge initiativtagerne til den ny lufthavn var erhvervslivets resonanskapacitet af en sådan karakter, at der var et akut behov for en ny lufthavn (udnyttelsesgraden ville være høj), og dertil anså initiativtagerne lufthavnen som helt central, for erhvervslivets muligheder for at videreudvikle sig. Regionen ville således kunne tage et infrastrukturelt spring til betydelig gavn for erhvervslivet, såfremt man fik etableret en ”international lufthavn” på det rette sted – dvs. der, hvor der var det bedste befolkningsgrundlag. Modstanderne (det var i sin væsentlighed Århus Amt) mente modsat, at regionens erhvervsudvikling fint ville kunne varetages af den eksisterende lufthavn, i særdeleshed såfremt man investerede i forbedrede tilkørselsforhold, og at Tirstrup Lufthavn havde den fornødne kapacitet. Desuden fokuserede Århus Amt på, at regionen jo rent faktisk de seneste år havde haft en erhvervsøkonomisk udvikling, der havde været usædvanlig god inden for de eksisterende infrastrukturelle rammer – dvs. selv om regionens lufthavn var beliggende i Tirstrup. Amtets lufthavnsargumentation var grundlæggende efterspørgselsdrevet, og debatmæssigt lykkedes det i procesforløbet i høj grad amtet at få debatten til at fokusere på enten tekniske forhold omkring undersøgelsesforløbet eller efterspørgselsorienterede parametre omkring Tirstrup Lufthavn. Omvendt lykkedes det i mindre grad tilhængerne af en ny lufthavn at få debatten ført over i en udbudsdreven anlægsdiskussion, hvor de fik klargjort de infrastrukturelle og erhvervsøkonomiske perspektiver i en ny lufthavn. Sidstnævnte var da heller ikke let, da de tekniske formalia omkring lufthavnsansøgningen var af så afgørende betydning.

Hvis man ser på de udmeldinger, der kom fra Trafikministeriet i slutforløbet, så var disse også efterspørgselsorienterede i deres vurdering af en lufthavn. En ny lufthavn skulle vurderes i forhold til de da gældende behov og de følger (passagertab), som etableringen ville få i forhold til

<sup>578</sup> Ibid., s. 59 f.

<sup>579</sup> Jf. Mattson og Anderstigs teori i infrastrukturteoriafsnittet.

Tirstrup Lufthavn og de øvrige lufthavne i regionen. Der blev altså ikke fra de centrale myndigheders side lagt op til, at en ny lufthavn skulle vurderes som et igangsættende infrastrukturanlæg, der potentielt set kunne føre regionen op på et andet stadie infrastrukturelt og i forlængelse heraf erhvervsøkonomisk. Sidstnævnte argument var reelt Århus Kommunes stærkeste kort, men man kan sige, at i tilfælde af, at Trafikministeriet udelukkende ville vurdere spørgsmålet ud fra en efterspørgselsorienteret ramme, hvilket der blev lagt op til i slutforløbet, var svaret mere eller mindre givet på forhånd.

Når man skal vurdere erhvervslivets resonanskapacitet i forhold til luftfartsområdet, så pegede de rapporter, som DML fik udarbejdet, på, at der var et markant ønske og behov fra store dele af erhvervslivet, i forhold til at få forbedret forholdene på luftfartsområdet. Dette behov har typisk vist sig, når virksomhederne har nået en vis størrelse, hvorved de er blevet mere internationalt orienterede. Luftfartsproblemet stod således centralt i forbindelse med TDC's allokering af hovedsæde fra Århus til København, det stod og står som et infrastrukturelt hovedproblem for Grundfos, og det var ved at medføre, at Arla flyttede hovedsædet væk fra Århus i forbindelse med Arla-Campina sammenlægningsprocessen.<sup>580</sup>

Et pejlemærke, hvad angår en regions resonanskapacitet, er den erhvervsmæssige udvikling og erhvervslivets sammensætning i den pågældende region. Når man ser på erhvervslivets udvikling i Østjylland, har der, som nævnt, været en betydelig vækst de seneste årtier. Når man ser specifikt på Århus-området, har der været en markant brancheforskydning, idet servicesektoren har gennemgået en betydelig vækst samtidig med, at der har været en markant afindustrialisering. Udviklingen inden for servicesektoren har medført, at der inden for denne branche er opstået adskillige klynger inden for blandt arkitektur og IT-området.<sup>581</sup> Hvis man skal vurdere netop servicesektorens resonanskapacitet, og i særdeleshed sektorens muligheder for at videreudvikle sig, synes det centralt at fremhæve en større EU-finansieret undersøgelse, som blev udarbejdet i perioden 2001-2004 med fokus på netop servicesektorens lokaliseringsprioriteringer.<sup>582</sup> I forbindelse med undersøgelsen af

<sup>580</sup> Jf. erhvervsudviklingsafsnittet.

<sup>581</sup> Business Aarhus (der tidligere hed "Århus Kommunes Erhvervsafdeling") benytter i dag termen "styrkepositioner" i forhold til de brancheområder, hvor de anser Århus for at fremstå ekstraordinært stærkt erhvervsmæssigt. I den forbindelse fremhæves seks områder – blandt andet IT- og mediesektoren, arkitektur og design og vidensserviceområder (Business Aarhus:

<http://www.aarhuskommune.dk/sitecore/content/Subsites/businessaarhus/Home/Styrkepositioner.aspx>)

<sup>582</sup> Om undersøgelsen skal endvidere siges, at der fokuseres på syv større europæiske metropoler (Amsterdam, Barcelona, Berlin, Bruxelles, København, Strasbourg og Wien). Det overordnede mål var at finde de primære

de syv valgte lokaliseringer, tegnede sig et temmelig identisk billede. De små/mellemstore virksomheder anførte infrastrukturelle parametre som de mest afgørende lokaliseringsfaktorer.<sup>583</sup> Følgende fem lokaliseringsparametre blev af de små/mellemstore virksomheder vurderet som de mest afgørende: 1) lokale vejforbindelser, 2) parkeringsmuligheder, 3) nærhed til kunder, 4) de lokale kollektive trafikforbindelser (bus og tog) og endelig 5) øvrige vejforbindelser.<sup>584</sup> Udover at det fremgik, at de infrastrukturelle lokaliseringsfaktorer var mest betydningsfulde for de små/mellemstore servicevirksomheder, så er det værd at bemærke, at det var lokale og regionale infrastrukturelle parametre, der stod centralt for disse virksomheder.

Ovenstående billede ændrede sig imidlertid, når man ser på undersøgelsens resultater i forbindelse med de kvalitative interviews.<sup>585</sup> De to mest afgørende lokaliseringsfaktorer, som kom frem i den forbindelse, er dels 1) en strategisk geografisk position dels 2) regionens eksterne tilgængelighed.<sup>586</sup> Disse to, i høj grad sammenhængende, faktorer var med andre ord også møntet på infrastrukturelle forhold. Her var der imidlertid tale om den infrastruktur, som er internationalt orienteret – altså luftfart og til dels hurtige togforbindelser.<sup>587</sup> Hvis man igen vender tilbage til den østjyske regions resonanskapacitet i forhold til den erhvervsmæssige udvikling, som især Århus-området har gennemgået inden for serviceområdet, så synes der at tegne sig et problem for erhvervssektorens videreudvikling. Regionen har haft forholdsvis gode infrastrukturelle forhold, hvad angår lokal/regionaltrafikken, hvilket har været medvirkende til at udvikle en vækst inden for de små og mellemstore servicevirksomheder. Når man går videre og ser på disse virksomheders primære lokaliseringsbehov, når de vokser i størrelse – altså en strategisk geografisk position og regionens eksterne tilgængelighed – synes der at være et problem qua regionens begrænsede marked og internationale tilgængelighed. I forbindelse med sidstnævnte må det konstateres, at Tirstrup Lufthavn ikke i tilstrækkelig grad leverer denne service.<sup>588</sup> Den transportpolitiske udvikling inden

---

lokaliseringsfaktorer for virksomheder i den tertiære sektor. Undersøgelsen baserede sig på dels en større telefoninterview-undersøgelse dels kvalitative interviews. Hvor den kvantitative undersøgelse primært inddrog små/mellemstore virksomheder, inddrog de kvalitative interviews regionale eksperter (Bachmann, Marie (M.fl.): COMET, Enquiry of Enterprises, WP6, no7, Berlin 2003).

<sup>583</sup> Undersøgelsen involverede en længere række lokaliseringsfaktorer, som overordnet set var delt ind i fem grupper (location, traffic, labour supply, market/environment, soft factors) (Ibid., s. 196 f.).

<sup>584</sup> Ibid., s. 195 ff.

<sup>585</sup> De kvalitative interviews byggede på interviews med eksperter inden for større servicevirksomheder eller konsulentfirmaer, der rådgav større firmaer om lokalisering. Som sådan var de kvalitative interviews først og fremmest udtryk for større servicevirksomheders lokaliseringsevne. (Ibid., s. 197 f.).

<sup>586</sup> Disse to forhold stemmer ganske godt overens med Krugmans teorier, hvor nærheden til markedet og transportomkostningerne er bestemmende for virksomhedens lokalisering (jf. teori afsnittet).

<sup>587</sup> Bachmann, Marie (M.fl.): COMET, Enquiry of Enterprises, WP6, no7, Berlin 2003, s. 196 ff.

<sup>588</sup> Hurtige togforbindelser er det andet infrastrukturuområde, der eventuelt kunne levere hurtig transport ud og ind af regionen, men heller ikke her er regionen dækket ind (Jf. afsnittet om baneudviklingen i Østjylland).

for luftfartsområdet i Østjylland, som den har udviklet sig siden Anden Verdenskrig, og som ovenstående case har skildret, fremstår på basis af ovenstående som et problem for regionens erhvervsmæssige videreudvikling – i særdeleshed inden for servicebranchen, hvor hurtig persontransport på internationalt plan fremstår som et helt centralt forhold, når virksomhederne opnår en vis størrelse. Under de nuværende infrastrukturelle forhold synes disse virksomheder umiddelbart at stå tilbage med to muligheder – enten at de ikke videreudvikler sig, ifald de opnår en vis størrelse, eller at de flytter deres hovedsæde til en anden region.



## 6. Århus Havns udvidelsesproces i 1990erne

### 6.1 Indledning

Det følgende kapitel vil analysere processen omkring udvidelsen af Århus Havn i 1990erne. Dette involverer en gennemgang af selve hændelsesforløbet og en nærmere analyse heraf med fokus på hovedaktørerne og de politiske beslutningsrammer, som havneudvidelsen udspillede sig inden for. Afsluttende vil der komme en gennemgang af hovedaktørerne i processen med fokus på deres ageren og betydning. Endvidere vil forløbet blive vurderet i forhold til de teoretiske problemstillinger, der tidligere er blevet gennemgået, hvilket især involverer aspektet omkring udbuds- og efterspørgselsdrevne infrastrukturinvesteringer og forholdet omkring *path dependency*. Den følgende case kan ud fra et transportmæssigt perspektiv siges at adskille sig fra lufthavns scenen, idet lufthavnsspørgsmålet primært relaterede sig til persontransportområdet, mens havneudvidelsen først og fremmest var relateret til godstransportområdet. Modsat lufthavns scenen vil dette kapitel ikke begive sig af med at lave en fremadrettet vurdering af det behandlede infrastrukturanlæg/transportområde *vis a vis* erhvervsudviklingen i Østjylland, da dette for Århus Havns vedkommende allerede er gjort i transportafsnittet.<sup>589</sup>

Følgende to oversigter vil indledningsvis give et grundrids af havneudvidelsen. Den ene relaterer sig til faseudviklingen, mens den anden giver et overblik over hovedtræk siden 1990.

Udvidelsesprocessen kan groft sagt deles ind i følgende faser:

- *Initiativfasen*: perioden hvor hovedaktørerne bag projektet tog initiativ til den senere udvidelse. Denne fase kan groft sagt siges at være fra 1990-1993.
- *Planlægningsfasen*: hvor initiativtagerne udarbejdede handlingsplanen af 1993 og Masterplanen af 1995. De to planer dannede tilsammen et vigtigt grundlag for den efterfølgende fase.

---

<sup>589</sup> Der vil dog kort komme et ganske kortfattet afsnit, der beskriver Århus Havns udvikling efter den politiske beslutning om at udvide havnen blev truffet.

- *Udviklings- og beslutningsfasen*: Perioden 1996 til 1998, da man havde offentlighedsfasen om kommuneplantillæg, regionplantillæg samt af VVM-undersøgelsen. Endvidere skulle de beslutningstagende organer tage stilling til, hvorvidt der kunne gives grønt lys til, om udvidelsen kunne gå i gang.
- *Konstruktionsfasen* (og dertil kunne man tilføje forhandlingsfasen, eller udvekslingsfasen, idet der pågik en forhandling omkring de bynære havnearealer mellem Århus Kommune og Århus Havn): Fra ultimo 1998 og frem. I 1998 påbegyndes etableringen af de nye havnearealer, og der bliver indledt forhandlinger omkring de bynære havnearealer, som efter et forhandlingsforløb overdrages til Århus Kommune, mod at havnen til gengæld kan udvide videre mod øst. Forhandlingerne omkring overdragelsen af de bynære havnearealer blev sluttet i 2005.

Følgende punktoversigt giver en overordnet fremstilling af hovedbegivenheder omkring havneudvidelsen:

- **1990-1993**: De indledende tiltag omkring Havneudvidelsen påbegyndes. Planerne for en udvidelse drøftes internt mellem Århus Havns administration, Havnebestyrelsen og havnens brugere.
- **1993**: Århus Havn fremsætter Handlingsplanen (første ideforslag til en havneudvidelse).
- **1995**: Masterplanen fremsættes, hvorefter den er til gennemarbejdelse i Magistratens 2. Afdeling.
- Dec.: Byrådet godkender enstemmigt, at Masterplanen lægges til grund for den videre planlægning af havneudvidelsen.
- **Medio 1996**: Foroffentlighedsfase for kommuneplantillæg, regionplantillæg og VVM-undersøgelse.
- Juli/aug.: Amtet påbegynder de indledende undersøgelser til brug for VVM-rapporten. Undersøgelserne viser, at udbygning fra Nordhavnen ikke er realistisk. Amtet fremlægger ”Byhavnsforslaget”.
- Okt.: Århus Havn fremsætter forslaget ”Den Reviderede Masterplan”.
- **Maj 1997**: VVM-rapporten fremlægges.

- Juni: Århus Amt og Århus Kommune udarbejder forslag om hhv. regionplantillæg og kommuneplantillæg på baggrund af VVM-undersøgelsen.
- Aug.: Århus Amt og Århus Kommune fremlægger de udarbejdede plantillæg, og offentlighedsfasen på otte uger går i gang.
- Dec.: Amtet og kommunen godkender plantillæggene.
- **April 1998:** Århus Byråd godkender, at første etape kan påbegyndes efter samme måned at have fået forhåndsgodkendelse til udvidelsen fra Trafikministeriet (sagen ankes derpå af utilfredse borgere).
- Juni: Byrådet godkender igen påbegyndelsen af byggeriet (efter at Naturklagenævnet havde afvist førnævnte anke).
- Juli: Skov- og Naturstyrelsen giver tilladelse til, at der oppumpes store mængder sand til de nye ydermoler.
- Sept.: Trafikministeriet giver den sidste godkendelse.
- Okt.: Udvidelsesarbejdet påbegyndes.<sup>590</sup>

## 6.2 Udvidelsesprocessen

Århus Havn indikerede allerede med handlingsplanen af 1990, at der var behov for en snarlig udvidelse af havnen. Planen var da, at Århus Havn skulle have en langtidsplan på plads i 1998. Det stod imidlertid hurtigt klart, at havnen ville nå den maksimale kapacitet på 10.000.000 tons pr. år tidligere end forventet. Umiddelbart efter handlingsplanen af 1990 begyndte man derfor fra Århus Havns side at sondere mulighederne for en fremskyndelse af havnens udbygning. Da havnedirektør Kaj Schmidt luftede en eventuel snarlig udvidelse af havnen for Havneudvalget i starten af 1990'erne, fik han opbakning med det samme fra det samlede udvalg inklusive formanden, daværende borgmester Thorkild Simonsen.<sup>591</sup> Det var imidlertid ikke alene Århus Havn og havneudvalget, der ønskede en hurtig havneudvidelse. Også havnens brugere, der var – og er – samlet i Den Rådgivende Havnekomité, bakkede kraftigt op om initiativet.<sup>592</sup> På denne baggrund

<sup>590</sup> Oversigten bygger på Rohde (m.fl.) 2001, s. 34 ff., Mathiesen 2001, s. 14 ff. samt egne vurderinger på baggrund af interview (interview med Kaj Schmidt af 25.8.2010 og interview med Thorkild Simonsen af 23.8.2010).

<sup>591</sup> Mathiesen 2001, s. 9 f. samt interview med Kaj Schmidt af 25.8.2010 og interview med Thorkild Simonsen af 23.8.2010. Kaj Schmidt havde allerede i 1986 offentligt udtalt, at en kommende udvidelse af Århus Havn ville indebære en udvidelse af Østhavnen, og at fokus ville være rettet mod containertrafikken (Lauritzen 1986, s. 14 f.).

<sup>592</sup> Mathiesen 2001, s. 9 f. samt interview med Kaj Schmidt af 25.8.2010 og svarskrivelse fra Kaj Schmidt af 21.8.2010 s. 3 f.

fik Århus Havn, i samarbejde med Havneudvalget, udarbejdet en handlingsplan i 1993. Heri blev der gjort status for havnens daværende kapacitet, havnens målsætninger og de ønsker, havnen havde for den videre udbygning. I handlingsplanen fastslog Århus Havn, at den hurtigt var ved at nå kapacitetsgrænsen, og at en kommende udbygning skulle være godkendt senest i 1998. Handlingsplanen lagde heller ikke skjul på, at ambitionerne fra havnens side var særdeles store, idet den fastslog, at Århus Havn ”vil markere sig som Danmarks transportcenter og som trafikknudepunkt mellem Østersøområdet, Skandinavien, øvrige Europa og de oversøiske områder. Havnen indgår i EF’s transportnet og skal være et aktivt center for den kombinerede trafik mellem skib, bil og bane”.<sup>593</sup> Hermed fastslog Århus Havn, at det var havnens klare mål at etablere sig som Danmarks ubestridt største containerhavn. Ud over at imødegå problemet omkring manglende kapacitet på havnen fastslog Århus Havn også, at en hurtig udvidelse var nødvendig, såfremt havnen skulle fremstå som en effektiv og konkurrencedygtig havn. Endvidere understregede havnen, at en kommende udvidelse skulle være en fleksibel proces, hvor udbygningen fandt sted i takt med havnens behov.<sup>594</sup>

### 6.2.1. Den juridiske proces omkring havneudvidelsen

En eventuel havneudvidelse var underlagt en længere politisk og juridisk proces. For det første skulle der foreligge et forslag til havneudvidelse fra Århus Havns side. På baggrund af dette forslag skulle der vedtages både et regionplantillæg fra amtets side og et kommuneplantillæg fra Århus Kommunes side. Inden disse to tillæg kunne vedtages, skulle det offentlige (borgere, organisationer etc.) have mulighed for indsigelse, og dertil skulle der udarbejdes en VVM-rapport, der vurderede de miljømæssige konsekvenser af en eventuel havneudvidelse.<sup>595</sup> I forhold til regionplan- og kommuneplantillæg skulle processen forme sig som følger:

- Samtidig foroffentlighedsfase for kommuneplantillæg, regionplantillæg og VVM.
- Udarbejdelse af konkret forslag på grundlag af foroffentlighedsfasen.
- Samtidig offentlighedsfase for regionplantillæg, VVM og kommuneplantillæg.

<sup>593</sup> Masterplan for Århus Havn af 1995, s. 4 f.

<sup>594</sup> Røhde (m.fl.) 2001, s. 16 ff.

<sup>595</sup> VVM står for ”Vurdering af Virkninger på Miljøet”. Ifølge Planloven var det påkrævet med en VVM-rapport ved etablering af ”større landanlæg i forbindelse med havne, der kan anløbes af skibe over 1350 tons” (Århus Amt, ”VVM rapport om udvidelse af Århus Havn 1997”, s. 1 f.).

- Afsluttende by- og amtsrådsbehandling.<sup>596</sup>

Endelig var det påkrævet med en godkendelse fra Trafikministeriet, der dels var myndighed for anlæg på søterritoriet, dels var tilsynsmyndighed i henhold til havnelovens § 3, stk. 2. Også Kystinspektoratet og Skov- og Naturstyrelsen var det nødvendigt at få tilladelser fra, inden en endelig havneudvidelse kunne træde i kraft.<sup>597</sup> Sidstnævnte to instanser havde et miljømæssigt perspektiv, men ville næppe modsætte sig, såfremt en VVM-rapport forinden havde fastslået, at en eventuel udvidelse var miljømæssigt forsvarlig.

