

## Skriftlig begrundelse:

Ved et offentligt møde i Ebeltoft den 7. november 1970 udtalte ministeren for offentlige arbejder, at han ikke ville forbyde amtet at anlægge en lufthavn ved Hammel. Dette tør siges at være et tilbagetog fra standpunktet fra 1946, hvorved staten forpligtedes til at anlægge og finansiere en lufthavn ved Århus, og standpunktet fra maj 1969, hvor ministeren over for kommunale repræsentanter gav udtryk for, at Hammel-lufthavnen var en god løsning, hvis amtet gik ind i sagen. Samtidig tilføjede ministeren, at han fandt det rimeligt, at staten i hvert fald bekostede sikringstjenesten i lufthavnen.

I hénhold til referat fra den nævnte tale i Ebeltoft tilkendegav ministeren, at man nødvendigvis skulle bygge så mange små lufthavne, at man sendte den danske trafik til Hamborg. Den bedste måde at undgå for mange små lufthavne på ville nok være en gennemført planlægning af lufthavne ud fra det kriterium, at disse skal placéres, hvor befolkningsunderlaget er størst. Det er utallige gange påpeget, at en lufthavn ved Hammel ville have det største befolkningsunderlag uden for København, hvorfor det rimeligste forekommer at være at koncentrere en egentlig større lufthavn i dette område. Der behøver ikke herved at tages stilling til spørgsmålet om Tirstrup lufthavns fortsættelse, idet denne formentlig har et befolkningsunderlag, som kan sikre en væsentlig kontinuerlig flyvning.

**Kampmann:** Jeg skal kun kort supplere den skriftlige begrundelse, jeg har fremlagt.

Ministeren har ved flere lejligheder gjort sig til talsmand for, at provinslufthavne skal placéres med det formål at sikre den størst mulige frekvens i flyvninger på København eller på andre provinslufthavne og vel også på visse udenlandske lufthavne. Forudsætningen for, at vi kan nå et sådant mål, må være, at provinslufthavnene placéres, hvor det størst mulige befolkningsgrundlag er til stede.

De her nævnte synspunkter har ministeren ofte givet udtryk for, og jeg tilslutter mig helt denne opfattelse. Man kan egentlig overhovedet ikke argumentere bedre for at placere en lufthavn ved Hammel, end det her er gjort.

**Ministeren for offentlige arbejder (Guldberg):** Jeg kunne jo begynde dér, hvor hr. Kampmann sluttede, med at sige, at det sikkert er rigtigt, hvis man ikke i forvejen havde alle de andre lufthavne.

En af mine første kommentarer i sin tid, da jeg blev inddraget i diskussionen om, hvorvidt man skulle have flere lufthavne, derunder én ved Hammel og én ved Esbjerg, var jo også den for Hammels vedkommende: at gøre opmærksom på, at mange af begrundelserne for den placering jo var, at den vel på en måde ville om ikke ligefrem overflødiggøre så i hvert fald i væsentlig grad ændre grundlaget for, at man havde én ved Tirstrup, én ved Karup og én ved Billund.

Når placeringen ved Hammel betragtes som god, er det jo, fordi den geografisk er god i den forstand, at den har mulighed for at tage trafik fra tre andre lufthavne, og så kan man jo overveje de praktiske muligheder for og det rimelige i, når man har den udvikling, man har, at ændre så meget på tingene, som dette ville medføre.

Når hr. Kampmann bruger udtrykket, at jeg begynder nu at så tvivl, vil jeg gerne protestere, for det var ikke noget, jeg begyndte på nu; jeg har udtalt mig nogle gange om dette spørgsmål. Jeg har sagt noget om det i Tirstrup for nylig og for ikke så forfærdelig længe siden noget i Hammel, og det var det samme, jeg sagde i Tirstrup og i Hammel, men jeg vil godt tro, at de lokale referater har lagt vægt på lidt forskellige sider af udtalelserne.

Jeg vil gerne begrunde mit synspunkt med det, som hr. Kampmann selv fremhæver, at det vel er et spørgsmål, om det er rigtigt over for befolkningen, over for trafikanterne, at sprede lufttrafikken ud så mange steder som muligt; det er jo det, der er tendens til, og så kan man jo få noget i retning af, at der hver morgen letter en sky af flyvemaskiner samtidig fra Jylland og fra Kastrop og bytter plads, og hver eftermiddag letter der igen sådan en sky hver sin vej, og alle har forbindelser på nogenlunde samme tid af dagen. Dér mener jeg, at det må være rigtigt af hensyn til trafikbetjeningen at se at få samlet sammen tæt trafik og få den bygget op på de lufthavne, vi nu har, og hvor indenrigstrafikken jo vokser hurtigt og tilfredsstillende, og hvor der er mulighed