### 6.2.2. Masterplanen af 1995

Efter at Århus Havn havde udarbejdet handlingsplanen i 1993, udarbejdede konsulentfirmaet Rambøll et forslag til en egentlig masterplan for havnen efter opdrag fra Århus Havn. I starten af 1995 blev forslaget sendt til Magistratens 2. Afdeling i Århus Kommune, der efterfølgende nedsatte en arbejdsgruppe med repræsentanter fra Århus Havn og Borgmesterens Afdeling, der skulle udarbejde en overordnet bymæssig vurdering. I december 1995 fremlagde man på baggrund af Rambøll-rapporten og arbejdsgruppens vurdering en egentlig masterplan, der blev enstemmigt godkendt af Århus Byråd, og den politiske proces omkring udvidelsesplanerne kunne gå i gang.<sup>598</sup> Masterplanen af 1995 lagde op til, at havnearealet skulle udvides med 166 ha (fra 182 ha til 348 ha). Omsætningen skulle stige fra 7 mio. til 20 mio. tons, og den samlede udvidelse blev anslået til at koste 2.300 mio. kr. Masterplanen lagde op til, at der skulle være tre nye indvindingsområder, som skulle udvikles i tre etaper. Den første etape skulle bestå i en betydelig udbygning i østlig retning, hvor der skulle være containerhavn. Den anden etape skulle være en udbygning fra den gamle containerterminal på Pier 4 (Nordhavnen), som skulle være trafikhavn og senere hen bruges til godsfærger. Dertil lagde Masterplanen op til, at der kunne laves en tredje etapeudbygning fra oliehavnen.<sup>599</sup> Af Masterplanen fra 1995 fremgik, at man var bevidst om den øgede trafik, som

<sup>596</sup> Århus Havn skal udvides – Orientering og debat om region- og kommuneplantillæg, Århus Amt 1996. I forbindelse med den overordnede planproces kan i øvrigt tilføjes, at man kan inddеле denne i fire lag. For det første har man en landsplanredegørelse, der fastlægger de overordnede trafikstrukturelle rammer på landsplan. Dernæst har man regionalplanerne (på daværende tidspunkt udarbejdet af amterne), der fastlægger de regionale trafikstrukturelle rammer i henhold til og i overensstemmelse med landsplanredegørelsen. Derpå har man kommuneplanerne, der er udarbejdet, så de ikke strider imod regionplanen. Endelig har man lokalplanerne, der er udarbejdet, så de tager hensyn til og ikke strider mod kommuneplanen (Retsinformation: <https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=12202>).

<sup>597</sup> Mathiesen 2001, s. 27 f. samt Rohde (m.fl.) 2001, s. 15 f.

<sup>598</sup> Rohde (m.fl.) 2001, s. 34 f. samt Masterplan for Århus Havn, Århus Kommune 1995, s. 3 f.

<sup>599</sup> Masterplan for Århus Havn, Århus Kommune 1995, s. 3 ff.

havneudvidelsen ville medføre indenlands på de nære udfaldsveje fra havnen, men at man ville afvente VVM-rapportens vurdering, før der skulle laves videre vurderinger her.

Med godkendelsen af Masterplanen af 1995 kunne den politiske proces om tillæg til region- og kommuneplanen samt de indledende VVM-undersøgelser gå i gang. Et helt centralt element i processen var inddragelsen af offentlige meningstilkendegivelser. I midten af 1996 forløb den offentlige idefase, som strakte sig over otte uger. Resultatet heraf var 30 indsigelser, der først og fremmest gav udtryk for bekymring over samspillet mellem havnen og byen samt forholdene omkring den øgede trafik.<sup>600</sup>

I samme periode iværksatte Århus Amt en trafikanalyse og undersøgelser af jordbundsforholdene for de i Masterplanen påtænkte havneudvidelser. Undersøgelserne, der skulle bruges i VVM-rapporten, gjorde det imidlertid hurtigt klart, at jordbundsforholdene langtfra var ideelle for den tiltænkte udvidelse i Nordhavnen. En eventuel udvidelse her ville derfor blive betydeligt mere omkostningsfuld, end Masterplanen havde regnet med.

Mens amtet skulle forestå VVM-undersøgelserne, skulle Århus Havn bære udgifterne. I henhold til loven omkring VVM-undersøgelser var amtet forpligtet til at komme med alternative forslag i forhold til det eksisterende. I den forbindelse stod det klart, at amtets Udvalg for Miljø og Teknik ville fremlægge ”Byhavnsforslaget”, i hvilket Århus Havn skulle rømme de indre havnearealer til fordel for byudviklingsformål og lede trafikken langs kystlinjen udenom. Til gengæld skulle havnen kunne udvide mod øst, som det var beskrevet i Masterplanen af 1995.<sup>601</sup>

I oktober måned 1996 fremlagde Århus Havn et nyt forslag, grundet de tidligere på året udarbejdede geotekniske undersøgelser, der havde påvist dårlige jordbundsforhold i dele af havnen. Det nye forslag fra Århus Havn skulle blive kendt som Den Reviderede Masterplan. I denne afstod Århus Havn fra en udbygning af Nordhavnen, mens de øvrige udvidelsesmuligheder fra den tidligere plan blev fastholdt. Ved udvidelsen af Østhavnen skulle der ifølge den ny plan etableres en ny containerterminal. Desuden ville havnen bevare de bynære havneområder til erhvervsmæssig aktivitet.

<sup>600</sup> Rohde (m.fl.) 2001, s. 35 f. samt Mathiesen 2001, s. 15 f.

<sup>601</sup> Rohde (m.fl.) 2001, s. 35 f. samt Mathiesen 2001, s. 15 ff. Det præcise beløb for VVM-undersøgelserne fremgår lidt uklart, men i 2001 vurderede havnedirektør Bjarne Mathiesen, at de samlede omkostninger for havnen i forbindelse med det juridiske dokumentationsarbejde stod i ”over 20 mio. kr.” (Mathiesen 2001, s. 26 f.).

### 6.2.3. VVM-rapporten

I maj 1997 udsendte Århus Amt sin VVM-rapport. I rapporten gennemgik amtet fem mulige scenarier:

1. Den såkaldte Nulløsning. Her blev Århus Havn fastholdt inden for de eksisterende rammer, som så i givet fald kunne moderniseres. Dette forslag skulle dog først og fremmest forstås og benyttes som et sammenligningsgrundlag for de øvrige scenarier.
2. Det såkaldte Grenåforslag. Ifølge dette forslag skulle Århus Havn gennemgå en særdeles begrænset udbygning, mens store dele af trafikken blev ledt til Grenå Havn. Dette forslag, stillet af Grenå Kommune, nød dog ikke videre opbakning og blev ikke behandlet dybtgående.
3. Masterplanen af 1995. Dette forslag blev heller ikke analyseret videre, da de geotekniske undersøgelser reelt havde medført, at det var taget af bordet.
4. Den Reviderede Masterplan. Århus Havns eget reviderede forslag, som beskrevet ovenfor.<sup>602</sup>
5. Byhavnsforslaget. Amtets forslag med fokus på en stor udvidelse af Østhavnen med mulighed for at havnen kunne foretage en senere udbygning her. Sidstnævnte skulle være kompensation for, at havnen afgav de bynære arealer til byrelaterede formål.<sup>603</sup>

VVM-rapporten behandlede kun de sidste to forslag i dybden, mens forslag 2 og 3 fik en ”overordnet vurdering”. Forslag 1 var, som nævnt, kun et sammenligningsgrundlag i forhold til de øvrige forslag. Med andre ord var det altså kun Den Reviderede Masterplan og Byhavnsforslaget, der var til egentlig vurdering. I forbindelse med VVM-rapportens behandling af sidstnævnte to forslag var amtets overordnede konklusion, at de miljømæssige konsekvenser af en havneudvidelse var acceptable.<sup>604</sup>

<sup>602</sup> Jf. Figur 1 nedenfor.

<sup>603</sup> Rohde (m.fl.) 2001, s. 25 ff., Mathiesen 2001, s. 16 ff. samt Århus Amt, VVM-rapport om udvidelse af Århus Havn, Århus 1997 s. 1 ff.

<sup>604</sup> Århus Amt 1997, VVM-rapport om udvidelse af Århus Havn, s. 1 ff. samt Århus Amt 1997, Regionplantillæg om udvidelse af Århus Havn, s. 41 f.



Figur 1: Århus Havns forslag – Den Reviderede Masterplan:



Kilde: Århus Amt: Regionplantillæg om udvidelse af Århus Amt 1997.

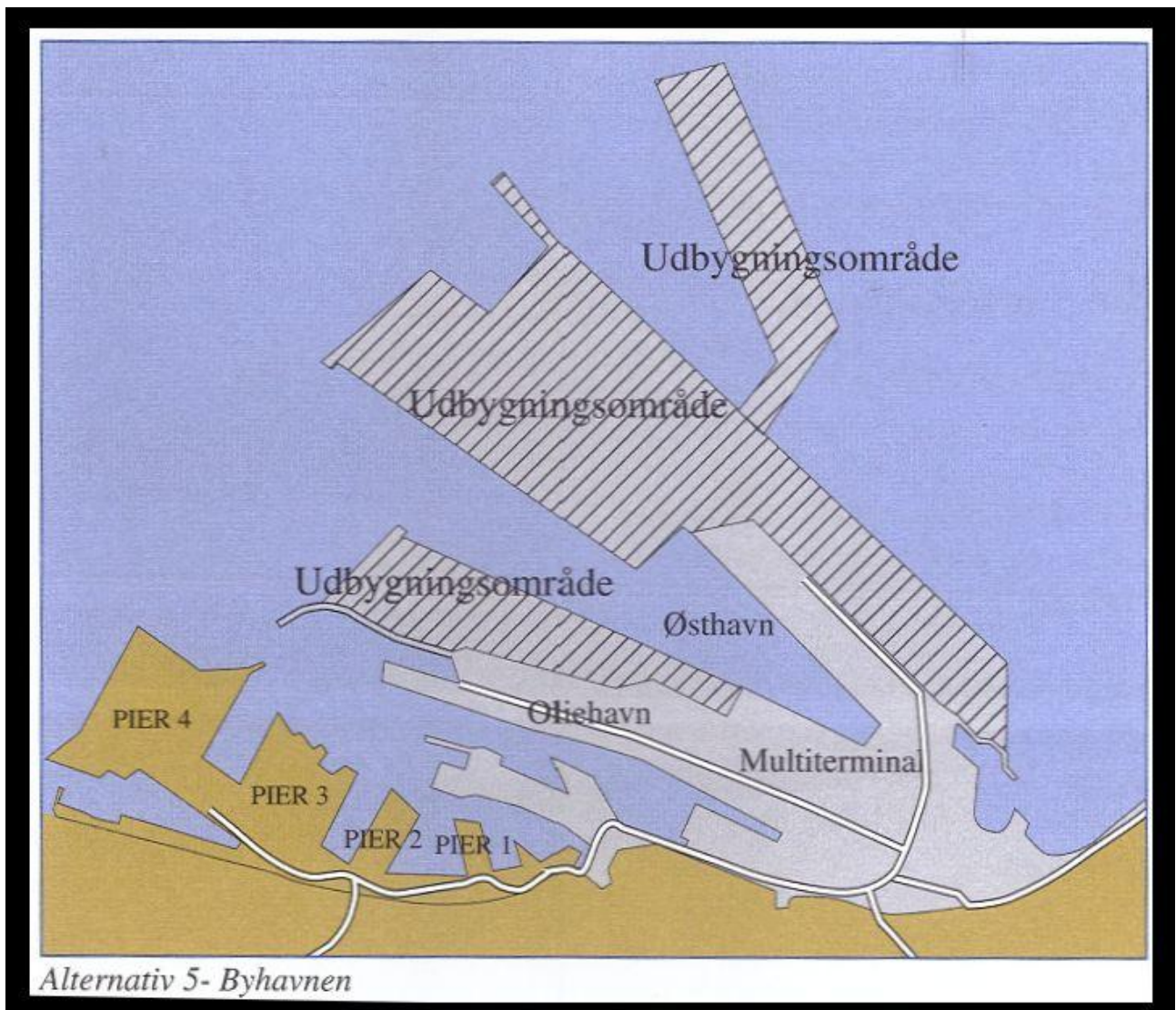
VVM-rapporten var dog ikke uden knaster. Hvad angik trafikbelastningen ind i landet, som umiddelbart var det primære miljøspørgsmål i den offentlige debat, fastslog rapporten, at der ville blive betydeligt mere trafik som følge af en havneudvidelse.<sup>605</sup> Dette ville, ifølge rapporten, indebære, at der på de to hovedindfaldsveje til havnen skulle foretages en form for udbygning og/eller regulering. Det samme måtte forventes for en del af havnens vejnet. Dertil ville der blive en

<sup>605</sup> Eksempelvis vurderede VVM-rapporten, at der, såfremt man valgte Byhavnsforslaget, og man lavede en maksimal udbygning, ville ske en stigning i trafikken på Marselis Boulevard fra 1996 til 2020 på 60-73 % og en stigning på strækningen Nørreport-Nørrebrogade-Randers på 45-67 % (Århus Amt 1997, VVM-rapport om udvidelse af Århus Havn, s. 110 ff.).



forøgelse af støjniveauet, som specielt for Marselis Boulevards og Randersvejs vedkommende krævede støjnedsættende tiltag. Sidstnævnte var dog ikke så overraskende, da rapporten i samme ombæring konstaterede, at støjniveauerne allerede på daværende tidspunkt var for høje. Hvad angik havneudvidelsens konsekvenser for luftforureningen, konkluderede rapporten, at ”luftforureningen ikke er kritisk på nogen af de strækninger, som belastes væsentligt med havnetrafik”.<sup>606</sup>

Figur 2: Forslaget fra Århus Amt - Byhavnsforslaget:



Kilde: Århus Amt: Regionplantillæg om udvidelse af Århus Amt 1997.

<sup>606</sup> Ibid., s. 114 f. Luftforureningsberegningerne byggede på en forventet reduktion af NO<sub>2</sub>-udslippet pr. bilkm. (Ibid., s. 114 f.).

På baggrund af VVM-undersøgelsen lavede såvel Århus Amt som Århus Kommune et forslag til hhv. regionplanen og kommuneplanen i juni måned 1997. Herefter var der for begge forslag en offentlighedsfase på otte uger, hvorefter de skulle behandles i Amts- og Byrådet. I august måned 1997 sendte en enig magistrat i Århus Kommune kommuneplantillægget til offentlig høring, efter at det var blevet gennemarbejdet i Borgmesterens Afdeling og Magistratens 2. Afdeling. Det af kommunen anbefalede forslag var Århus Havns forslag – altså den Reviderede Masterplan.<sup>607</sup> Århus Amt satte også, som det var aftalen, sit forslag til regionplantillæg til høring i august måned 1997. Amtet fastslog i sit plantillæg, at man som udgangspunkt skulle sikre, at udvidelsen kunne finde sted som beskrevet i Den Reviderede Masterplan, da det var vigtigt at lægge vægt ”på bygherrens” ønsker til og vurdering af projektet.<sup>608</sup> Amtet fastslog imidlertid samtidig, at man skulle sikre muligheden for, at byhavnsalternativet kunne realiseres ”i et langsigtet perspektiv”. Amtet begrundede dette med de samspilsproblemer, der allerede var mellem havnen og byen, og som amtet antog ikke ville blive mindre ved en større havneudvidelse.<sup>609</sup> Hvad angik de trafikale forhold landværts, vurderede amtet, at det kunne blive nødvendigt med større eller mindre udbygninger af de eksisterende nordlige og sydlige adgangsveje til havnen samt støjafskærmning ”alt afhængig af den trafikudvikling, som finder sted”.<sup>610</sup>

#### 6.2.4. Fra offentlighedsfase til vedtagelse af plantillæg

I forbindelse med offentlighedsfasen og på baggrund af trafikproblematikken på de store indfaldsveje til havnen, som VVM-rapporten påpegede, nedsatte Teknisk Udvalg i Århus kommune et ad hoc udvalg i augustmåned 1997, der skulle arbejde for en trafikløsning.<sup>611</sup> Havneudvidelsen og de otte ugers offentlighedsfase i denne periode medførte en mængde debat i medierne og på møder, hvor borgere og politikere havde mulighed for at ytre sig. Da offentlighedsfasen var slut, havde

<sup>607</sup> Rohde (m.fl.) 2001, s. 36 ff.

<sup>608</sup> Dette var en henvisning til Århus Havn udmeldinger vedrørende Byhavnsforslaget, ifølge hvilket havnen skulle afgive de bynære havnearealer til rekreative byformål. Århus Havn og havnedirektør Kaj Schmidt havde her gjort det meget klart, at havnen ikke kunne undvære disse arealer, da de var centrale for havnens erhvervmæssige virke (interview med Kaj Schmidt af 25.8.2010 samt Rohde (m.fl.) 2001, s. 1 ff.).

<sup>609</sup> Århus Amt, Regionplanstillæg om udvidelse af Århus Havn, Århus 1997, s. 41 f.

<sup>610</sup> Ibid., s. 43 f. Amtet vurderede, at der ved en fuld udbygning af havnen ville ske en forøgelse af det daglige antal bilture i 2020 på 75 % og en forøgelse af lastbilture på 175 %. Amtet konstaterede imidlertid samtidig, at den havnerelaterede trafik ikke udgjorde en særlig stor del af byens trafik, så snart man kom lidt væk fra havnen. Udbygning af vejnettet uden for havnens nærhed var derfor relateret til den generelle vækst i trafikken (Ibid.).

<sup>611</sup> Udvalget bestod af Thorkild Simonsen (S), Hans Schiøtt (V), formand for Teknisk Afdeling og rådmænd for Mag. 2. Afd., Edward Pedersen (S), Økonomiudvalget, Bjarne Ørum (R), Økonomiudvalget, Flemming Knudsen (S), rådmænd, Poul B. Skou (K) og Jørgen Skou (SF) (Rohde (m.fl.) 2001, s. 38 f.).

kommunen modtaget i alt 180 indlæg, mens amtet havde modtaget 129 indlæg. Indlæggene lagde især vægt på trafikproblemer og samspillet mellem by og havn.<sup>612</sup>

I december måned afsluttede man offentlighedsdebatten, og planerne var for anden gang til behandling i amts- og byråd. Den 2. december 1997 vedtog amtet deres regionplantillæg, og fem dage senere vedtog byrådet tillæg nr. 131 til kommuneplanen. Begge tillæg blev vedtaget med massivt flertal, nemlig 30 ud af 31 stemmer.<sup>613</sup> I amtsrådet var det kun den rød-grønne politiker, der ikke stemte for.<sup>614</sup> For byrådets vedkommende var det kun SF og EL, som var betænkelige ved planen, og i sidste ende besluttede SF sig alligevel til at stemme for det, mens EL stemte imod ud fra den betragtning, at planerne var forceret igennem, og at ”det var embedsmænd fra havnen, der havde haft held til at overbevise medlemmerne i havneudvalget om, hvor stort behovet var”.<sup>615</sup> I forbindelse med at byrådet traf beslutningen, åbnede det også for, at byen kunne overtage de bynære havnearealer, idet politikerne allerede her gjorde klart, at der inden for kort tid skulle være en idekonkurrence om brugen af de indre havnearealer til rekreativt areal.<sup>616</sup> Med amtets og kommunens vedtagelser af plantillæggene var de centrale knaster fjernet, og havneudvidelsen kunne påbegyndes, så snart Århus Havn havde fået de sidste tilladelser på plads fra ministerierne.

### 6.2.5. Epilog

Den havneplan, der blev vedtaget, var officielt havnens reviderede masterplan, men samtidig blev der åbnet for, at man skulle kunne inkorporere amtets ide om byhavnsalternativet.<sup>617</sup> Meget hurtigt kom der gang i debatten omkring, hvad man eventuelt kunne bruge de bynære havnearealer til set fra et bymæssigt perspektiv. I 1999 afholdt således Århus Kommune en åben byplanidekonkurrence, hvilket resulterede i en lang række forslag. Den offentlige debatfase omkring

<sup>612</sup> Ibid., s. 43 f. samt Mathiesen 2001, s. 24 f.

<sup>613</sup> Mathiesen 2001, s. 25 f. og Århus Stiftstidende 3.12.1997 og 18.12.1997.

<sup>614</sup> Århus Stiftstidende 3.12.1997. Amtsrådets beslutning tiltrak sig mest opmærksomhed omkring ”tunnelspørgsmålet”, idet amtet her var totalt afvisende over for en medfinansiering. Ifølge den da gældende aftale mellem amtet og kommunen skulle Århus Kommune selv finansiere vejanlæg inden for Ringvejen og dermed altså også en eventuel tunnel ved Marselis Boulevard. Den grundlæggende holdning til tunnelen var, at der var tale om valgflæsk fra kommunalpolitikernes side, idet byrådet, ifølge de fleste amtspolitikere, havde valgt en uhensigtsmæssig dyr og unødvendig trafikløsning med tunnelen (ibid.).

<sup>615</sup> Århus Stiftstidende 18.12.1997

<sup>616</sup> Ibid.

<sup>617</sup> Ifølge den tidligere amtsborgmester Johannes Flensted-Jensen lå kravet om, at man overgik til den bynære havneplan, der fra starten fra amtets side, men af ”procesmæssige og tidsmæssige årsager så kom den der reviderede eller midlertidige masterplan, så man kunne begynde at arbejde på tingene, men det andet krav [Byhavnsalternativet] har ligget der hele tiden, sådan som jeg husker det i hvert fald” (interview med Johannes Flensted-Jensen af 7.9.2010, 1.06 min).

forslagene skulle indgå som idegrundlag for en ændring af den da gældende kommuneplan og det tidligere omtalte tillæg nr. 131, der gjaldt for havnen. I maj måned 2000 udgav en række hovedaktører på havnen et indlæg, hvor de kom med forslag til, hvordan man kunne løse situationen omkring de bynære havnearealer. I indlægget slog forslagsstillerne til lyd for, at man reelt overgik til amtets oprindelige plan – nemlig forslag 5 i VVM-rapporten, byhavnsalternativet.<sup>618</sup> Havnen skulle ifølge dette forslag afgive de bynære havnearealer (Pier 1, 2, 3 og 4) til ikke-erhvervsmæssige havnerelaterede formål, mod at havnen til gengæld kunne udvide yderligere mod øst. I forslaget stillede man en række forudsætninger for at afgive de bynære arealer:

- En byanvendelse af Nordhavnsområdet skulle kunne finansiere de nødvendige erstatningsfaciliteter i Østhavnen samt eventuelle havnebidrag til infrastruktur uden for havnens grænser.
- Den nye kommuneplan skulle blåstempe havnens senere mulighed for udvidelse af Østhavnen (amtets forslag 5 i VVM-rapporten).
- Ved udviklingen af de nye bynære havneområder skulle man respektere havnevirksomhedernes ønske om fortsat mulighed for udvikling.<sup>619</sup>

Ved udarbejdelsen af kommuneplanen i 2001 gik Århus Kommune videre med planerne for en overtagelse af de bynære arealer, og i 2003 fremlagde kommunen Helhedsplanen for De Bynære Havnearealer. Sidstnævnte skulle danne rammerne for de følgende 20-30 års ombygning af de bynære havnearealer til byorienterede formål. I 2005 indgik Århus Kommune endelig aftale med Århus Havn, hvorefter Århus Kommune skulle overtage og købe de bynære arealer etapevis, i takt med at erhvervsvirksomhederne afviklede deres virke på de gamle havnearealer.<sup>620</sup>

Dermed havde Århus Havn opnået to for havnen centrale politiske mål i udvidelsesprocessen – nemlig muligheden for en etapevis udbygning af Østhavnen, som beskrevet i byhavnsalternativet,

<sup>618</sup> Halvorsen (m.fl.), 2000: Som afsendere af dette indlæg stod Hans Halvorsen (S), formand for LO Århus, Niels Opstrup, formand for DA i Århus, Torben Jørgensen, formand for Århus Handels- og Industriforening, Bent Vagner, formand for Foreningen af Arbejdsgivere ved Århus Havn, John Poulsen, formand for Foreningen af Areallejere ved Århus Havn, og Jan Henriksen, formand for Foreningen af Shippingvirksomheder på Århus Havn (Ibid.). Ud over disse afsendere var havnedirektør Kaj Schmidt og hans souschef, Henrik Munch Jensen, kraftigt involveret i dette oplæg. Ifølge Kaj Schmidt var et centralt aspekt fra havnens side, at de kunne få finansieret udvidelserne mod øst ved frasalg af de bynære havnearealer (interview med Kaj Schmidt af 25.8.2010).

<sup>619</sup> Ibid., s. 8 f.

<sup>620</sup> Århus Kommune: <http://www.debynaerehavnearealer.dk/tidslinie.asp>, og Århus Kommune: <http://www.debynaerehavnearealer.dk/files/Filbibliotek/Helhedsplan.pdf>.

og finansiering af disse udvidelser ved frasalget af de bynære havnearealer.<sup>621</sup> Forløbet omkring de bynære havnearealer synes i høj grad at have været et spil, hvor omdrejningspunktet for Århus Havn var, at den kunne benytte de bynære havnearealer som et forhandlingsselement. Dette forhandlingsselement skulle bruges til at opnå de førnævnte to mål – en etapevis udbygning af Østhavnen og at denne udbygning kunne finansieres ved frasalget af de bynære havnearealer. Ifølge den tidligere havnedirektør Kaj Schmidt var ”alle” klar over, at der altid havde været pres på de bynære havnearealer, og at disse fremstod som stadig mere pressede i deres erhvervsrelaterede funktion.<sup>622</sup> Med amtets plan løste man dette problem. Omdrejningspunktet var derfor, set med Århus Havns øjne, dels i hvilket tempo man skulle udvide, og dels hvem der skulle have retten til arealerne. Derfor var man fra havnens side interesseret i at præsentere de bynære havnearealer som centrale erhvervsområder for havnen. Med den vedtagne Masterplan af 1997 fik Århus Havn reelt opfyldt sine hovedmål. Man vedtog her havnens reviderede masterplan, hvormed havnen fortsat besad retten til de bynære havnearealer, samtidig med at den bynære havneplan implicit indgik i planen. Herefter viste det sig hurtigt, at byhavnsalternativet skulle implementeres, og med frasalget af de bynære havnearealer i 2005 var det reelt denne plan, man havde realiseret.

### 6.2.6. Århus Havn siden udvidelsen.

Hvis man ser på, hvilken effekt udvidelsen af Århus Havn har haft, vidner udviklingen om, at der i høj grad var et grundlag for udvidelsen. Tabel 6.1 nedenfor viser den markante vækst i godsomsætningen fra 1995 til 2007, hvor der skete mere end en fordobling af containeromsætningen og en vækst i den samlede godsomsætning på cirka 62 procent. Væksten havde ikke fundet sted, med mindre man havde gennemført den omfattende udvidelse, og den afspejlede, at der var et erhvervsmæssigt behov for udvidelsen. Det markante fald i både den samlede containeromsætning og havnens samlede godsomsætning fra 2007 til 2009 viser effekten af den internationale finanskrisen, hvor ikke mindst containerfragt er en konjunkturfølsom branche. Trods tilbagegangen fra 2007 til 2009 viste havnens udvikling, at man havde ret i formodningen om, at man med udvidelsen ville løse et efterspørgselsorienteret infrastrukturproblem.

<sup>621</sup> Interview med Kaj Schmidt af 25.8.2010.

<sup>622</sup> Interview med Kaj Schmidt af 25.8.2010. Også i forbindelse med Århus Havns udspil, som officielt havde de fem tidligere nævnte afsendere i år 2000, fremstillede man de bynære havnearealer som vigtige for havnen. Således lød det: ”Området [de bynære havnearealer], der ligger tæt på byen, er særdeles velegnet som erhvervshavn. Omsætningen i området målt i tons udgør ca. halvdelen af havnens nuværende samlede omsætning, og den er meget vigtig for hele havnens udvikling” (Halvorsen 2000, s. 6 f.).

Tabel 6.1: Godsstatistik Århus Havn perioden 1995-2009 (udvalgte årstal):

	1995	2007	2009
Samlet containeromsætning (1000 TEU)	451	921	683
Samlet godsomsætning (1000 tons)	7.768	12.573	9.090

Kilde: Århus Havn: Årsrapport 2009.

Hvis man ser på selve virksomheden Århus Havn, har den også været i stand til udvikle sig positivt på baggrund af ekspansionen, hvilket følgende tal illustrerer:

Tabel 6.2: Hovedtal Århus Havn 2005-2009 (udvalgte år):

Århus Havn (1.000 kr.)	2005	2007	2009
Overskud	126.619	454.413 <sup>623</sup>	34.767
Egenkapital	741.608	1.254.057	1.526.296
Aktiver	1.575.399	1.999.700	2.211.879
Nettogæld	496.526	221.663	113.818

Kilde: Århus Havn, Årsregnskab 2009.

Hovedtallene viser, at Århus Havn har været i stand til at generere løbende overskud, selv i kriseåret 2009. Endvidere ses, at egenkapitalen blev mere end fordoblet i perioden fra 2005 til 2009, at aktiverne voksede med 40 procent, og at nettogælden blev reduceret med næsten 80 procent i samme periode. Samlet set må erhvervsvirksomheden og infrastrukturanlægget Århus Havn vurderes at være kommet særdeles positivt igennem de betydelige infrastrukturelle udvidelser i perioden, men regnskabsåret 2009 viste, hvor konjunkturfølsom havnen og containerbranchen er.

<sup>623</sup> Det betydelige overskud i 2007 hang i høj grad sammen med, at der var en gevinst ved salg af anlægsaktiver til en værdi af 421.939.000 kroner (Århus Havn, Årsregnskab 2009, s. 6 f.).



## 6.3. Sammenfatning

### 6.3.1. Aktørvurdering

Der vil i det følgende blive foretaget en aktøranalyse af de primære aktører i udvidelsesprocessen. Her vil der blive givet en kort redegørelse for aktørernes ageren samt en vurdering af, hvorfor de agerede som de gjorde – herunder hvilke incitamenter der gjorde sig gældende for den pågældende aktør, og hvilke beslutningsmæssige rammer, de var underlagt.<sup>624</sup>

#### Århus Kommune

Århus Kommune gav stor opbakning til projektet fra start til slut. Selve udvidelsen var der fuld opbakning til hele vejen. Til gengæld var der en vis uenighed omkring valget af tiltag vedrørende de trafikale tilfaldsveje til kommunen, og dette var i særdeleshed tilfældet omkring Marselis Boulevard. Sidstnævnte blev løst ved, at man besluttede at lave en tunnel under boulevarden.<sup>625</sup>

Århus Kommune gav sin opbakning til Den Reviderede Masterplan, som blev vedtaget den 12. december 1997 som tillæg nr. 131 til kommuneplanen. I alt stemte 30 ud af 31 byrådsmedlemmer for forslaget. En række grunde kan findes til dette overvældende flertal i byrådet. Følgende fremstår som afgørende.

Udvidelsen lå inden for de retningslinjer omkring havnen, som lå i den eksisterende kommunalplan. Heri lød det, at ”havnens status som en effektiv og konkurrencedygtig havn, der tilgodeser den moderne søtransports behov fuldt ud, skal fastholdes og udbygges”.<sup>626</sup> Dermed var tydeligt tilkendegivet i den daværende kommunalplan, at en videre udbygning af havnen kunne komme på tale. At havnen i øvrigt var et infrastrukturelt fokusområde for Århus Kommune, fremgik også af de erhvervshandlingsplaner, som blev udarbejdet i 1990’erne. Allerede i ”Plan 2001”, der blev udarbejdet i 1991, var Århus Havn indarbejdet som et fokusområde. Heri hed det, at det var målet,

<sup>624</sup> Sidstnævnte er først og fremmest møntet på de politiske aktører.

<sup>625</sup> Selve beslutningen om at lave ”tunnelløsningen” blev et resultat af den lokale folkelige modstand imod de øgede trafikmængder, som havneudvidelsen ville medføre. I løbet af oktober måned 1997 tilsluttede Venstre og Konservative i Århus Byråd sig løsningen om en tunnel under Marselis Boulevard. Derved kom ”tunnelløsningen” på plads (Rohde (m.fl.) 2001, s. 43 f.). Denne løsning var og er dog problematisk. Således blev den besluttet, uden at man havde det finansielle grundlag på plads, og dertil var det en usædvanlig dyr løsning (750 mio. kr. blev projektet anslået til i 1997) på et trafikmæssigt problem, som ifølge VVM-rapporten godt kunne løses på anden vis (Århus Amt 1997, VVM-rapport om udvidelse af Århus Havn, s. 101 ff.). Meget taler for, at ”tunnelløsningen” reelt var et resultat af, at beslutningen skulle træffes så tæt på kommunalvalget (interview med Thorkild Simonsen af 23.8.2010, interview med Kaj Schmidt af 25.8.2010 og interview med Johannes Flensted-Jensen af 7.9.2010). ”Tunnelløsningen” er i skrivende stund stadig ikke gennemført og den finansielle del stadig uløst.

<sup>626</sup> Århus Amt 1997, Regionplantillæg for udvidelse af Århus Havn, s. 15 f.

at der skulle udarbejdes nogle faste planlægningsrammer for havnen, hvorved de virksomheder, der var relaterede til havnen, fik en afklaring af havnens fremtidige kapacitet. I erhvervshandlingsplanen ”Vækst i Århus”, der blev udarbejdet i 1993, indgik Århus Havn igen som et centralt fokusområde.<sup>627</sup> Den tredje erhvervshandlingsplan, der blev udarbejdet i 1997 og havde navnet ”Vækst i Århus II”, understregede igen, at Århus Havn var et erhvervsmæssigt kerneområde for kommunen, og med havnens indplacering i erhvervshandlingsplanen søgte kommunen at ”styrke den videre proces omfattende VVM-undersøgelser... og tillæg til kommune og regionsplan.”<sup>628</sup> Alt i alt stod Århus Havn altså centralt indplaceret i Århus Kommunes plangrundlag, som et infrastrukturområde, der skulle have fuld opbakning og opmærksomhed fra kommunens side.

Århus Kommune besad ejerskabet af Århus Havn og havde derfor en klar interesse i, at havnen yderligere kunne udbygge sin position som Danmarks største containerhavn. På det beslutningsmæssige plan var Århus Byråd allerede kraftigt influeret til fordel for havneudvidelsen, inden de centrale spørgsmål skulle op i byrådet, idet borgmesteren og seks andre centrale politikere fra byrådet sad i havneudvalget og allerede her havde gjort klart, at de var varme fortalere for en større udvidelse. I forbindelse med at havneudvidelsen skulle til behandling på rådhuset og i de enkelte partigrupper, kan man sige, at de pågældende emner, der skulle til debat, allerede var sikret støtte fra de politikere, der var en del af havneudvalget. Dertil må man påregne, at de pågældende politikere allerede havde gødet jorden i deres respektive partier for havnespørgsmål, der for havneudvalgets medlemmer fremstod centrale – såsom en havneudvidelse.

### Århus Amt

Også Århus Amt havde allerede i den da gældende regionplan indskrevet, at Århus Havn skulle sikres mulighed for en udvidelse af havnen. Således stod der i regionplanen, at ”der skal i kommuneplanerne disponeres på en måde, så der er mulighed for udvidelse af de offentlige trafikhavne i Århus, Randers, Grenå og Kongsdal.”<sup>629</sup> Samtidig stod der, at amtet ville fastholde

<sup>627</sup> Hvor ”Plan 2001” var udarbejdet med hjælp fra konsulentvirksomheder, blev ”Vækst i Århus” udarbejdet i Århus Kommunes eget regi. Med forankring i erhvervskontaktudvalget blev der nedsat et nimbandsudvalg med stadsdirektøren som formand, der direkte havde ansvaret for handlingsplanens udarbejdelse. (Bruun 2008, s. 161 ff.).

<sup>628</sup> Bruun 2008, s. 168 f.

<sup>629</sup> Århus Amt 1997, Regionplantillæg om udvidelse af Århus Havn, s. 15 f.



Århus Havns rolle som landsdelshavn. Et forhold der også blev understreget i amtets regionplantillæg.<sup>630</sup>

Et andet centralt forhold var ydermere, at der ikke var nævneværdig modstand over for udvidelsen af Århus Havn i regionen. En undtagelse var Grenå Havn og Grenå Kommune, hvorfra det alternative Grenå-forslag i VVM-rapporten kom. Men argumenterne fra Grenå blev hurtigt afvist af amtet, og modstanden fra Grenå spillede ikke nogen synderlig rolle set fra amtets side.<sup>631</sup> Desuden kan man påpege, at den berørte kommune var positivt indstillet i infrastrukturspørgsmålet i modsætning til i spørgsmålet om etablering af en ny lufthavn.

Ud over at amtet allerede havde indskrevet de ovenstående forhold i sin regionalplan, lå der også en række faktorer i Landsplanredegørelsen af 1997, der talte for at Århus Havn skulle gives mulighed for at ekspandere, hvorved man kan sige, at der lå et pres på Århus Amt ovenfra i forhold til at imødekomme havneudvidelsen. Således var det regeringens målsætning i Landsplanredegørelsen af 1997 at fremme ”havnefunktioner og et miljøtilpasset transportsystem i regionerne”.<sup>632</sup> Endvidere var det en overordnet målsætning fra regeringens side, at der skulle føres mere gods ad søvejen (og via banetrafikken), og generelt skulle man arbejdet for mere coasterorienteret gods.<sup>633</sup> Landsplanredegørelsens overordnede målsætninger stemte således umiddelbart fint overens med en udvidelse af Århus Havn, hvilket igen talte for, at Århus Amt skulle indtage en positiv holdning over for havneudvidelsen.

## Erhvervslivet

Der var massiv opbakning omkring udvidelsen af havnen fra erhvervslivet. Det gjaldt både de erhvervsvirksomheder, der var beliggende på havnen, og erhvervslivet i baglandet. Dette kom også klart til udtryk i de forskellige erhvervsorganisationer som DI og LO, der klart bakkede op omkring

<sup>630</sup> Ibid. Sidstnævnte indebar, at Århus Havn var den største og vigtigste havn i regionen eller landsdelscenteret Århus. For at kunne leve op til prædikatet landsdelscenter skulle Århus (landsdelscenteret) leve op til en række kriterier. Blandt andet en havn med en minimumshavdybde på 10 m og en kajlængde på mere end 5.000 m. Det forhold, at Århus var et landsdelscenter, betød, at Århus Kommune havde stor betydning for de omkringliggende kommuner i landsdelen inden for en lang række områder. Med prædikatet fulgte, at Århus skulle bidrage til at skabe et forum for de øvrige kommuner i regionen, hvor man kunne koordinere den overordnede strategi inden for erhvervsudvikling, transport og miljø. Dertil var det vigtigt, at amtet tog hensyn til de overordnede erhvervsudviklingsstrategier, som blev udarbejdet, og til regionens identitet og kompetence (Miljøministeriet, Landsplanredegørelse 1997 samt 2000).

<sup>631</sup> Interview med Johannes Flensted-Jensen af 7.9.2010 samt interview med Kaj Schmidt af 25.8.2010. Ifølge ”Grenåforslaget” skulle Århus Havn kun gives tilladelse til en delvis udbygning, der tilgodeså produktionsvirksomhederne på havnen. Den forventede vækst i godsmængden skulle derimod henvises til Grenå Havn. Forslaget blev dog forkastet af en lang række grunde, blandt andet trafikale og miljømæssige hensyn samt usikkerhedsparametre på både konkurrenceplanet og den mulige godsvækst, som en udbygning af Grenå Havn ville indebære (Århus Amt 1997, VVM-rapport om udvidelse af Århus Havn, s. 3 ff.).

<sup>632</sup> Miljø- og Energiministeriet: Landsplanredegørelse 1997, Kbh. 1997, s. 59 f.

<sup>633</sup> Ibid., s. 62 ff.

udvidelsen.<sup>634</sup> Både daværende borgmester Thorkild Simonsen (S) og havnedirektøren Kaj Schmidt har efterfølgende understreget, at den markante opbakning fra erhvervslivet på og uden for havnen samt fra de faglige organisationer var yderst vigtig for den, i deres øjne, succesfulde udvidelsesproces.<sup>635</sup>

### De centrale myndigheder

Både Trafikministeriet og Miljøministeriet var positivt indstillet over for udvidelsen. Trafikministeriet gav forhåndsgodkendelse til udvidelsen, da det var påkrævet, og senere den egentlige godkendelse. Også fra Miljøministeriet fik Århus Havn de nødvendige godkendelser, og Naturklagenævnet afviste den ene klagesag, der var blevet rejst. Fra ministeriel side var man således særdeles samarbejdsvillig i forhold til den store havneudvidelse.

En central faktor for den positive ministerielle indstilling var, at en udbygning af Århus Havn faldt fint i tråd med de retningslinjer, der var udstukket i den da gældende Landsplanredegørelse.<sup>636</sup>

En anden central faktor har givetvis været det forhold, at Århus Havn af Trafikministeriet blev betragtet som en af Danmarks to internationale havne og derfor blev anset som et vigtigt infrastrukturelt knudepunkt for havnetrafikken og ikke mindst containertrafikken.<sup>637</sup> I særdeleshed når det kom til netop containertrafikken var Århus Havn af stor betydning – ikke bare i en regional sammenhæng, men i national sammenhæng. Af samme grund var der også et markant ønske fra erhvervslivet på landsplan om en havneudvidelse i Århus, idet dette ville indebære muligheden for en international containerhavn i Danmark og ikke ”bare” en europæisk containerhavn som Århus Havn fremstod som inden udvidelsen.<sup>638</sup> Daværende havnedirektør Kaj Schmidt fremhæver dette erhvervsmæssige pres samt den tætte ”struktur” omkring havnen som de nok mest afgørende faktorer i forhold til at få ministeriel opbakning til projektet.<sup>639</sup> I sidstnævnte forhold ligger også

<sup>634</sup> Interview med Kaj Schmidt af 25.8.2010, svarskrivelse af Kaj Schmidt af i forbindelse med interview af 25.8.2010, s. 2 ff. samt interview med Thorkild Simonsen af 23.8. 2010. Thorkild Simonsen fastslår i den forbindelse, at grunden til den stærke opbakning fra erhvervslivet og organisationerne var, at de kunne se vækst og arbejdspladser i en kommende havneudvidelse (ibid.).

<sup>635</sup> Ibid. Ideoplægget ”nye muligheder – udvikling af de den bynære havn”, der udkom i 2000, kan også tages til indtægt for den solide opbakning, som havneadministrationen havde fra erhvervsorganisationerne på havnen og i regionen. Forslagsstillerne bag oplægget var de centrale erhvervsorganisationer og fagforbund på havnen og i regionen (Halvorsen (m.fl.) 2000, s. 11 f.). Ideforslaget byggede reelt på Århus Havns egne visioner for havnens fremtidige udformning (interview med Kaj Schmidt af 25.8. 2010).

<sup>636</sup> Miljø- og Energiministeriet: Landsplanredegørelse af 1997, Kbh. 1997, s. 58 ff.

<sup>637</sup> Interview med Kaj Schmidt af 25.8.2010. (Københavns Havn var den anden danske havn, som Trafikministeriet betragtede som international havn, ifølge Kaj Schmidt, Ibid.).

<sup>638</sup> Ibid. En international containerhavn involverer, at en havn fast modtager større transkontinentale containerskibe.

<sup>639</sup> Ibid. Med struktur menes her det tætte samspil mellem Århus Havn, virksomhederne på havnen og i baglandet samt politikerne i havnebestyrelsen (Ibid.).

implicit det faktum, at der regionalt var politisk enighed. Således kan man også inddrage den sidste regionale aktør, nemlig amtet, som en central årsag til, at det blev lettere at få landspolitisk opbakning til sagen. Også Århus Amt stod, som tidligere nævnt, positivt over for udvidelsen, hvorved den regionale opbakning omkring projektet var komplet. Dermed levede man op til en væsentlig forudsætning for at få gennemført større regionale infrastrukturelle anlæg – nemlig regional politisk enighed.<sup>640</sup>

### **Århus Havn**

Århus Havn, det vil i denne sammenhæng sige den daværende havnedirektør Kaj Schmidt og hans nærmeste medarbejdere, spillede en central og særdeles aktiv rolle i processen. Den havde ikke, som de forskellige offentlige myndigheder, en juridisk beslutningstagende rolle, men derimod en mangefacetteret rolle, hvor den fungerede som igangsætter, drivkraft, forhandlingsaktør og ikke mindst som leverandør af diverse informationer omkring havnens daværende ståsted, forudgående udvikling og fremtidige behov til brug for de mange planer og vurderinger, der løbende blev udarbejdet under udvidelsesprocessen. Dertil spillede den generelt en hovedrolle, da den løbende gav Havnerådet diverse informationer omkring havnens udvikling og behov.<sup>641</sup> Den øverste havneadministration var en nøglefaktor i forbindelse med at igangsætte hele udvidelsesprocessen med udarbejdelsen af Handlingsplanen af 1993, Masterplanen af 1995, Den Reviderede Masterplan af 1996 og fastholdelsen af sidstnævnte i forbindelse med slutresultatet i form af den af byrådet vedtagne masterplan af 1997.<sup>642</sup> Dertil spillede Havneadministrationen en nøglerolle i forbindelse med at skaffe opbakning omkring udvidelsesplanerne fra erhvervslivet på havnen og i baglandet. I den forbindelse var Kaj Schmidts forhandlingssamarbejde med Thor Jørgensen/Maersk også af væsentlig betydning. Overordnet set spillede Århus Havn altså en nøglerolle. Århus Havn, igen forstået som den øverste administrative ledelse med Kaj Schmidt og hans nærmeste medarbejdere, havde ikke beslutningsmyndighed i den politiske proces, der skulle beslutte hvorvidt havneudvidelsen kunne gå igennem, men den spillede en rolle der synes svær at overvurdere i forbindelse med de rapporter, informationer og generelle data omkring det udvidelsesmæssige

<sup>640</sup> Forudsætningen herom fremstår også central når man vurderer Kristiansen og Müllers aktørmodel omkring infrastrukturprojekter (jf. teori afsnittet). Kristiansen underbygger også tesen med konkrete empiriske erfaringer (Kristiansen 1995, s. 81 ff.). Infrastrukturforskeren Henrik Harder anfører også behovet for regional politisk enighed og samspil som en central forudsætning for gennemførelsen af større regionale infrastrukturprojekter (Henrik Harder, Jyllands Posten 12.9.2010).

<sup>641</sup> Jf. nedenfor om ”havnens organisatoriske struktur”.

<sup>642</sup> Endvidere spillede Havneadministrationen selvsagt en vigtig rolle i forbindelse med de efterfølgende forhandlinger med Århus Kommune omkring afviklingen af de bynære havnearealer.

grundlag, hvorudfra politikerne skulle tage stilling. Dette gjaldt ikke mindst de politikere, som sad i Havnerådet. I forbindelse med sidstnævnte havde Kaj Schmidt og den øverste administration særdeles gunstige muligheder for at komme helt tæt på og påvirke de politiske beslutninger, der var afgørende for havnens fremtid.

### **Havnens organisatoriske struktur**

Hele den organisatoriske udformning omkring Århus Havn fremstår som en faktor af stor betydning. Dette gælder for havnens generelle historiske udvikling, men ikke mindst for selve udvidelsesprocessen i 1990'erne. Århus Havn var i starten af 1990'erne styret af et havneudvalg, som bestod af syv politikere fra byrådet med borgmesteren som født formand.<sup>643</sup> Havneudvalget holdt ca. 10 møder om året, og dagsordenen og de løbende indstillinger blev udformet af havnedirektøren. Havnedirektøren og administrationen omkring ham stod dertil for den daglige ledelse af havnen. Ud over havneudvalget var der også Den Rådgivende Havnekomité, som blev etableret i 1953, og som holdt fire møder om året med Havneudvalget, hvor blandt andet centrale spørgsmål omkring havnens drift og fremtidsperspektiver blev vurderet. Den Rådgivende Havnekomité bestod af forskellige repræsentanter fra havnen (virksomheder og organisationer). Den daglige ledelse af Århus Havn blev varetaget af havnedirektøren og administrationen omkring ham. Erhvervsvirksomheden Århus Havn kørte derudover som en selvstændig virksomhed, hvor der var ”vandtætte skodder mellem havnens kasse og byens”.<sup>644</sup> Med denne organisatoriske udformning var forholdet mellem havnedirektøren og borgmesteren af stor betydning. Groft sagt kan man sige, at havnedirektøren skulle informere borgmesteren om havnens behov, og borgmesteren skulle, såfremt han var indforstået, sørge for at få den politiske opbakning, når det var påkrævet. I hovedparten af perioden, hvor udvidelsesprocessen fandt sted, var der et tæt samarbejde mellem borgmester Thorkild Simonsen (1982-1997) og havnedirektør Kaj Schmidt (1982-2000). Begge var markante ledere med en betydelig indflydelse.<sup>645</sup> Hvad angik deres indbyrdes samarbejde i havneudvalget og ved siden af havneudvalget, udviklede de et særdeles tæt samarbejde, hvor de i vid udstrækning var meget enige om havnens udvikling, og i særdeleshed var de enige om behovet

<sup>643</sup> Havneudvalget skiftede i 1999 navn til Havnebestyrelsen. Bestyrelsessammensætningen blev samtidig ændret, så den bestod af to byrådspolitikere, tre erhvervsfolk, en repræsentant fra medarbejderne på havnen og borgmesteren som født formand ([http://www.aarhushavn.dk/download/kbbs\\_internet\\_pdf\\_filer/best\\_vedtgt.pdf](http://www.aarhushavn.dk/download/kbbs_internet_pdf_filer/best_vedtgt.pdf)).

<sup>644</sup> Svarskrivelse fra Kaj Schmidt i forbindelse med interview af 25.8. 2010, s. 2 f. samt intern skrivelse fra Århus Havn af 21.10.2010: ”Oversigt over Havneudvalg 1992-1999, Århus Havn”.

<sup>645</sup> Thorkild Simonsen og Kaj Schmidt havde i folkemunde øgenavne som hhv. ”bykonge” og ”havnekonge”, hvilket blandt andet indikerede, at de var ledere med en vis ”kant” (sidstnævnte understreges også af portrætprogrammet om Kaj Schmidt: TV2 Østjylland 5. januar 1998: ”En personlig sag”).

for havneudvidelsen i 1990'erne.<sup>646</sup> Thorkild Simonsen fungerede reelt, som andre borgmestre før og siden, i en form for dobbeltrolle. Dels var han borgmester for Århus Kommune, dels var han formand for Århus Havn, en særdeles stor erhvervsvirksomhed, der fungerede som en delvis uafhængig enhed i forhold til Århus Kommune. Denne dobbeltrolle, hvor borgmesteren dels havde mulighed for dels at komme væk fra de politiske konflikter på rådhuset, dels slap for at bekymre sig om forvaltningen af skattekroner, har traditionelt været et velkomment brud i den politiske hverdag for borgmesteren.<sup>647</sup> I forbindelse med formandsrollen udtalte den tidligere borgmester Thorkild Simonsen siden: ”Alle borgmestre har fået skudsmål for at de var mere for havnen end for byen”, og ”så snart man [som borgmester] kommer i den stol [formand for Havneudvalget], bliver man grebet af havnen – det vil jeg ikke benægte”.<sup>648</sup> Thorkild Simonsen blev i forbindelse med de offentlige høringer om havneudvidelsen af kritikere beskyldt for at forcere planerne igennem og for at ignorere det mindretal af socialdemokrater i Århus Byråd, der var bekymrede for de miljømæssige konsekvenser af havneudvidelsen.<sup>649</sup> Når man ser det samlede forløb omkring havneudvidelsen, fra initiativfasen i starten af 1990'erne til havneudvidelsen bliver godkendt i 1997, fremstår Thorkild Simonsen som en særdeles afgørende drivkraft. Det gælder i hans funktion som formand for havnekomiteen, i hans rolle som borgmester og formand for Socialdemokratiet i Århus og i det offentlige debatrum. I alle disse fora pressede han kraftigt på for en hurtig udvidelse af havnen med de af havnen foreslåede planer. Med havnens organisatoriske udformning var den garanteret en solid politisk opbakning i byrådet, så snart Havneudvalget havde accepteret

<sup>646</sup> Interview med Kaj Schmidt af 25.8.2010 og interview med Thorkild Simonsen af 23.8.2010.

<sup>647</sup> Dette har også typisk været tilfældet for de øvrige politikere i havneudvalget (interview med Kaj Schmidt af 25.8.2010 samt interview med Thorkild Simonsen af 23.8.2010).

<sup>648</sup> Interview med Thorkild Simonsen af 23.8.2010 (28.24 min.). Thorkild Simonsens holdningsskift til gunst for havnen fremstod, ifølge ham selv, mere tydeligt, da han faktisk var blevet beskyldt for at være imod havnens interesser i sin periode som rådmand, inden han blev borgmester (ibid.).

<sup>649</sup> Rohde (m.fl.) 2001, s. 1 ff. I deres slutvurdering af procesforløbet omkring havneudvidelsen kommer Rohde (m.fl.) også frem til, at Thorkild Simonsens ”dobbeltrolle” var særdeles afgørende for forløbet. De kan imidlertid ikke forklare, hvorfor borgmesteren handlede, som han gjorde. De konkluderer herom: ”Vi undrer os over, om borgmesteren med rette kan tilgodese både byens og havnens interesser, eller om udslaget af afgørelserne i virkeligheden er et udslag af egne interesser”. Videre skriver de: ”Thorkild Simonsen har ualmindelig stor magt. Venskabet og samarbejdet mellem borgmesteren og havnedirektøren er tydeligt. Thorkild Simonsen har været den politiske bølgebryder for Kaj Schmidt og hans ekspanderende havn i 15 år. Han bliver rost for at stå fast og kæmpe for det århusianske erhvervslivs muligheder og dynamik. Deres interesse for at afslutte et langt og velfungerende samarbejde med en grand finale er indlysende og forståelig. Men det virker ikke demokratisk” (ibid., s. 105 ff.). Om sine bevæggrunde udtaler Thorkild Simonsen: ”Hvad var Århus uden havnen? Vi var ikke ret meget” (Interview med Thorkild Simonsen af 23.8.2010, 36.50 min). Thorkild Simonsen går endda så vidt i sin vurdering af havnens betydning, at han ikke mener, at Århus ville være Danmarks næststørste by, hvis ikke man havde haft den positive udvikling omkring Århus Havn (ibid.). Sidstnævnte indikerer, hvor stor betydning Thorkild Simonsen tillagde havnen. Endvidere angiver Thorkild Simonsen flere gange de erhvervsmæssige fordele ved havneudvidelsen, dengang som nu, som afgørende for hans ageren i forløbet (ibid.). At dette var et afgørende parameter, understreges også af Thorkild Simonsens afsluttende arbejde som borgmester, hvor han søgte at få Maersk til Århus Havn (jf. nedenfor).

udvidelsesplanerne. Dertil fremstod de i havneudvalget engagerede politikere i en form for dobbeltrolle, hvor havnens sag (her havneudvidelsen) samtidig hurtigt kunne blive deres personlige sag. Den organisatoriske udformning af havnen fremstår med andre ord som en særdeles afgørende faktor, når man skal vurdere havneudvidelsens forløb.<sup>650</sup>

### **Centrale økonomiske og miljømæssige aspekter for Århus Kommune og Århus Amt**

Derudover lå der for byrådet nogle klare økonomiske og til dels miljømæssige incitamentter til at bakke op omkring havneudvidelsen. Disse bevæggrunde havde Århus Kommune i høj grad tilfælles med amtet, hvorfor disse skal betragtes som fælles politiske bevæggrunde i det følgende.

På det økonomiske plan var der flere faktorer, der talte til gunst for en større havneudvidelse. Således var amtet og Århus kommune enige om, at havnen var ved at nå sin kapacitetsgrænse.<sup>651</sup> Dertil kom, at man forventede en forøget vækst i godsmængderne. Hvad angik de vækstmæssige ambitioner, blev der især henvist til EU's transportpolitiske ambition om at få mere gods ad søvejen og det voksende og potentielt store østeuropæiske marked, der få år forinden var åbnet.<sup>652</sup> Et andet økonomisk parameter, der blev argumenteret ud fra, var havnens rolle for erhvervslivet og betydningen af havnens konkurrencedygtighed i den forbindelse. Således fastslog VVM-rapporten, at havnen var import- og eksporthavn for en betydelig del af det danske erhvervsliv på basis af, at havnen fremstod særdeles konkurrencedygtig, og såfremt man skulle fastholde denne status, var det nødvendigt med en udvidelse. Ydermere var der også spørgsmålet om arbejdspladser. På daværende tidspunkt lå der ca. 150 virksomheder på Århus Havn, hvor der arbejdede ca. 4500-5000 ansatte. Hertil kom en multiplikatoreffekt på "flere gange tallet af" arbejdspladser på havnen, når man skulle udregne antallet af arbejdspladser i baglandet, der på en eller måde var afhængige af havnen.<sup>653</sup> Såfremt man gennemførte en større udbygning af havnen, som svarede til enten Den

<sup>650</sup> I sin egen vurdering af betydningen af beslutningsstrukturen og den deraf afledte politiske opbakning tilskriver daværende havnedirektør Kaj Schmidt det en ganske betragtelig rolle. Dette gælder ikke kun for udvidelsesprocessen, men også på det generelle plan. Således mener den tidligere havnedirektør, at Århus Havn har udviklet sig på trods af infrastrukturen, idet såvel vejforholdene som baneforbindelsen og DSB's engagement ikke har været imponerende. Forklaringen på Århus Havns succes har i Kaj Schmidts øjne været den politiske opbakning og den beslutningsstruktur, man har udviklet, som ifølge Kaj Schmidt "er unik for havnesektoren i det hele taget" (Interview med Kaj Schmidt af 25.8. 2010, 1.06 min.).

<sup>651</sup> Ibid., s. 1 f. samt Århus Amt og Århus Kommune: Orientering og debat om region- og kommuneplantillæg, s. 3 f. Århus 1996.

<sup>652</sup> Ibid.

<sup>653</sup> Hvad angår multiplikatorantallet vedrørende arbejdspladser i havnens bagland, bruges termen "flere gange tallet af" arbejdspladser på havnen i VVM-rapporten (Århus Amt, VVM-rapport om udvidelse af Århus Havn, s. 225 f.). Daværende borgmester Flemming Knudsen udtalte i forbindelse med en tv-debat, at "en god tommelfingerregel siger, at én arbejdsplads på havnen generer fire arbejdspladser i baglandet" (DVD fra Kaj Schmidts privatarkiv: ANTV Inflight, januar 1998).

Reviderede Havneplan eller Byhavnsforslaget, blev det anslået i VVM-rapporten, at man ville opleve en jobvækst i havnen på ca. 2000 arbejdspladser i den færdigudbyggede havn og dertil en vækst i baglandet. Endvidere kom den jobvækst, der var forbundet med selve udbygningsarbejdet.<sup>654</sup> Den økonomiske argumentation fra VVM-rapporten, som går igen i amtets forslag til regionplanstillæg, dækkede over, at byen og regionen stod med den største havnemæssige succeshistorie i Danmark, i hvert fald på containersiden, og at man med udvidelsen tilsyneladende ville stå med gode muligheder for at udbygge denne position. For såvel Århus Amt som Århus Kommune lå der derfor tilsyneladende klare økonomiske fordele i en havneudvidelse, hvis de økonomiske vurderinger var rigtige.

Et andet økonomisk argument, der talte til fordel for havneudvidelsen, var, at havneudvidelsen fremstod som et umiddelbart rentabelt projekt. Dette emne var der, som nævnt, ikke voldsomt fokus på, til trods for at der var tale om et projekt, som blev opgjort til at koste 2,3 mia. kr. Rentabilitetsfaktoren kan let underkendes, når man skal påpege centrale faktorer, der var medvirkende til, at havneudvidelsen kunne finde sted, grundet den begrænsede omtale emnet fik i debatten, men skal af den grund ikke underkendes.<sup>655</sup>

Når man så på de miljømæssige aspekter af en havneudvidelser, var der tilsyneladende også fordele at finde her. Således blev det påpeget i VVM-rapporten, at det ville være en miljømæssig fordel, hvis man fik mere søfartsorienteret gods frem for gods transporteret på vejene. Udvidelsen af Århus Havn ville fremme denne proces i overensstemmelse med ”et overordnet politisk ønske om et mere bæredygtigt transporterhverv”. Med udvidelsen ville Århus Havn kunne fungere som transportknudepunkt, hvor der kunne være hurtig og nem udveksling af gods mellem ”store og små skibe samt mellem skibe, jernbaner og lastbiler – et multimodalt knudepunkt”.<sup>656</sup> Altså ville en

<sup>654</sup> Århus Amt 1997, VVM-rapport om udvidelse af Århus Havn., s. 225 ff.

<sup>655</sup> Århus Havn 1998, Århus Havn en Masterplan 1. etape, en økonomisk redegørelse, s. 4. f. samt interview med Kaj Schmidt af 25.8. 2010. Disse kilder er naturligvis udtryk for ”havnens holdning” omkring sagen. Der var en kort diskussion omkring validiteten af de væksttal, som Århus Havn havde opgivet (Jyllands Posten 14.9.1997), men generelt og på politisk niveau, blev der ikke stillet større spørgsmålstejn omkring udvidelsesprojektets rentabilitet. I mediendebatten fokuserede modstandere af projektet i overvejende grad på miljøaspektet (Rohde (m.fl.) 2001, s. 1 ff. samt Århus Filmværksted: debat om Århus Havns udvidelse oktober-november 1998, ANTV Infigt: Lokal tv med fokus på debatten om havnens udvidelse januar 1998, TV Danmark 1997, diverse debatprogrammer omkring havneudvidelsen kopieret på DVD fra Kaj Schmidts arkiv.

<sup>656</sup> Ibid., s. 226 f. Det overordnede ønske kunne referere til såvel Folketinget (jf. Landsplanredegørelsen af 1997) som EU's målsætninger inden for området (jf. afsnittet om Århus Havns historiske udvikling).

udvidelse af havnen, ifølge VVM-rapporten, fremme en mere bæredygtig transport miljømæssigt set.<sup>657</sup>

Et andet parameter, der bør inddrages, når man skal vurdere Århus Amt og Århus Kommunes interesser i havneudvidelsen, er spørgsmålet om de bynære havnearealer. Frigørelsen af disse arealer fra havnerelateret virksomhed, som den endeligt vedtagne masterplan lagde op til, muliggjorde, at man omsider fik løst de samspilsproblemer mellem byen og havnen, som adskillige politikere anså som et problem. Med frigivelsen af disse arealer ville Århus Kommune få nogle særdeles attraktive arealer til både erhvervs- og boligorienteret brug.<sup>658</sup>

Et centralt aspekt for de beslutningstagende politikere var derudover det forhold, at havnen var et *allerede eksisterende* infrastrukturelt anlæg med en byhistorisk forankring, der strakte sig over adskillige hundrede år.<sup>659</sup> Dertil skal det heller ikke undervurderes, at Århus Havn havde været en erhvervsøkonomisk succeshistorie igennem flere årtier, og at denne tendens havde været accelererende i perioden op til debatten omkring den nye udvidelse i midthalvfemserne.<sup>660</sup> Disse historisk betingede forhold gjorde det væsentligt lettere for politikerne at bakke om om en større havneudvidelse.

## Maersk

En anden faktor, der bør inddrages i forbindelse med en aktørvurdering af havneudvidelsesprocessen, er Maersk. Maersk spillede allerede en betydelig rolle for Århus Havn,

<sup>657</sup> Det forhold, at der kunne argumenteres for havneudvidelsen ud fra både økonomiske og miljømæssige argumenter, var tilsyneladende medvirkende til at opnå den brede politiske opbakning, som efterfølgende kunne konstateres. Ved en gennemgang af den lokale tv-debat i 1997/98 kan man i hvert fald konstatere, at selv Enhedslisten/De Rød-Grønne argumenterede for en havneudvidelse, idet de ønskede mere transport ad søvejen. De involverede socialdemokrater benyttede såvel økonomiske som miljømæssige argumenter, mens de borgerlige politikere i højere grad var orienteret i retning af vækst og arbejdspladser. (Kaj Schmidts privatarkiv, DVD: TV Danmark 1997, ANTV Infight januar 1998 (lokal tv)).

<sup>658</sup> Der var i løbet af forhandlingsprocessen kommunalpolitikere, der antog samme standpunkt som Århus Havn – nemlig at de bynære havnearealer var af stor erhvervmæssig betydning for havnen, til at havnen kunne frigive dem til bymæssig brug (Rohde (m.fl.) 2001, s. 1 ff.). Det overordnede indtryk, med den vedtagne masterplan i 1997 og den hurtige proces imod inddragelsen af arealerne til byrelateret brug, vidner om at også Århus Kommune så store fordele i udnyttelsen af de bynære havnearealer.

<sup>659</sup> Det aspekt, at der var tale om at understøtte en allerede eksisterende erhvervsvirksomhed/infrastrukturelt anlæg (i modsætning til de verserende planer om en ny lufthavn!) understreges også af interview med hovedaktører i processen som en betydningsfuld faktor (interview med Kaj Schmidt af 25.8.2010, interview med Thorkild Simonsen af 23.8.2010 og interview med Johannes Flensted-Jensen af 7.9.2010).

<sup>660</sup> Jf. afsnittet omkring havnens historie siden 1945. Jf. i øvrigt også det teoretiske afsnit omkring path dependency og forholdet omkring historiske forhold som værende af mulig afgørende betydning for udviklingen af bestemte brancheområder.



inden de store havneudvidelser blev påbegyndt i 1998. Ud over den betydelige Maersk-relaterede trafik, der gik gennem havnen, var Maersk repræsenteret på havnen via shippingfirmaet Thor Jørgensen A/S, som reelt var Maersk-ejet. I forbindelse med hele processen omkring initiativ og planlægningsfasen (groft sagt 1990-1995), hvor havnens parter søgte at vurdere behovet for den kommende udvidelse, pågik der tætte samtaler mellem havnedirektør Kaj Schmidt og Thor Jørgensen A/S. Havnedirektørens hensigt var at afdække Maersks behov og krav med henblik på, at rederiet skulle gøre Århus Havn til et udgangspunkt for deres oversøiske ruter. Dette ville, som nævnt, indebære, at Århus Havn ville gå fra at være en europæisk havn til at være en international havn, hvorved det pludselig blev Århus Havn, der modtog gods fra andre feederhavne med henblik på videretransport.<sup>661</sup> De økonomiske perspektiver i at få Maersks oversøiske ruter var derfor betydelige.<sup>662</sup>

Ud over at der pågik tætte forhandlinger mellem Kaj Schmidt og Thor Jørgensen omkring et tættere Maersk engagement i Århus Havn, arbejdede daværende borgmester Thorkild Simonsen også for at få Maersk til Århus Havn. Således var Thorkild Simonsen af sted til flere sydafrikanske havnebyer sammen med havneledelsen for at undersøge samarbejdsmuligheder med Århus Havn, kort tid inden han tiltrådte som indenrigsminister.<sup>663</sup> Et centralt spørgsmål der, kan rettes i forbindelse med udvidelsesprocessen, var, om Århus Havn og politikerne i Havnebestyrelsen havde fået et forhåndstilsagn fra Maersk om, at rederiet nok skulle rykke massivt ind på Århus Havn, såfremt havnen og de lokale politikere kunne få gennemført den store havneudvidelse. Spørgsmålet bliver ikke mindre relevant, når man ser på den tætte kontakt, der var mellem Kaj Schmidt og Thor Jørgensen og mellem Thorkild Simonsen og Maersk-toppen.<sup>664</sup> Ifølge den daværende havnedirektør

<sup>661</sup> Interview med Thorkild Simonsen af 23.8.2010, interview med Kaj Schmidt af 25.8.2010 samt TV2 Østjylland: "Vi ser tilbage" af 23.1.2009. Ved sondringen mellem en europæisk havn og en international havn forstås, at en havn går fra at være en feederhavn – dvs. typisk en mindre havn der leverer containere til en oversøisk havn – til en oversøisk havn (Transportministeriet: <http://www.trm.dk/graphics/Synkron-Library/ISK/PDF/Kapiteludkast/DOK.NR.%20101%20Kapitel%203%20-%201.%20udkast.pdf> s. 10 f.).

<sup>662</sup> Om Maersks betydning på daværende tidspunkt har Kaj Schmidt siden udtalt, at alle inden for containerbranchen kæmpede for at få dem til netop deres havn (Interview med Kaj Schmidt af 25.8.2010). Århus Havn var altså med andre ord involveret i en kraftig konkurrence med andre havne om at få Maersks oversøiske ruter på daværende tidspunkt.

<sup>663</sup> Interview med Thorkild Simonsen af 23.8.2010. Om denne tur udtalte Thorkild Simonsen: "Maersk var stærkt interesseret i, at vi undersøgte de ting ordentligt", og "Den Reviderede Masterplan" var baggrunden for at vi lavede det arbejde [turen til Sydafrika]" (Ibid., 15.52 min.).

<sup>664</sup> I forbindelse med sidstnævnte forbindelse var der, ifølge daværende borgmester Thorkild Simonsen, et møde mellem ham og den øverste Maersk-ledelse med topdirektørerne og Maersk Mckinney Møller selv. Dette var, ifølge Thorkild Simonsen, efter at Kaj Schmidt havde lavet alt det forberedende arbejde med Thor Jørgensen på havnen. Ifølge Thorkild Simonsen var Kaj Schmidts forhandlingsarbejde med Thor Jørgensen den største sejr i havnedirektørens karriere, og Simonsen betegner havnedirektørens arbejde på dette punkt som "meget afgørende" (ibid., 10.58 min.). Ifølge Thorkild Simonsen var hans møde med Maersk-rederen en betydelig succes, uden at han dog konkretiserer, hvad der aftalemæssigt kom ud af mødet (ibid.).

”blev der ikke givet tilsagn fra Maersk om noget som helst”.<sup>665</sup> Kaj Schmidt havde den opfattelse, at Maersk opererede ud fra den filosofi i Danmark, at såfremt en havn skulle have virksomheden som kunde, måtte havnen først gøre sig fortjent til det og anlægge de rigtige faciliteter til den. Den tidligere havnedirektør anfører, at der var flere af politikerne fra Havnebestyrelsen, der dengang gerne så, at man fik en garanti fra Maersk, når man nu lavede den store udbygning. Men Kaj Schmidt var dengang af den mening, at det ville være en fejl at gå Maersk på klingen, idet man risikerede at bremse den politiske proces omkring havneudvidelsen, hvis man fik et nej fra Maersk. Dertil var havnedirektøren af den opfattelse, at såfremt man ikke fik Maersk ind på den nye containerhavn i Østhavnen, klarede havnen sig nok, idet Stevedore Kompagniet (det senere Cargo Service) kunne rykke derud.<sup>666</sup> Kaj Schmidt anså det altså ikke som en økonomisk nødvendighed, at Maersk rykkede ind på havnen efter en udbygning, og ifølge ham selv indvilligede Havneudvalget i denne tilgang.<sup>667</sup> Tilbage står imidlertid, at der foregik et særdeles omfattende arbejde for at få Maersk ind på havnen både fra havneadministrationens side og fra politisk side. Ikke mindst forsøgte Thorkild Simonsen at få et samarbejde op at stå.<sup>668</sup> Efter udvidelsen rykkede APM Terminals ind på den nye containerhavn, og i dag fungerer de som en af de største aktører på Århus Havn.<sup>669</sup> Efter udvidelsen har man også fået det andet mål opfyldt, idet Maersk benytter Århus Havn som et udgangspunkt for deres oceangående containerskibe. Sidstnævnte medførte, som nævnt, at Århus Havn gik fra at være en europæisk havn til at være en international havn.

De to centrale kilder på området giver noget forskellige udlægninger af forløbet omkring forhandlingerne med Maersk. Imidlertid kan man godt konkludere, at både Århus Havn og politikerne omkring Havnerådet var særdeles interesserede i at trække Maersk til Århus Havn. Som den tidligere havnedirektør udtalte, ”så ville alle havne i Danmark, i den periode hvor jeg var direktør, have containerterminaler. Det holdt først op da Maersk startede her [på Århus Havn efter udvidelsen], så var de [de andre danske havne] godt klar over, at Århus var altså stedet [det sted som Maersk satsede på og det store centrum for containertrafikken i Danmark]”.<sup>670</sup> I og med at havneledelsen og politikerne fra Havnerådet var så interesserede i at trække Maersk til Århus Havn,

<sup>665</sup> Interview med Kaj Schmidt af 25.8.2010, 1.14 min). Om end der ifølge Kaj Schmidt ikke blev givet nogle tilsagn fra Maersk, siger den tidligere havnedirektør i samme forbindelse, at han vidste, at der dog var opbakning omkring udvidelsen fra Maersks side (ibid.).

<sup>666</sup> Ibid.

<sup>667</sup> Ibid.

<sup>668</sup> Vedrørende det nævnte møde mellem Thorkild Simonsen og Maersk Mckinney Møller kendte Kaj Schmidt ikke noget til det, og han udtalte siden herom: ”I øvrigt var han [Thorkild Simonsen] så stor en politiker, at han udmærket godt kan have haft det møde, uden at jeg ved det” (ibid., 1.27 min).

<sup>669</sup> I slutningen af august 2010 annoncerede APM Terminals Aarhus og Cargo Service (det tidligere Aarhus Stevedore Kompagni), at de indgik i en fusion. Jyllands Posten 31.8.2010.

<sup>670</sup> Interview med Kaj Schmidt af 25.8.2010, 1.28 min.

og der var den førnævnte konkurrencesituation med andre danske havne, kan man konstatere, at Maersk-faktoren spillede en betydelig rolle i forbindelse med havneudvidelsesprocessen. Om det så var en afgørende rolle, hvilket man godt kan få opfattelsen af på basis af Thorkild Simonsens udtalelser, eller det var en vigtig men mere ”supplerende” rolle, som man får opfattelsen af ud fra Kaj Schmidts udtalelser, må stå åbent.

### 6.3.2. Helhedsvurdering af havneudvidelsen

Fra de første ideer omkring en større udvidelse af Århus Havn tog form, til planerne blev vedtaget i henholdsvis Århus Amts- og Byråd, gik der cirka syv år. Den vedtagne Masterplan af 1997 muliggjorde en fordobling af havnens areal, hvorved man ville nå så langt ud i Århus Bugt, at hvis man spejlvendte havnen, ville den gå fra strandlinjen til Hasle Bytorv. Havneudvidelsen muliggjorde, at Århus Kommune kunne overtage de bynære havnearealer til byrelaterede formål. Prisen var, at Århus Havn skulle finansiere de nye havneudvidelser ved frasalget af de bynære havnearealer til kommunen. Derudover har havneudvidelsen medført, at Århus Havn har konsolideret sig som Danmarks største containerhavn – ikke mindst grundet Maersks efterfølgende positionering på havnen.

De første ideer omkring havneudvidelsen blev fremført omkring 1990. Herefter fik man udarbejdet først Handlingsplanen af 1993 og senere Masterplanen af 1995. Bag disse planer lå et større samarbejde mellem Havneadministrationen, havnens brugere og Havnerådet. På den tekniske side var Rambøll og Magistratens 2. Afdeling involveret. Med Masterplanen af 1995's godkendelse i byrådet kunne den politiske proces for alvor gå i gang. Derpå fulgte den tekniske proces omkring VVM-undersøgelsen. På basis af amtets VVM-undersøgelse blev plantillæggene for region- og kommuneplanerne udarbejdet. Generelt stod det hurtigt klart, at både Århus Amt og Århus Kommune var positivt indstillede over for den store havneudvidelse. De største tvister stod omkring trafiksituationen ved de to store tilkørselsveje til havnen og i særdeleshed omkring Marselis Boulevard. Dertil kom spillet omkring de bynære havnearealer, som Århus Amt foreslog anvendt til byrelaterede formål, mens havnen og visse kommunale politikere på deres side anfægtede dette ud fra arealernes vigtige erhvervsrelevans for havnen. I slutningen af 1997 vedtog både amtet og kommunen de to plantillæg med overvældende flertal. Slutresultatet blev en ufinansieret tunnel under Marselis Boulevard og en masterplan, der umiddelbart gik på havnens reviderede masterplan, men som muliggjorde en inddragelse af de bynære havnearealer. Sidstnævnte tog man tiltag til

meget hurtigt efterfølgende, og med aftalen i 2005 mellem Århus Kommune og Århus Havn gav de to parter hinanden håndslag på, at kommunen gradvis skulle købe og overtage arealerne. Trafikministeriet og Kystinspektoratet var også inde over i forbindelse med havneudvidelsen, men også her var der opbakning omkring havneudvidelsen.

Når man skal vurdere, hvilke parametre der var beslutningsmæssigt afgørende for processens udvikling og udfald, bør flere faktorer inddrages. Århus Havns organisatoriske udformning fremstår særligt vigtig. Således muliggjorde den organisatoriske struktur, at der var et usædvanlig tæt parløb mellem den øverste administrative havneledelse, erhvervsvirksomhederne på havnen og Havnerådet bestående af syv politikere fra Århus Byråd, herunder borgmesteren. Dette indebar, at der var der en glidende overgang mellem Århus Havns interesser og de øverste politiske beslutningstagere i Århus Kommune.

Århus Kommune havde flere grunde til at støtte op om udvidelsen. Således var havnen en stor erhvervsmæssig succes, som man kunne udbygge kraftigt med deraf følgende indtægter til kommunen i form af den sandsynlige vækst, udvidelsen ville generere. Århus Kommune besad ejerskabet af Århus Havn og var derfor interesseret i, at havnen skulle udbygge sin position som Danmarks største containerhavn. For flere af kommunalpolitikere var det dertil en central faktor, at man med udvidelsen ville fremme godstrafik ad søvejen. Et muligt incitament til at gå ind for havneudvidelsen kan derudover have været muligheden for at inddrage de bynære havnearealer til bymæssig brug. Sidstnævnte stillede visse kommunalpolitikere sig imod i starten, da amtet introducerede forslaget, men denne modstand ændrede sig ganske betydeligt i slutforløbet.<sup>671</sup>

Århus Amt gav fuld opbakning til projektet fra starten. Dog krævede amtet, at der blev truffet foranstaltninger omkring tilkørselsforholdene, og at man skulle muliggøre inddragelsen af de bynære havnearealer. Amtet havde, som kommunen, en interesse i at havnen skulle bibringe den økonomiske vækst til regionen, som meget tydede på ville blive resultatet af udvidelsen.

De involverede ministerier var også ganske samarbejdsvillige og gav de nødvendige tilladelser. I den forbindelse synes den brede erhvervsopbakning til udvidelsen at have været en faktor, der skal tages med i betragtning her.

Erhvervslivet gav i det hele taget stor opbakning til udvidelsesplanerne, hvilket bevirkede, at projektet stod væsentlig stærkere vis a vis de planmyndigheder, der skulle tage stilling til

<sup>671</sup> Som umiddelbar reaktion på amtets bynære forslag reagerede Thorkild Simonsen og Kaj Schmidt ved at sende et fælles brev til Århus Amt, hvor de afviste forslaget med henvisning til, at det ville forøge udgifterne omkring havneudvidelsen med 1 mia. kr. (Rohde (m.fl.) 2001, s. 36 ff.).

udvidelsen. Ikke mindst spillede Maersk en rolle i hvert fald på det kommunale plan – alene i kraft af den potentielle betydning Maersks fremtidige engagement kunne få, efter at udvidelsen var realiseret. Erhvervslivets og de faglige organisationers opbakning til udvidelsen byggede først og fremmest på den formodede vækst og de arbejdspladser, som udvidelsen antageligvis ville involvere.

En væsentlig faktor for den politiske opbakning var desuden, at alle de tre myndighedsniveauer – ministerier, amt og kommune – havde ”rygdækning” i deres respektive planer. Havneudvidelsen faldt med andre ord fint i tråd med den da gældende landsplanredegørelse, regionplan og kommuneplan. Der var således et konkret eksisterende politisk grundlag og fundament at bygge havneudvidelsen på.

Hvis man inddrager den i teoriafsnittet nævnte aktørmodel, som Jørgen Kristiansen har udviklet i forbindelse med infrastrukturelle anlæg, synes havneudvidelsen også at stå stærkt. Kristiansen anfører følgende hovedpunkter som afgørende for de involverede aktører på makroniveauet:

10. Interesse i indførelsen og driften af den pågældende teknologi (infrastruktur).
11. Besiddelse af magt og vedvarende ressourcer til at gennemtvinge sin interesse.
12. Rådighed over en organisation, som kan forene interesse og magt, og som kan gennemføre teknologiens etablering og drift.

Hvis man ser på initiativtageren til udvidelsen – det vil sige Århus Havn<sup>672</sup> – levede den umiddelbart op til punkt 1 og punkt 3. Århus Havn havde interesse i gennemførelsen og driften af den nye udvidede havn, og den rådede over en organisation, hvormed den kunne forene interesse og magt, og som kunne gennemføre havnens udvidelse og driften heraf. Den beslutningsmæssige magt lå på de tre myndighedsniveauer, hvorved Århus Havn på dette område som aktør fremstod ganske svag. Derimod stod havnen som sagt særdeles stærkt i forholdet omkring foreningen af interesse og magt i kraft af havnens organisationsmæssige udformning. Organisationsudformningen medførte et tæt sammenspil mellem havnens ledelse, Århus Kommune og havnens brugere, heriblandt centrale fagorganisationer. Når det er sagt, var der en række konkrete faktorer, eksempelvis de økonomiske

---

<sup>672</sup> Hvis man ser helt stringent på initiativtagerdelen, fremstår havneledelsen i Århus Havn (havnedirektøren og hans nærmeste administration) umiddelbart som ophavsmand til ønsket om en havneudvidelse. Grundet den nævnte struktur omkring havnen blev ønsket om en havneudvidelse imidlertid usædvanlig hurtigt et fælles krav eller ønske fra Århus Havn og Århus Kommune.

perspektiver og det planmæssige grundlag fra de tre offentlige myndighedsniveauer, som tilsammen spillede ind i forhold til de enkelte aktører, og som bevirkede, at der var den opbakning omkring havneudvidelsen, som tilfældet var. I forhold til Kristiansens model kan man yderligere tilføje, at der ikke var nogen af de i processen engagerede aktører, som alene kunne gennemføre projektet, men at de tilsammen (de tre myndighedsniveauer og Århus Havn) kunne løfte opgaven. I den forstand var aktørerne altså kombinerede teknologi- (det vil her sige infrastruktur-)bærere, hvis man følger Kristiansens terminologi.<sup>673</sup>

Yderligere to faktorer bør medtages som afgørende i forhold til, at de beslutningstagende aktører agerede positivt vis a vis en mulig havneudvidelse. For det første var der tale om at udvide et allerede eksisterende infrastrukturanlæg, der havde ligget der igennem mange år. For det andet var der tale om at udvide en succesforretning. Århus Havn havde på daværende tidspunkt været inde i voldsom vækstperiode og fremstod som landets største og mest betydningsfulde containerhavn. Disse aspekter gjorde det klart nemmere for politikerne at bakke op om projektet, end hvis der havde været tale om anlæggelse af et nyt infrastrukturanlæg eller udvidelse af et, der ikke fremstod med samme succeshistorie og vækstrater bag sig. Hvis man stiller dette op over for de tidligere gennemgåede infrastrukturelle teorier og problemstillinger, vidner det om, at der var tale om en efterspørgselsdrevet infrastrukturbeslutning. Med udvidelsen imødegik man et infrastrukturelt flaskehalsproblem, idet den daværende infrastruktur ikke længere kunne kapere trafikmængden – i hvert fald inden for ganske kort tid – og en udbygning var derfor en nødvendig opfølgende foranstaltning.<sup>674</sup> På den anden side kan man sige, at der var tale om en så omfattende udvidelse af havnen, at havnen med anlægsudvidelsen tog et kvantespring, hvor den, som nævnt, gik fra at være en europæisk havn til at være en international havn. Der var med andre ord ikke blot tale om en efterspørgselsdrevet ”lappeløsning”, hvor man søgte at afhjælpe en transportmæssig flaskehals. Desuden kan man sige, at Århus Havn i vid udstrækning qua den ”nye transportform” containeren via udvidelsen koblede sig på ”et nyt” globalt havnenet som supplement til, og i vid udstrækning til

<sup>673</sup> I forholdet omkring etableringselementet i punkt 3 kan man sige, at dette var tæt forbundet med afhændelsen og videresalget af de bynære havnearealer. Hvad angår driftselementet, var dette koblet op på den forventede vækst i forbindelse med udvidelsen.

<sup>674</sup> At den infrastrukturelle problemstilling omkring havnen kan placeres inden for denne kategori, passer også umiddelbart i forhold til den typiske sammenhæng, hvori man finder infrastrukturbeslutninger af efterspørgselsorienteret natur. Således er der her typisk tale om regioner med et forholdsvis højt mobilitetsniveau, og en veludviklet infrastruktur. Problemstillingen omkring den pågældende infrastruktur går da på, at en økonomisk vækst har skabt behovet for en forøgelse af det pågældende infrastrukturelle anlæg. Endvidere er der dertil tale om, at den pågældende kapacitetsudvidelse vil medføre en sandsynlig erhvervsøkonomisk gevinst på kort sigt (Kristiansen 1995, s. 51 ff.). Sidstnævnte var også forventningen med havneudvidelsen.

afløsning af, et ældre net af havne. Ud fra denne vinkel var der tale om en udbudsdrevet infrastrukturinvestering. Udvidelsen af Århus Havn bør altså vurderes som en både efterspørgsels- og udbudsdrevet infrastrukturinvestering. I modsætning til lufthavnsspørgsmålet kan man sige, at havneudvidelsen kunne motiveres alene ved en efterspørgselsorienteret argumentation, hvilket gjorde havnens udvidelsesproces nemmere.

Hvad angik regionens resonanskapacitet i forhold til den påtænkte havneudvidelse – altså regionens og det dertil knyttede erhvervslivs baggrund for at udnytte og videreudvikle sig på baggrund af havneudvidelsen, fremstod den umiddelbart positiv. Alene det faktum, at der var tale om en efterspørgselsdrevet infrastrukturudvidelse, vidnede således om, at erhvervslivet havde et mere eller mindre akut behov for en udvidelse, da erhvervslivets behov ikke længere kunne tilfredsstilles inden for de gældende rammer. I sammenhæng hermed fremstod udvidelsen også umiddelbart som et vigtigt grundlag for erhvervslivets muligheder for at videreudvikle sig.<sup>675</sup>

Yderligere et forhold bør inddrages som væsentligt for forløbet. Processen omkring havneudvidelsen illustrerer således, at det forhold, at der var massiv politisk opbakning til projektet på myndighedsniveau, forstærkede presset på det næste niveau. Således så man i forbindelse med havneudvidelsen, at den klare opbakning til havneudvidelsen fra (først aktørerne på havnen og derpå) kommunen, var medvirkende til at Århus Amt gav solid støtte til projektet, hvorefter den massive støtte fra Århus Kommune og Århus Amt (i alt 60 ud af 62 politikere!) sendte et klart signal til Christiansborg og de ledende politikere der, hvorved sagen alt andet lige stod betydeligt stærkere på ministerieplanet. Øvrige forhold spillede selvsagt ind på de enkelte myndigheder i forløbet omkring havneudvidelsen – erhvervslivet, de respektive planer de enkelte myndighedsniveauer opererede ud fra, projektets rentabilitet etc. – men det forhold, at der var en markant opbakning til projektet fra det ene niveau til det andet, gjorde det betydeligt sværere for ”det næste” myndighedsniveau at modgå forslaget eller at træde vande og lade projektet afgå ved en stille død, såfremt der var en vis modvilje mod projektet på det pågældende myndighedsniveau. Denne konsensusorienterede teori kan godt fremstå aksiomatisk, men udvidelsesprocessen omkring Århus Havn giver teorien et empirisk grundlag.

---

<sup>675</sup> Det skal dog understreges, at Århus Havn ikke alene kunne anskues med regionale ”erhvervsudviklingsbriller”. Havnen dækkede både et regionalt, nationalt og internationalt erhvervsbehov – hvilket som nævnt også må vurderes som en af årsagerne til den ministerielle/landspolitiske opbakning til projektet. Når man derfor taler om resonanskapacitet i forhold til havneudvidelsen, bør det altså understreges, at den erhvervsmæssige udnyttelse af Århus Havn fremstod facetteret i flere retninger, idet den ikke kun var regionalt funderet.

Alt i alt kan man konkludere, at initiativtagerne bag havneudvidelsen stod med særdeles solide forudsætninger for at gennemføre udvidelsen. Der lå således gode historiske og økonomiske præmisser til grund for at gennemføre den. Endvidere lå der en særdeles stærk virksomhedsorganisation bag ønsket om at få udvidelsen. Virksomhedsorganisationen havde usædvanligt gunstige muligheder for at påvirke de politiske beslutningstagere på kommunalt plan. Også Århus Amt og ministerierne var positivt indstillede. Alle tre myndighedsplaner havde en, ud fra havnens optik, fordelagtig beslutningsramme at træffe beslutningen ud fra, idet landsplanredegørelsen, regionplanen og kommuneplanen i høj grad muliggjorde, at de respektive myndigheder gik ind for en havneudvidelse. Endelig var der en solid opbakning fra erhvervslivet og de faglige organisationer.



## 7. Sammenfatning og konklusion

Østjylland har siden 1945 gennemgået en betydelig erhvervsøkonomisk og infrastrukturel udvikling. Erhvervsøkonomisk har perioden oplevet en sektorforskydning, hvor først de primære erhverv mistede betydning, mens industrisektoren oplevede en markant vækst frem til 1973. Siden 1973 har den sekundære sektor imidlertid gradvist mistet betydning i forhold til servicesektoren – en udvikling der er blevet forstærket siden 1993. Der er imidlertid store forskelle i erhvervsudviklingen og erhvervs sammensætningen i det østjyske område. Således spiller fremstillingsvirksomhed stadig en betydelig rolle i primært trekantsområdet, mens den har været aftagende i Århus-området. Århus-området har til gengæld haft en markant vækst inden for servicesektoren, og fremstår generelt som et hovedcenter for denne erhvervssektor i regionen. Det nævnte mønster gør, at man kan tale om en vis form for arbejdsdeling inden for regionen mellem Århus-området og trekantsområdet.

Siden 1993 har der desuden været en betragtelig opgradering af arbejdskraftens uddannelsesniveau. Sidstnævnte har gjort sig gældende inden for servicesektoren, men også fremstillingserhvervene har gennemgået denne udvikling i takt med, at der har været en afvikling af traditionel industriproduktion, mens der har været en beskeden vækst i den vidensintensive fremstillingsvirksomhed. Udviklingen i Østjylland siden 1993 kan desuden siges at være kendetegnet ved at den økonomiske og demografiske vækst koncentrerer sig om de to ”kraftcentre” Århus-området og trekantsområdet. Dermed falder udviklingen i Østjylland ind under den generelle landstendens, at væksten koncentrerer sig om storbyområderne. Østjylland har samtidig haft den højeste befolkningstilvækst i Danmark i perioden 1993-2007 og den højeste årlige vækstrate i beskæftigelsen på landsplan i perioden 1993-2006.

Den østjyske erhvervsudvikling bekræfter generelt den gennemgæede lokaliseringsteori, hvori den overordnede tese går på, at de enkelte brancheområder har en tendens til at koncentrere sig inden for geografiske områder. Desuden bliver det faktiske lokaliseringsmønster også bekræftet i forhold til teorien derved, at man kan se, at de mest videnstunge virksomheder og servicevirksomhederne generelt placerer sig tæt på Århus og dermed de højere læreanstalter i regionen og ”storbymiljøet”.

Den østjyske erhvervsudvikling har i høj grad været afhængig af de faktisk eksisterende infrastrukturelle rammer i regionen. Afhandlingen har i den forbindelse fokuseret på udviklingen af de fire transportområder søfart, luftfart, banetrafik og motorveje (vejtrafik). I den forbindelse er de fire transportområders indflydelse på person- og godstransportarbejdet sat ind i en regional, national og til dels international kontekst.

Infrastrukturen har grundlæggende været med til at understøtte den erhvervsmæssige udvikling som Østjylland har gennemgået siden 1945. Den infrastrukturelle udvikling har muliggjort, at varetransporten er blevet både væsentligt hurtigere og billigere i den behandlede periode. Sidstnævnte har været med til at ændre karakteren af det typiske marked, idet markederne i stadig højere grad er blevet integreret, således at man i slutningen af det 20. århundrede for mange varers vedkommende kan tale om et globalt marked. I særdeleshed har containeriseringsprocessen bidraget til det ændrede markedssystem, idet det har muliggjort det intermodale transportsystem kendetegnet ved en hurtig og glidende transportovergang mellem de tre transportformer skib, lastbil og tog. Containeren kan således siges at være en af de mest betydningsfulde innovationer transportmæssigt set siden 1945. Som det er fremgået, har banetrafikken spillet en underordnet rolle inden for godstrafikarbejdet i Danmark. De to klart mest afgørende transportparametre, hvad angår containertransporten og varetransporten generelt, er lastbiltrafikken og skibstrafikken.

Hvis man ser på godstrafikudviklingen i Østjylland siden 1945, så har udbygningen af Århus Havn og motorvejene været de to væsentligste faktorer. Hvor Århus Havn især har været afgørende for den internationale godstrafik, har motorvejene spillet en væsentlig rolle siden slutningen af 1970'erne for varetransporten regionalt, nationalt og internationalt. Motorvejenes betydning illustreres desuden af lokaliseringmønsteret, hvor der både ses tendens til at virksomheder og boligmasse koncentrerer sig tæt op ad E-45. Industriens koncentrationstendens i Trekantsområdet synes transportmæssigt set at underbygge især motorvejenes centrale betydning for virksomhedernes *transportflow* – således er der herfra gode transportmuligheder med lastbil både sydpå mod det tyske motorvejsnet og nordpå til Århus Havn.

Når man ser på persontransporten, så har privatbilismen spillet en stadig større rolle i Danmark siden 1945, og i særdeleshed siden starten af 1960'erne. Dette har gjort sig gældende både i regional og national sammenhæng, om end bilismens betydning i national sammenhæng blev forstærket med etableringen af Storebæltsforbindelsen 1998. Banetrafikken har spillet en meget begrænset rolle

lokalt/regionalt for Østjyllands vedkommende. Der er dog udsigt til, at dette billede ændrer sig noget, såfremt man får gennemført den tiltænkte letbane. Banetrafikken har spillet en noget større rolle, når man ser på den nationalt orienterede trafik ud og ind af Østjylland, men en mindre rolle når man ser den i international trafiksammenhæng. Tirstrup Lufthavn har spillet en regional rolle primært i forbindelse med den indenlandske passagertransport til Kastrup Lufthavn. Lufthavnen har imidlertid haft særdeles svære betingelser efter etableringen af Storebæltsforbindelsen og har igennem hele perioden haft et begrænset internationalt rutenet ud fra et erhvervsmæssigt perspektiv. Ovenstående udvikling kan aflæses i tabel 7.1, som er en overordnet vurdering af det samlede infrastrukturelle udviklingsforløb.

Tabel 7.1: Østjyllands infrastrukturelle rammer inden for gods- og persontransportarbejdet (vurderet efter destination og angivet i prioriteret rækkefølge, hvor trafikområde i parentes indikerer en begrænset indflydelse):

	Lokal/regional trafik	National trafik	International trafik
Godstransportarbejdet	Motorveje <sup>676</sup>	Motorveje (Skib) (Bane)	Skib Motorveje (Bane) (Fly)
Persontransportarbejdet	Motorveje (Bane)	Motorveje Bane (Skib) (Fly)	(Fly) (Motorveje) (Bane) (Skib)

Tabel 7.1 afspejler blandt andet Østjyllands overordnede infrastrukturelle problem, som primært er parameteret international persontransport. Det er selvsagt muligt at komme ud og ind af regionen og videre i international sammenhæng inden for alle fire transportområder, men transporthastigheden fremstår som et problem. Sidstnævnte hænger først og fremmest sammen med den i Tirstrup placerede lufthavn, som grundet sin placering ikke har haft et tilstrækkeligt udviklingsgrundlag, når man ser på befolkningsgrundlaget. Lufthavnen i Tirstrup fungerer derfor i dag først og fremmest som en føderute til Kastrup Lufthavn i erhvervsmæssig sammenhæng.

<sup>676</sup> I perioden inden motorvejenes etablering (1945-1978) kan man sige, at hovedlandevejssnettet til en vis grad indtog motorvejenes placeringer i de forskellige kategorier i tabel 7.1.

Det andet transportområde som potentielt set kunne varetage hurtig persontransport i international sammenhæng, er baneområdet. Dette kan imidlertid ikke lade sig gøre under de nuværende forhold, idet linjeføringen af banestrækningen i Østjylland umuliggør hurtig transport, og desuden mangler strækningen nord for Fredericia at blive elektrificeret. Som nævnt tidligere i afhandlingen synes det tvivlsomt, om nævnte baneproblemer vil blive afhjulpert i den nærmeste fremtid. De manglende internationale persontransportmuligheder fremstår som et centralt regionalt problem. Således er netop dette område afgørende for større koncernhovedsæders geografiske placeringsvalg. Dertil er fraværet af internationale persontransportmuligheder et betydeligt problem inden for servicesektorområdet, som de seneste år har tegnet sig for den klart største vækst i Århus-området. Netop de internationale persontransportmuligheder figurerer som det mest centrale lokaliseringsparameter for servicevirksomheder, når de opnår en vis tyngde. På den baggrund står regionen med et betydeligt problem, så snart servicevirksomhederne når en vis størrelse.

Anlæggelsen af en Kattegatbro vil kunne medvirke til at afhjælpe problemet, idet man vil få en betydeligt formindsket transporttid til Kastrup Lufthavn landværts. Endvidere vil man muligvis kunne spare de udgifter, som vil være forbundet med en udretning af det østjyske banenet.<sup>677</sup>

Overordnet kan man altså konstatere, at Østjylland har haft en betydelig erhvervmæssig vækst i den behandlede periode, og at infrastrukturen i den sammenhæng har spillet afgørende ind, men at de infrastrukturelle rammer samtidig sætter nogle erhvervmæssige begrænsninger på sigt.

### **Ændringen af bystrukturen og de regionale politikeres rammebetingelser**

Afhandlingen har desuden belyst, at den infrastrukturelle udvikling i Østjylland har været med til i afgørende grad at ændre på regionens bystruktur. Således har flere jyske byer udviklet så tætte relationer inden for arbejdsmarkeds- og pendlingområdet, at man fra centralforvaltningens side i stigende grad opfatter området som én sammenhængende byregion. Det såkaldte østjyske bybånd, der består af 17 kommuner med Århus som den største, har først og fremmest udviklet sig på baggrund af motorvej E-45, der groft sagt bliver brugt som ”byens hovedgade”. Konstateringen af denne bymæssige sammenvoksning åbner op for såvel regionale muligheder som problemstillinger. Således kan det være en fordel, at Trekantsområdet og Århus-området anser hinanden for gensidigt supplerende erhvervsaktører frem for konkurrenter med væsensforskellige interesseforhold. Hvor

<sup>677</sup> Adskillige især østjyske aktører arbejder for etableringen af en Kattegatbro – blandt andet Århus Kommune og Region Midtjylland.

Trekantsområdet stadig har en høj koncentration af industrivirksomhed, har Århus-området i stadig højere grad udviklet servicebranchen – denne branchefordeling kan potentielt set vise sig at være en regional fordel, idet de erhvervsmæssigt set kan supplere hinanden.

Hvis man ser på de regionale politikeres muligheder for at påvirke infrastrukturudviklingen, synes der umiddelbart at være perspektiver på baggrund af den bystrukturelle udvikling. Således bliver det ”østjyske” område i stigende grad vurderet som én funktionelt sammenhængende byregion fra de centrale myndigheders side, når den overordnede landsplanlægning skal udformes.<sup>678</sup> Dette har i de seneste Landsplanredegørelser resulteret i, at den østjyske byregion potentielt set bliver anset for Danmarks anden internationale byregion ved siden af København, hvor der i de tidligere landsplanredegørelser var en særskilt regionalpolitisk satsning på hovedstaden som et internationalt vækstcenter sammen med Øresundsregionen, mens de øvrige regioner skulle satse på regionale styrker.<sup>679</sup> Udviklingen af den østjyske byregion muliggør således et mere ligeværdigt forhold *vis a vis* hovedstaden og kan dermed ændre på de regionale politiske rammebetingelser, hvad angår påvirkning af infrastrukturudviklingen. Sidstnævnte kan bidrage til, at staten vil se mere velvilligt på større infrastrukturinvesteringer i Østjylland og på etableringen af eksempelvis en Kattegatbro.<sup>680</sup> Hvor udviklingen af byregionen således synes at forstærke de regionale politikeres muligheder for at påvirke infrastrukturudviklingen, så kan det dog vise sig svært at samordne indsatsen, da det østjyske bybånd spænder over både Region Midtjylland og Region Syddanmark.

Afhandlingen påpeger desuden, at de faktiske infrastrukturelle begrænsninger på persontransportområdet fremstår som en hindring for de ambitioner, som Byregion Østjylland fremlagde i 2008. Det synes således svært at indgå som en international europæisk byregion/metropol, som de regionale politikere lægger op til, når man ser på de nuværende infrastrukturelle rammer på persontransportsiden. Ganske vist har Billund Lufthavn en noget mere international karakter end lufthavnen i Tirstrup, men den ligger geografisk problematisk, når man ser på den samlede byregion.

<sup>678</sup> Dette afspejles blandt andet i Landsplanredegørelserne 2009 og 2010 samt i regerings trafiktafte ”En grøn Transportpolitik” af 29.1.2009.

<sup>679</sup> Kristiansen 2010, s. 6 f.

<sup>680</sup> I første omgang synes det dog først og fremmest at være letbanen og motorvejsudbygning, som staten vil fokusere på for Østjyllands vedkommende (jf. ovenstående). Disse investeringer ændrer imidlertid ikke på regionens internationale transportforhold.

I afhandlingen analyseres desuden to cases, der hver involverede regionale forsøg på infrastrukturudvikling. Det blev her beskrevet, hvorledes Århus Havn kom relativt let igennem sin udvidelsesproces, mens forsøget på at få etableret en ny lufthavn i Østjylland faldt til jorden. De to cases fokuserede blandt andet på forholdene omkring de regionale politikeres muligheder for at udvikle regionens infrastruktur. Det kunne her konstateres, at de regionale politiske aktører ikke kunne gennemtrumfe de infrastrukturelle anlæg alene, men at der var en gensidig afhængighed regionalt set mellem først og fremmest Århus Kommune og Århus Amt. Desuden var man fra regional side også beslutningsmæssigt afhængig af de centrale myndigheder. I forbindelse med begge cases blev det konkluderet, at en forudsætning for at de pågældende infrastrukturelle projekter kunne realiseres var regional politisk konsensus- ikke mindst i forhold til at lægge et tilstrækkeligt pres på de centrale myndigheder, og dermed få den nødvendige accept herfra. Den regionale politiske enighed var i udtalt grad til stede i forbindelse med havneudvidelsen, og den var i lige så udtalt grad fraværende i forbindelse med lufthavnsplanerne. I analysevurderingen blev det pointeret, at de regionale politikere var afhængige af de centrale myndigheders blåstempling af infrastrukturprojekterne. Hvorvidt de havde fået grønt lys til lufthavnsplanerne, hvis der havde været regional politisk enighed om projektet, forbliver dog et uafklaret spørgsmål.

De to caseanalyser viste endvidere, at der var tale om to ganske forskellige anlægsinvesteringer. Med reference til teoribegrebet *path dependency* illustrerede de to cases, at det havde stor betydning i den politiske beslutningsproces, at der for havnens vedkommende var tale om udvidelse af et eksisterende infrastrukturanlæg, mens lufthavnsspørgsmålet ville indebære afviklingen af et eksisterende infrastrukturanlæg (Lufthavnen i Tirstrup). Den historiske tilfældighed at tyskerne anlagde en militær lufthavn i slutningen af Anden Verdenskrig fik afgørende indflydelse på de politiske beslutninger, der blev truffet inden for luftfartsområdet i regionen sidenhen.

De to cases blev endvidere vurderet på baggrund af teoribegrebet omkring udbuds- og efterspørgselsdrevne infrastrukturinvesteringer. I den sammenhæng blev det konstateret, at havneudvidelsen kunne begrundes ud fra begge argumentationsrammer. Der var således tale om dels en opfølgende foranstaltning, hvor man imødegik et presserende infrastrukturelt flaskehalsproblem, dels en igangsættende foranstaltning, hvor Århus Havn tog et betydeligt infrastrukturelt spring, der muliggjorde, at havnen kobledes sig på et internationalt havnenet og fik regelmæssig kontinental rutefart. Når man ser på det politiske procesforløb omkring

havneudvidelsen, kunne havnen/Århus Kommune imidlertid ”nøjes” med den efterspørgselsdrevne argumentation over for de øvrige beslutningstagende aktører.<sup>681</sup> Den anden regionale aktør, Århus Amt, valgte også at vurdere havneudvidelsen ud fra Århus Havn/Århus Kommunes efterspørgselsdrevne argumentationsramme, som de altså grundlæggende var enige i. Dette synes også at have været tilfældet for de centrale myndigheders side.

Noget anderledes ser det ud, når man ser på lufthavnsdebatten. Også beslutningen om etableringen af en ny lufthavn kunne til dels funderes i både en udbuds- og efterspørgselsdrevne argumentationsramme. Således kunne tilhængerne af en ny lufthavn argumentere for, at regionen havde et behov, der ikke blev opfyldt ud fra de da gældende infrastrukturelle rammer. Som sådan kan man sige, at behovet for en ny lufthavn var efterspørgselsdrevet. Der var imidlertid det problem, at hvis man funderede behovet for en ny lufthavn på en efterspørgselsdrevne argumentation, så var man i høj grad nødt til at se på den samlede luftfartskapacitet med inddragelse af både Tirstrup og Billund Lufthavn. Her var situationen ikke ligefrem, at man var ved at nå lufthavnens kapacitetsgrænse, og desuden var Billund i færd med at udbygge lufthavnen. Endelig var det muligt, inde for denne argumentationsramme at agitere for, at det blot drejede sig om, at få etableret bedre tilkørselsforhold til lufthavnen i Tirstrup. Som sådan var det praktisk taget ikke muligt, at argumentere for anlæggelsen af en ny regional lufthavn inden for en efterspørgselsdrevne argumentationsramme.

Anderledes så det ud, hvis man begrundede en ny lufthavn ud fra en udbudsdreven logik, og anså lufthavnen for en igangsættende infrastrukturel foranstaltning, hvor formålet var at skabe en regional lufthavn med et rutenet af international karakter, der kunne løfte regionen og potentielt set erhvervslivet op i en anden ”liga”. Sidstnævnte fremstilling kan man sige, at tilhængerne af en ny lufthavn prøvede at få frem, men langt hen ad vejen lykkedes det Århus Amt at fremstille lufthavnsspørgsmålet som en primært efterspørgselsorienteret problemstilling. Det virkede også umiddelbart til, at de centrale myndigheder anskuede lufthavnsproblematikken i en efterspørgselsorienteret sammenhæng i processens slutfase. Overordnet set var spørgsmålet om en ny lufthavn primært en udbudsorienteret problemstilling, men så snart den blev sat i en

---

<sup>681</sup> Dertil kan anføres, at der tilsyneladende ikke var nogen umiddelbar garanti for, at en infrastrukturel udvidelse begrundet i udbudsdreven argumentation ville ende som en succes, hvorfor det af den grund var et mere ”sikkert” kort at bygge havneudvidelsen op omkring en efterspørgselsdrevne logik.

efterspørgselsorienteret ramme, var lufthavnsproblematikken underlagt et andet slutningsmønster, hvorved sagen var givet på forhånd.<sup>682</sup>

Hvis man ser på de større trafikinvesteringer i Østjylland inden for de fire behandlede transportområder, tegner der sig et mønster. Således synes det generelt at være lettere fra politisk side at retfærdiggøre større trafikinvesteringer ud fra en efterspørgselsorienteret argumentation. Dette gjorde sig gældende i forbindelse med udbygningen af motorvejsnettet og linjeføringen i Østjylland, da man skulle anlægge ”Det store H”; det har været den determinerende faktor i luftfartsspørgsmålet; det har gjort sig gældende inden for baneområdet i Østjylland, og det gjorde sig gældende i forbindelse med Århus Havns nye store udvidelse.<sup>683</sup> Desuden må Infrastrukturkommissionens løsningsforslag for det østjyske område også siges at være primært efterspørgselsorienterede.<sup>684</sup> Østjylland har udviklet sig betydeligt erhvervsmæssigt i den behandlede periode – blandt andet på baggrund af flere af de førnævnte efterspørgselsorienterede dispositioner. Spørgsmålet er imidlertid, om regionen kunne have udviklet sig endnu mere, såfremt man i højere grad havde været udbudsmotiveret i sine infrastrukturvalg. Det synes i hvert fald konstaterbart, at såfremt regionen i betydelig grad skal forbedre sin infrastrukturelle kapacitet inden for parameteret international persontransport, bliver det nødvendigt med en udbudsorienteret trafikinvestering.

---

<sup>682</sup> Det skal understreges, at der stadig var og er mange uafklarede spørgsmål omkring lufthavnsproblematikken. Blandt andet miljøparametrene, finansieringsaspektet og spørgsmålet om en ny lufthavn ville kunne trække tilstrækkeligt mange luftfartsselskaber, men umiddelbart er det afhandlingens vurdering, at en ny lufthavn først og fremmest burde anskues som en primært udbudsdriven infrastrukturløsning, og at den kunne have medvirket til at løse et centralt infrastrukturelt problem for regionens erhvervsliv.

<sup>683</sup> En undtagelse i forbindelse med havneudvidelsen kan siges at være tunnelloøsningen under Marselis Boulevard, som ikke synes efterspørgselsdriven. Den kan dog heller ikke siges at være udbudsdriven, men skal snarere forstås som en politisk kompromisløsning.

<sup>684</sup> Dog kan udviklingen af letbanen siges at være en udbudsorienteret infrastrukturinvestering, som afhjælper det regionale persontransportområde.



## Litteraturoversigt

- Andersen, Hans; Engelstoft, Sten; Møller-Jensen Lasse. 2005: *Danmarks nyere byudvikling*, Notat udarbejdet for Skov og Naturstyrelsen, Landskabsafdelingen.
- Andersen, Ulrik. 2010: ”Motorvej gennem Jylland får støtte fra politisk flertal”, *Ingeniøren* 22.3.
- Andersen, Svend Aage; Jeppesen, Hans; Johansen, Hans. Chr. 2001: *Dansk Søfartshistorie, 1960-2000*, Bd. 7, Kbh.
- Asheim, Bjørn (Ed.). 2006: *Clusters and Regional Development – Critical reflexions and explorations*; Routledge, New York.
- Bachmann, Marie (m.fl.). 2003: *COMET, Enquiry of Enterprises, WP6, no7*, Berlin.
- Bamberger, Maria (m.fl.). 2005: *Kristen fundamentalisme i Danmark*, RUC.
- Bjerremand, Finn. 2007: ”En gammel vision blev til virkelighed”, *Transporttidende* 13.12.
- Boschma, Ron & Lambooy. Jan 1999: “Evolutionary economics and economic geography”. *Journal of Evolutionary Economy*, 9, 411-429.
- Bro, Peter (m.fl.). 2008: *Interaktion og infrastruktur i Østjylland – bidrag til samarbejdsprojektet om Byudvikling i Østjylland*, By- og Landskabsstyrelsen.
- Bruun, Michael O. 2009: På forkant af den globale erhvervsudvikling – Vækst i Århus 1990-2005, Center for Erhvervshistorie, Aarhus Universitet.
- Bröcker, Johannes (Ed.). 2003: *Innovation Clusters and Interregional Competition*, Kiel.
- Buenstorf, Guido. 2006: “Comparative Industrial Evolution and the Quest for an Evolutionary Theory of Market Dynamics”, *Papers on Economics and Evolution*, Max Planck Gesellschaft.
- Christensen, Stig; Mathiassen Jacob. 1981: *Århus Containerterminal – En baglandsanalyse*, Århus.
- Christensen, Søren Bitsch (red.) 2003: ”Den moderne by”, *Danske bystudier, bd. 3*, Aarhus Universitetsforlag.
- Christoffersen, Henrik. 1999: *Danmarks økonomiske historie efter 1960*, Systime.
- Crevoisier, O. 2004 “The Innovative Milieu approach: Towards a territorialised understanding of the economy”, *Economic Geography*, 80, (4), 367-379.
- Danmarks Amtsråd. 1998: nr. 12/13, august.
- Det Midtjyske Lufthavnråd. 2009: *En jysk lufthavnssaga – visionen om en centraljysk lufthavn ved Aarhus vil ikke dø*, Århus.
- Enright, Michael J. 1993: *The Determinants of Geographic Concentration in Industry*, Working Paper 93-052, Harvard Business School.

- Erhvervsfremmestyrelsen. 2001: *Kompetenceklynger i dansk erhvervsliv*, København.
- Fink, Jørgen 2008: ”Cykel og Bølge – Bidrag til en materiel teori om den erhvervshistoriske udvikling”, *Erhvervshistorisk Årbog 2008*.
- Fink, Jørgen. 2009: *Dansk erhvervshistorie 1849-2009*, utrykt manuskript.
- Gardiner, Robert (Red.). 1992: *The shipping revolution: the modern merchant ship*, London.
- Halvorsen, Hans (m.fl.). 2000: *Nye muligheder – udvikling af den bynære havn*, Århus
- Hansen, Hans Jørgen. 2000: *Skibet er ladet med....Godshåndtering på Århus Havn i går, i dag, i morgen*, Århus Havn.
- Hansen, Høgni Kalsø og Winther, Lars. 2007: “The Spaces of Urban Economic Geographies Industrial Transformation in the outer city of Copenhagen”, *Geografisk Tidsskrift, Danish Journal of Geography* 107 (2): 45-58.
- Hansen, Martin. 2005: “En lufthavn ved Århus – the never ending story”, *Århus Stifts årbøger*, bd. 88.
- Hansen, Svend Aage. 1974: *Økonomisk vækst i Danmark*, Universitetsforlaget. Kbh.
- Hoares, Anthony 1986: ”British Ports and their Export Hinterlands: A rapidly changing Geography”, *Geografiske Annaler* vol. 68, No. 1.
- Hovgesen, Henrik Harder og Nielsen, Thomas Sick. 2007: ”Motorveje og byudvikling i Danmark – et kort historisk rids”, *Geografisk Orientering* nr. 5.
- Hovgesen, H. H. og Nielsen, T. S. (2004). *Motorveje og byudvikling i Danmark*, Paper til Trafikdage på Aalborg Universitet, 23-24. august.
- Hummels, David. 2007: ”Transportation Costs and International Trade Over Time”, *Journal of Economic Perspectives*, 21 (3).
- Johansen, Erik Korr (red.). 1994: ”*Fra Kysthavn til Storhavn – Århus Havns historie 1915-1995*”, Erhvervsarkivet Århus.
- Johansen, Hans Chr. 1997: ””Jernbanerne i bilismens skygge - 1950-1997”– *Jernbanerne, DSB og Samfundet, bd. III: ”*”, Odense.
- Jørgensen, Steffen Elmer. 2001: *Fra chaussé til motorvej – det overordnede danske vejnets udvikling fra 1761*, Odense Universitetsforlag.
- Jørgensen, Steffen Elmer. 2003: ”Idee om fremtidens veje – Det Trafikøkonomiske Udvalg og *Det store H*”, *Dansk Vejtidskrift* nr. 3.
- Kempe, Jochim. 2003: ”Motorvejen Låsby-Århus åbner 8. november 2003”, *Dansk vejtidskrift*, nr. 10.

- Klepper, Steven og Thompson, Peter. 2006: "Intra-industry Spinoffs", Florida International University, Dep. Of Economics, *Working Paper 0605, Sept.* Florida International University.
- Kristiansen, Jørgen. 1995: "Transportinfrastrukturens regionale udviklingstendenser", *Skriftserie nr. 165, Institut for Samfundsudvikling og Planlægning*, Ålborg.
- Kristiansen, Jørgen. 2001: *En fælles lufthavn for Jylland – Billund eller Århus*, paper præsenteret ved "Trafikdage på Ålborg Universitet".
- Kristiansen, Jørgen. 2009: *Beslutningsforløb for store trafik anlæg i Danmark – eksemplificeret ved den jyske længdebane og en fast Kattegatforbindelse*, paper præsenteret ved Trafikdage i Aalborg 2009.
- Krugman, Paul. 1991: *Geography and Trade*, Cambridge.
- Krugman, Paul. 1998: "Space: The Final Frontier", *Journal of Economic Perspectives*, vol. 12, nr. 2, Spring, pp 161-174, JSTOR.
- Kvale, Steinar og Brinkmann, Søren. 2008: *Interviews: Learning the craft of qualitative interviewing* (2nd. Ed.), Thousand Oaks CA, Sage Publications.
- Lauring, Kåre. 2008: *Containertrafik gennem 50 år*, Helsingør.
- Lauritzen, Janne (red). 1986: *Århus' 86*, Århus Turistforening.
- Levinson, Marc. 2006: *The Box*, Princeton.
- Madsen, Peter Astrup. 1986: "Den regionale udvikling for erhvervsstrukturen i Danmark 1950-82", *Geografisk Institut, notat 58*, Århus.
- Marfelt, Birgitte. 2005: *Omveje til Nutiden – Historien bag DSB*, Albertslund.
- Maskell, Peter. 1995: *Offentlig infrastruktur i et erhvervsudviklingsperspektiv – et debatoplæg*, Erhvervsfremmestyrelsen.
- Maskell, Peter & Kebir, Leïla 2005: "What qualifies as a Cluster Theory?", *DRUID, Working Paper, No 05-09*, Kbh.
- Martin, Ron og Sunley, Peter. 1996: "Paul Krugman's Geographical Economics and Its Implications for Regional Development Theory: A Critical Assesment", *Economic Geography*, Vol. 72, No. 3, s. 259-292. JSTOR.
- Mathiesen, Bjarne. 2001: *Fremtiden er nu!*, Århus Havn.
- Müller, Jens (ed.). 1990: *Infrastruktur og erhvervsudvikling*. Ålborg.
- Nielsen, Thomas Sick (m.fl.). 2008: *Status for funktionel integration i det østjyske bybånd Kortlægninger af pendling, indkøbs- og fritidsture*, Paper i forbindelse med "Trafikdage på Aalborg Universitet 2008".

- Nijkamp, Peter (ed.). 1990: *NECTAR Missing Networks in Europe*. A study prepared by a team from the European Science Foundation (ESF) Network on European Communications and Transport Activity Research (NECTAR) for the Round Table of European Industrialists (Amsterdam/Zürich/Sheffield.)
- Nissen, Anette og Winther, Lars. 2008: *Erhvervs- og befolkningsudvikling i Østjylland – bidrag til samarbejdsprojektet om Byudvikling i Østjylland*, By- og Landskabsstyrelsen.
- Pedersen, Christian Ø. R. 2001.: *Clusteranalyse af IKT sektoren I Norjylland*, Aalborg Universitet.
- Porter, Michael 1998: *On competition*, Harvard Business School.
- Poulsen, Anders Aagaard og Nielsen, Jørgen. 2000: ”Motorvej nord om Århus – og andre store vejanlæg i Århus Amt”, *Dansk Vejtidskrift* nr. 8.
- Quigley, John M. 1998: “Urban Diversity and Economic Growth”, *Journal of Economic Perspectives*, Vol. 12, No. 2, Spring, s. 127-138.
- Ratti, Remigio, Bramanti, Alberto & Gordon, Richard. 1997: *The Dynamics of Innovative Regions – The GREMI Approach*, Aldershot, Ashgate.
- Refskou, Morten Mandel. 2007: *Brobygning ved Aarhus Universitet – En Tripelhelixanalyse af organisationsdannelsen i det regionale innovationssystem 1928-2003*, Ph.d.-afhandling, Aarhus Universitet.
- Rohde, Kamille Bjørn (m.fl.). 2001: *Århus havn – En Masterplan*, Århus.
- Shortsea Promotion, Danmark. 2003: *Containeranalyse 2003*, Århus.
- Sjöbris, Anders (m.fl). 2007: *North Sea Baltic Hub – Market Analysis, Scenario and Port Action Points 2007*, Västra Frölunda.
- Swienty, Tom Buk (red.). 1994: *Danmark i Europa 1945-1993*, Munksgaard.
- Thøgersen, Mette Ladegaard. 2007: *Landdistrikternes urbanisering – En analyse af de rurale byers opståen, udvikling og karakteristika ca. 1840-1960*, Ph.d. afhandling, Syddansk Universitet.
- Venables, Anthony og Harrigan, James. 2004: “Timeliness, Trade and Agglomeration”, *NBER 10404*.
- World Economic Forum: *Global competitiveness Report 2010/2011*.
- Århus Havn. 1982: ”*Landshavneplan 82*”, Århus Havn.
- Århus Havn. 1998: *Århus Havn Masterplan 1. etape – Finansieringsforslag*, Århus Havn.
- Århus Havn. 1998: *Århus Havn Masterplan 1. etape – Økonomisk redegørelse*, Århus Havn.
- Århus Havn 2006, *Årsrapport 2006*, Århus Havn.
- Århus Havn 2009: *Årsrapport 2009*, Århus Havn.

Århus Lufthavn 2004: *Årsrapport 2004*.

Århus Lufthavn 2009, *Årsrapport 2009*.

**Officielle dokumenter fra offentlige myndigheder og offentligt nedsatte kommissioner<sup>685</sup>:**

Indenrigsministeriet 1998: Betænkning II - Betænkning nr. 1366 - december 1998.

Infrastrukturkommissionen 2008: Danmarks transportinfrastruktur 2030.

Infrastrukturkommissionen 2008: Plan for infrastrukturen i Østjylland af 10. januar 2008.

Infrastrukturkommissionen 2007: Notat af 2.1.2007.

Miljø- og Energiministeriet 2008: *Vision Østjylland*.

Miljø- og Energiministeriet 1997: Landsplanredegørelse af 1997.

Miljøministeriet 2000: Landsplanredegørelse af 2000.

Skov- og Naturstyrelsen 2006: *Landsplanredegørelse af 2006*.

Skov og Naturstyrelsen 2009: *Landsplanredegørelse af 2009*.

Skov og Naturstyrelsen 2010: *Landsplanredegørelse af 2010*.

Transportministeriet 2009: *En grøn transportpolitik* (Trafikforliget af 29. januar 2009).

Transportministeriet 2009: *kommissorium for strategisk analyse af udbygningsmulighederne i Østjylland*.

Trafikstyrelsen 2007: *Strategiske perspektiver for udvikling af baneinfrastrukturen*.

Trafikudvalget 1997: 2. samling, alm. Del – bilag 101, J. Nr. 1997-3139/H2044-71.

Vejdirektoratet 2007: *Dok. 86 Infrastrukturmodeller for Hovedstadsområdet og Østjylland*.

Vejdirektoratet 1974: *Skitse til vejplan*.

Økonomi og Erhvervsministeriet 2002: *Vækstvilkår i Danmark*.

Århus Amt 1997: *Regionplantillæg om udvidelse af Århus Havn – Forslag til regionplantillæg nr. 1 til regionplan 1997*.

Århus Amt og Århus Kommune 1996: *Orientering om Region- og Kommuneplantillæg – hvilke rammer skal der sættes for de nye havneområder i burgen?*.

Århus Amt. 1997: *VVM rapport om udvidelse af Århus Havn*.

Århus Amt. 1997: *Regionplan 1997*.

---

<sup>685</sup> Det skal tilføjes, at der er blevet brugt en længere række officielle dokumenter omkring lufthavnssagen fra Michael O. Bruuns privatarkiv. Disse angives løbende i lufthavns casen.

Århus Amt 1999: Overordnet vurdering af placeringsmuligheder for en ny lufthavn i Østjylland.

Århus Amt, Natur- og Miljøkontoret. 1996: *Teknisk Notat om Lufthavn i Århusområdet*.

Århus Kommune. 1995: *Masterplan for Århus Havn – rapport til byrådet*, Århus Kommune.

## Internethenvisninger:

**Aarhus Transport Group:** <http://www.aarhustransportgroup.dk/index.php?id=6>

**Billund Lufthavn:** [http://www.billund-airport.dk/Lufthavnsinfo/Om\\_lufthavnen/Historie.aspx](http://www.billund-airport.dk/Lufthavnsinfo/Om_lufthavnen/Historie.aspx)

**Business Aarhus:**

<http://www.aarhuskommune.dk/sitecore/content/Subsites/businessaarhus/Home/Styrkepositioner/Arkitektur-og-design.aspx>

**Business Aarhus:**

<http://www.aarhuskommune.dk/sitecore/content/Subsites/businessaarhus/Home/Styrkepositioner.aspx>

**Det virtuelle museum:**

[http://www.vimu.info/image.jsp?id=for\\_26\\_1\\_18\\_fo\\_storeh\\_dk\\_jpg&lang=da&u=child&flash=true&s=04B6B3CED3768444A7820763FA8476C6](http://www.vimu.info/image.jsp?id=for_26_1_18_fo_storeh_dk_jpg&lang=da&u=child&flash=true&s=04B6B3CED3768444A7820763FA8476C6)

**EurLex:** <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2005:312:0001:01:DA:HTML>

**European Round Table of Industrialists:** [http://www.ert.be/working\\_group.aspx?wg=16](http://www.ert.be/working_group.aspx?wg=16)

**IMD:** <http://www.imd.org/about/pressroom/pressreleases/IMD-World-Competitiveness-Yearbook-2006.cfm>

**Århus Kommune:**

<http://195.41.32.55/4125669D0040BE6D/WebInfoIndhold/21F0AE7F1F4CC8F0412566A500534B29?OpenDocument>

**Århus Kommune:** <http://www.aarhuskommune.dk/omkommunen/nyheder/2010/2--kvarstal/Forlaengning-og-udvidelse-af-Aahavevej.aspx>

**Århus Kommune:** <http://www.debynaerehavnearealer.dk/tidslinie.asp>, og Århus Kommune:

<http://www.debynaerehavnearealer.dk/files/Filbibliotek/Helhedsplan.pdf>

**Midttrafik:** <http://www.midttrafik.dk/letbane/forside+--+letbane>).

**Midttrafik:** <http://www.midttrafik.dk/letbane/baggrund>

**Retsinformation:** <https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=12202>

**Retsinformation:** <https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=22682#K6>

**Retsinformation:** <https://www.retsinformation.dk/forms/R0710.aspx?id=124591>

**Statistikbanken:** [http://www.dst.dk/Vejviser/Find\\_Rundt/Emneord/search.aspx?keyword=transport&searchid=232](http://www.dst.dk/Vejviser/Find_Rundt/Emneord/search.aspx?keyword=transport&searchid=232)

**Statistikbanken:** <http://www.statistikbanken.dk/statbank5a/default.asp?w=1440>

**Vejdirektoratet:** <http://www.vejdirektoratet.dk/dokument.asp?page=document&objno=74505>.

**Vejdirektoratet:** <http://www.vejdirektoratet.dk/dokumentniveau.asp?page=document&objno=84758>

**Vejdirektoratet:** <http://www.vejdirektoratet.dk/dokument.asp?page=document&objno=239978>

**Vejdirektoratet:** <http://www.vejdirektoratet.dk/imageblob/image.asp?objno=185379>

**Transportministeriet:**

<http://www.trm.dk/da/publikationer/2009/mere+gods+p%C3%A5+banen/~media/Files/Publication/2009/051009/senes-te%20version/Mere%20gods%20p%C3%A5%20bane%20endelig%20version1.ashx>

**Transportministeriet:** <http://www.trm.dk/graphics/Synkron-Library/ISK/PDF/Kapiteludkast/DOK.NR.%20101%20Kapitel%203%20-%201.%20udkast.pdf> s

**TV2 Østjylland:** <http://www.aar.dk/default.asp?id=436>

**World Economic Forum:** <http://www.weforum.org/en/about/index.htm>.

**Århus Havn:** [http://www.aarhushavn.dk/dk/aarhus\\_havn/fremtidsplaner\\_til\\_2022/](http://www.aarhushavn.dk/dk/aarhus_havn/fremtidsplaner_til_2022/)

**Århus Havn:** [http://www.aarhushavn.dk/download/kbbs\\_internet\\_pdf\\_filer/best\\_vedtgt.pdf](http://www.aarhushavn.dk/download/kbbs_internet_pdf_filer/best_vedtgt.pdf)

**Århus Lufthavn:** <http://www.aar.dk/default.asp?id=127>

**Personlig korrespondance:**

Skrivelse fra Souschef ved Århus Havn Henrik Munch Jensen af 10.11.2010 til Henrik Mølgaard Frandsen.

Skrivelse fra DI-konsulent Johan H. Pedersen af 26.5.2010 til Henrik Mølgaard Frandsen.

Svarskrivelse fra tidligere havnedirektør Kaj Schmidt af 21.8.2010 til Henrik Mølgaard Frandsen.

skrivelse fra Poul-Erik Jensen af 9.11.2010: ”Citater vedrørende en ny lufthavn i Århus-området” til Henrik Mølgaard Frandsen.

Skrivelse fra Flemming Knudsen til Henrik Mølgaard Frandsen af 26.11.2010.

**Andre Ikke-skriftlige kilder:**

**Interview:**

Henrik Munch Jensen (2.10.2008).

Johannes Flensted-Jensen (7.9.2010).

Kaj Schmidt (25.8.2010).

Thorkild Simonsen (23.8.210).

Michael O. Bruun (4.9.2008 og 12.12.2009).

### **Medier:**

Aalborg Stiftstidende: 1998.

Børsen: 1998.

Erhvervsbladet: 2009.

Erhvervsbladet: 2007

Jyllands Posten: 1995, 1996, 1997, 1998, 1999, 2010

JP Århus: 1998, 1999, 2010.

Nordjyske Tidende: 2010.

Vejle Amts Folkeblad: 1997, 1998.

TV2 Østjylland 5. 1. 1998.

Århus Stiftstidende: 1997, 1998, 1999

### **Privatarkiver:**

Michael O. Bruuns privatarkiv. Ved henvisninger i afhandlingen til dette arkiv, benyttes forkortelsen ”MOB’s arkiv”. Herom kan tilføjes, at der ikke er tale om et ordnet arkiv, men om en betydelig mængde dokumenter fra perioden 1995-1999 omhandlende lufthavnsprocessen, som er arkiveret efter år og dato.

Kaj Schmidts privatarkiv. I denne afhandling benyttes kun et begrænset mediemateriale fra debatten omkring havneudvidelsen: Århus Filmværksted: debat om Århus Havns udvidelse oktober-november 1998, ANTV Infight: Lokal tv med fokus på debatten om havnens udvidelse januar 1998, TV Danmark 1997 samt ANTV Infight, januar 1998).

Poul-Erik Jensens privatarkiv. Berører for denne afhandlings vedkommende kun to notater: ”Notat vedrørende Århus Lufthavn” af 28.11.1996 underskrevet Poul-Erik Jensen og adresseret til Thorkild Simonsen samt notat af 4.12.1997 med titlen ”Lufthavnen” underskrevet Poul-Erik Jensen og adresseret til Flemming Knudsen.



*Appendiks 1***Centrale interessenter i forbindelse med udvikling og etablering af infrastruktur i Østjylland<sup>686</sup>:****Offentlige Myndigheder****Lokalt/Regionalt:**

De regionale kommuner.

Århus Amt (Nedlagt 2007).

Region Midtjylland (Oprettet 2007).

**Nationalt:**

Trafikministeriet (Fra 1945-1987: Ministeriet for Offentlige Arbejder, siden 2005: Transport og Energiministeriet):

- Vejdirektoratet
- Anlægsdirektoratet (fra 1951 ind under Vejdirektoratet).
- Statens Luftfartsvæsen (fra 2010 ind under Trafikstyrelsen).
- Kystdirektoratet
- Trafikstyrelsen (Fra 2003-2009: Trafikstyrelsen for Jernbaner og Færger).
- Havnelovskommissionen af 1956. (skulle forberede den nye havnelov samt fungerede som høringsinstans).
- Landshavnerådet (1976-1991): Rådgivende organ ifm. administrationen af loven om Trafikhavne af 1976.

Miljøministeriet (Fra 1971-173: Ministeriet for Forureningsbekæmpelse):

- Skov og Naturstyrelsen
- By- og Landskabsstyrelsen (oprettet 2007).

Miljøministeriet har siden 1990 skrevet landsplanredegørelserne, der danner den overordnede fysiske ramme for infrastrukturudviklingen i Danmark.

Folketinget.


---

<sup>686</sup> Interessentskildringen her er ikke ment som et altdækkende overblik, men som en vejledende oversigt.

## Trafikudvalget

### **Interesseorganisationer:**

#### **Lokale/Regionale (Brancheforeninger, Fagforbund og ”enkeltsagsorganisationer”):**

Aarhus Transport Group (ATG). Dannet i 1993 med det formål at styrke erhvervslivets transportmuligheder i Østjylland via forbedringer af infrastrukturen. Gruppen har en bred sammensætning inden for transportens værdikæde.

Det Midtjyske Lufthavnsråd (DML): Dannet i 1998 med det formål at få etableret en ny lufthavn i Østjylland. Nedlagt i 2009, hvor det overdrog lufthavnsproblematikken til ATG.

Interesseorganisation bestående af midtjyske erhvervsfolk med Grundfos’ direktør Niels Due Jensen i front.

Erhverv Århus (Stiftet i 2000, fra 1862 til 1979 Aarhus Handelsforening, fra 1979 til 1987 Aarhus Handelstands- og Industriforening, fra 1987 til 2000 Aarhus Handels- og Industriforening). En del af Dansk Erhverv.

Provinshandelskammeret: Fusionerede i 1987 med det Grosserer-Societet og blev til Det Danske Handelskammer (som i 2002 blev til HTS, som igen i 2008 blev til DI).

#### DI-Østjylland

#### DA-Århus

#### LO-Århus

### **Nationale brancheforeninger og fagforbund:**

Dansk Arbejdsgiverforening (DA): Hovedorganisation for et større antal arbejdsgiverorganisationer inden for industri, handel, transport, service og byggeri. Etableret 1896.

DI (etableret i 2008 efter en sammenlægning mellem Dansk Industri og Handel, Transport og Service (HTS)).

Dansk Industri (Etableret i 1990 efter sammenlægning mellem arbejdsgiverorganisationen Industriens Arbejdsgivere og erhvervsorganisationen Erhvervsrådet fusionerede). Fra 2008 indgik Dansk Industri i DI.

Dansk Erhverv (Stiftet i 2007 ved en sammenlægning af Dansk Handel og Service og erhvervsorganisationen HTSI (Handel, Transport, Service og IT)).

LO (Landsorganisationen i Danmark). Sammenslutning af 18 danske fagforbund.

**Lokale/regionale samarbejdsfora mellem offentlige og private interessenter:**

Erhvervskontaktudvalget, Århus Kommune: Samarbejde mellem Århus Kommune, de højere læreanstalter i Århus, erhvervslivet og organisationer. Erhvervskontaktudvalget er kraftigt involveret i udviklingen og implementeringen af blandt andet Århus Kommunes Erhvervshandlingsplaner.

Erhvervsudviklingsråd: (1991-2003) Hørte ind under Århus Amt og skulle koordinere den erhvervspolitiske indsats mellem statslige, amtslige og lokale initiativer.

**Konsulentbureauer/Rådgivende virksomheder:**

COWI

Rambøll

Carl Bro

Der findes en lang række rådgivende virksomheder, der løbende er med til at påvirke den danske infrastrukturudvikling og generelt spiller en stor rolle i meningsdebatten, idet de jævnligt får til opgave at udarbejde rapporter omkring specifikke infrastrukturprojekter. Opdragsgiveren kan være alt fra offentlige myndigheder til mindre interesseorganisationer.

**Offentligt nedsatte analysegrupper/kommissioner:**

Det Trafikøkonomiske Udvalg (1955-1961). (udvalg nedsat af regeringen til udarbejdelse af en fremtidig overordnet trafikplan for Danmark).

Infrastrukturkommissionen: (2006-2008: kommission nedsat af regeringen med henblik på at analysere de fremtidige infrastrukturbehov samt komme med forslag til investeringer i den forbindelse. Kommissionen bestod af nationaløkonomer samt infrastruktur/transport forskere). (Der er løbende blevet nedsat større kommissioner/udvalg fra de centrale myndigheders sider med henblik på at bidrage til den fremtidige infrastrukturelle udvikling. Ovenfor er eksempler fra hhv. starten og slutningen af den behandlede periode).

**Større Transportoperatører**

DASP (Danske Speditører) (etableret 1909).

DSV (etableret 1976).

Maersk (etableret 1904).

DFDS (etableret 1896).

SAS (etableret 1946).

**Miljøorganisationer:**

Danmarks Naturfredningsforening (DN): Etableret i 1911.

NOAH: Etableret i 1969.

## Appendiks 2

Placeringsmuligheder for en eventuel ny lufthavn ved Århus:

- Område 1, Thomasmunde
- Område 2, Skjød
- Område 3, Hammel
- Område 4, Fajstrup
- Område 5, Sabro
- Område 6, Sorring
- Område 7, Flensted
- Område 8, Nørre Vissing
- Område 9, Stjær
- Aarhus Lufthavn i Tirstrup



Kilde: Århus Amt 1999: Overordnet vurdering af placeringsmuligheder for en ny lufthavn i Østjylland.

## *Resume*

### *Infrastruktur og erhvervsudvikling i Østjylland siden 1945*

Afhandlingens formål er at vurdere og analysere infrastruktur- og erhvervsudviklingen i Østjylland siden 1945. Med udgangspunkt i de fire transportområder biltrafikken på motorveje, banetrafik, søfart og luftfart vil infrastrukturens betydning for erhvervsudviklingen blive belyst. Et andet centralt analyseområde er de regionale politikeres muligheder for at påvirke den infrastrukturelle udvikling og dermed den erhvervmæssige udvikling. Sidstnævnte belyser afhandlingen især på baggrund af to infrastrukturelle caseanalyser, der omhandler debatten omkring etablering af en ny lufthavn i Østjylland i perioden 1995-1999 samt udvidelsesprocessen omkring Århus Havn i 1990'erne. Der er i afhandlingen særlige fokus på perioden efter 1993 for derved at sætte de to cases i det rette perspektiv.

I forbindelse med gennemgangen af den infrastrukturelle udvikling vil fokus være rettet mod dels udviklingen af de infrastrukturelle anlæg og dels den trafikmæssige benyttelse inden for det givne transportområde i Østjylland/Danmark.

På det teoretiske plan anvendes især infrastrukturforskeren Jørgen Kristiansens aktørteori til at vurdere de regionale politikeres rammemuligheder, mens begrebsapparatet omkring udbuds- og efterspørgselsorienteret infrastruktur benyttes til at forstå og problematisere den infrastrukturelle udvikling i Østjylland. Forholdet omkring opfølgende/igangsættende infrastrukturanlæg bliver samtidig anvendt til at pege på infrastrukturelle udfordringer på sigt i forhold til regionens erhvervmæssige branchesammensætning.

Afhandlingen beskriver hvorledes Østjylland siden 1945 har gennemgået en betydelig erhvervsøkonomisk og infrastrukturel udvikling. Erhvervsøkonomisk har perioden oplevet en sektorforskydning, hvor først de primære erhverv mistede betydning, mens industrisektoren oplevede en markant vækst frem til 1973. Siden 1973 har den sekundære sektor imidlertid gradvist mistet betydning i forhold til servicesektoren – en udvikling der er blevet forstærket siden 1993. Der er imidlertid store forskelle i erhvervsudviklingen og erhvervsammensætningen i det østjyske område. Således spiller fremstillingsvirksomhed stadig en betydelig rolle i primært trekantsområdet, mens den har været aftagende i Århus-området. Århus-området har til gengæld haft en markant vækst inden for servicesektoren, og fremstår generelt som et hovedcenter for denne erhvervssektor i regionen. Det nævnte mønster gør, at man kan tale om en vis form for arbejdsdeling inden for regionen mellem Århus-området og trekantsområdet.

De infrastrukturelle rammer har i høj grad været medvirkende til at understøtte den erhvervsøkonomiske udvikling. I særdeleshed viser afhandlingen, at det østjyske område har haft gode rammevilkår inden for godstransportområdet, hvor motorvejsudbygningen og Århus Havn har haft stor betydning. Dette hænger i høj grad sammen med den generelle udvikling inden for godstransportområdet, hvor lastbiltrafikken har spillet den primære rolle i forbindelse med landtransport, mens søfarten har haft en central rolle, hvad angår international godsfragt.

Når man ser på persontransporten, så viser afhandlingen, at privatbilismen har spillet en stadig større rolle i Danmark siden 1945, og i særdeleshed siden starten af 1960'erne. Dette har gjort sig gældende både i regional og national sammenhæng, om end bilismens betydning i national sammenhæng blev forstærket med etableringen af Storebæltsforbindelsen 1998. Banetrafikken har spillet en meget begrænset rolle lokalt/regionalt for Østjyllands vedkommende. Der er dog udsigt til, at dette billede ændrer sig noget, såfremt man får gennemført den tiltænkte letbane. Banetrafikken har spillet en noget større rolle, når man ser på den nationalt orienterede trafik ud og ind af Østjylland, men en mindre rolle når man ser den i international trafikssammenhæng. Tirstrup Lufthavn har spillet en regional rolle primært i forbindelse med den indenlandske passagertransport til Kastrup Lufthavn. Lufthavnen har imidlertid haft særdeles svære betingelser efter etableringen af Storebæltsforbindelsen og har igennem hele perioden haft et begrænset internationalt rutenet ud fra et erhvervsmæssigt perspektiv.

Afhandlingen fremhæver, at regionen har en betydelig infrastrukturel udfordring, når det kommer til international persontransport. Dette skyldes ikke mindst den erhvervsmæssige udvikling i Århusområdet, hvor servicesektorens udvikling i stadig højere grad vil efterspørge internationale persontransportmuligheder. Derudover fremhæver afhandlingen også, at Østjylland på sigt står med et infrastrukturelt problem, idet motorvejsnettet får problemer med at afvikle den stigende person- og godstrafik.

Afhandlingen peger endvidere på, at udbygningen af motorvejene i Østjylland har været med til at ændre den østjyske bystruktur, idet motorvej E45 har medført særdeles tætte arbejdsmarkeds- og pendlingrelationer mellem adskillige byer langs E-45. Dette har medført, at man fra de centrale myndigheders side i stigende grad opfatter det "østjyske bybånd" som én sammenhængende byregion. Afhandlingen gør opmærksom på, at denne proces ud fra en infrastrukturel vinkel på sigt kan være positiv for Østjyllands vedkommende, idet regionen kan få en højere prioritering, når staten skal tage stilling til større infrastrukturanlæg. Det understreges imidlertid også, at de infrastrukturelle begrænsninger på det internationale persontransportområde må anses for en

betydelig udfordring, i forhold til de planer bybåndets kommuner har om at indgå som en europæisk byregion/metropol.

De to cases viser, at Århus Kommune var afhængig af opbakning fra såvel det tidligere Århus Amt som de centrale myndigheder. I forbindelse med Århus Havns udvidelse var der betydelig politisk opbakning til planerne fra myndighedsniveauerne, mens lufthavnsprocessen var kendetegnet ved en markant uenighed mellem først og fremmest Århus Kommune og Århus Amt. Gennemgangen af de to cases peger på, at regional politisk enighed fremstod som et vigtigt parameter for at få gennemført større infrastrukturprojekter – ikke mindst når man skulle have den nødvendige opbakning fra de centrale myndigheders side. I forbindelse med analysen af de to cases peger afhandlingen desuden på forholdet omkring *path dependency* som et afgørende aspekt, hvad angår udfaldet af de to infrastrukturprocesser.

På baggrund af infrastrukturudviklingen i Østjylland vurderer afhandlingen, at det har været lettere at motivere og begrunde infrastrukturinvesteringer ud fra en primært efterspørgselsorienteret argumentation. Således har udviklingen af de gennemgåede transportområder i høj grad været funderet i en efterspørgselsorienteret argumentationsramme. Det fastslås, at Østjylland har udviklet sig betydeligt erhvervsmæssigt på baggrund af de infrastrukturelle rammer, der er blevet udviklet. Samtidig peger afhandlingen dog på, at regionen kunne have profiteret af, at der var truffet infrastrukturbeslutninger, der i højere grad var udbudsorienterede. Dette gælder i særdeleshed infrastrukturområdet, der relaterer sig til international persontransport.



## Summary

### *Infrastructure and business development in East Jutland, since 1945*

The aim of this dissertation is to assess and analyse the transport infrastructure and business development in East Jutland since 1945. Based on key areas of transport: Highways, rail, maritime and aviation, the dissertation will explore to what extent the infrastructure has impacted on business development. A key area of analysis will be the influence of regional politicians on infrastructural development, and the subsequent impact on business development. The latter will be analysed in two infrastructural case studies which will deal with the debate surrounding the establishment of a new airport in Jutland in the period 1995-1999, and the expansion process of the Port of Aarhus in the 1990's. The dissertation will place particular emphasis on the period after 1993, in order to view the two case studies in a broader perspective.

In reviewing the infrastructural development, focus will be placed on the development of infrastructural facilities, but will also consider traffic-related use within the area of eastern Jutland/Denmark.

Theoretically, the infrastructure researcher Jørgen Kristiansen's "*actor theory*" will be used to assess regional policy framework opportunities, while "*conceptual apparatus*" connected to supply and demand-oriented infrastructure will be used to understand and analyse the infrastructural development. The relationship between upcoming/initiating infrastructural installations is also of importance in identifying long term infrastructural challenges, when viewed in relation to the region's commercial composition.

The dissertation will describe how East Jutland since 1945 has undergone a significant commercial and infrastructural development. Economically, the period has witnessed a sectoral shift, where a decline in the primary sector was followed by significant industrial growth until 1973. Since 1973, however, the secondary sector gradually declined in comparison with the service sector - a development which has been reinforced since 1993. There are, however, big variations the economic development and commercial composition within the East Jutland area. Thus, manufacturing still plays a significant role, primarily in the "*Triangle area*" (*the three-city area Vejle, Frederica and Kolding*), while it has been on decline in the Aarhus area. The Aarhus area in

turn has had a significant growth in service areas, and appears generally as a key centre for this sector in the region. The emerging pattern reveals a certain division of labour within the region, between the Aarhus area and the “Triangle area”

The infrastructural framework has been an important influential factor for the commercial growth in the area. The dissertation demonstrates that the East Jutland area has benefited from good infrastructure within the freight area, where highway expansion and the Port of Aarhus has been particularly important. This is strongly linked to the overall development in the freight sector, where truck traffic has played the primary role in land transport, while shipping has played a key role in international cargo freight.

In terms of passenger transport, the dissertation underlines that car transport has increased substantially in Denmark, since 1945, and in particular since the early 1960s. This has been the case both regionally and nationally, although the importance of car transport was reinforced nationally by the establishment of the Great Belt Bridge in 1998. Rail traffic has played a very limited role locally and regionally in Eastern Jutland. This may change however, if the planned light railway is realised. Rail traffic has played a somewhat more important role in the context of national traffic in and out of Jutland, but it has played a relatively smaller role in the context of international traffic. Aarhus Airport has played a regional role in connection with transport of domestic passengers to Copenhagen Airport. The airport has struggled with extremely difficult conditions since the establishment of the Great Belt Bridge, and has operated throughout the period with a limited international route network, seen from a regional business perspective.

The dissertation highlights that the region is facing a significant infrastructural challenge when it comes to international passenger mobility. This problem is closely connected to the business development of the Aarhus area, where the increasing service sector development will require growth in international passenger transport options. The dissertation will emphasise that Eastern Jutland is facing long term infrastructure problems in reducing the growing passenger and freight traffic on the motorway network.

The dissertation will also point out that the expansion of the highway network in eastern Jutland has been a contributing factor in changing the urban structure of East Jutland, since highway E45 has led to much closer working and commuting distances between several towns along the motorway. As a result the "East Jutland urban corridor" is increasingly perceived as a single continuous urban

region by central authorities. The dissertation points out that this process can be positive for East Jutland from a long term infrastructural perspective, since the region may achieve higher priority in securing major infrastructural government investment. It is emphasised however, that the infrastructural constraints in the international passenger transport area must be viewed as a significant challenge, when considering current plans to merge urban corridor municipalities into a European city region/metropole.

The two case stories will highlight that the Municipality of Aarhus has been dependent on support from both the former County of Aarhus as well as from central government. The Aarhus Harbour expansion process enjoyed considerable political support across government levels, while the support for air transport in the region was characterised by a marked disagreement between the Municipality of Aarhus and Aarhus County. Examination of the two case stories suggest that regional political consensus emerges as an important parameter for completing major infrastructure projects - not least when support is necessary from central government. In analysing the two case stories, the dissertation points to the importance of *path dependency* as a crucial aspect that impacts on the outcome of the two infrastructure processes.

In the context of the infrastructure development in East Jutland, the dissertation concludes that it has been easier to motivate and justify infrastructure investments on the basis of a primarily demand-oriented reasoning. Thus, the development of the reviewed infrastructural areas have largely been grounded in a demand-oriented argumentation framework. The dissertation concludes that the business development in East Jutland has grown significantly on the basis of the infrastructural framework that has been developed. At the same time it points out that the region might have profited from more supply-oriented infrastructure decisions. This applies particularly to infrastructure which relates to international passenger transport.