

[Arne Larssen.]

Hammel. Det er ganske minimalt, hvad der indtjenes herved, fordelene er efterhånden skrumpet ganske væsentligt ind.

Men jeg er enig både med ministeren og med andre ordførere i, at det nok er rimeligt og på tide, at vi får en virkelig tilbundsående planlægning af hele vort lufthavnssystem. For vi må indrømme, at man er ved at gå grassat på det område. Der er snart ikke en større købstad med respekt for sig selv, som ikke absolut må og skal have en lufthavn, og det kan nu engang ikke nytte noget. Vi må have en styringsmekanisme, og vi må have en planlægning på dette område, og det er i første række på disse områder, der skal sættes ind.

Det haster ikke med Hammel, derom er jeg ganske overbevist.

**Westergaard Andersen:** Hammel lufthavn drejer sig ikke alene om østjyske erhvervsinteresser, men også om hensyntagen til den almindelige befolkning i de tæt bebyggede områder i Århus amt. Amtets beboere har haft indtrykket af, at det var umuligt at blive hørt af de myndigheder, som folkettingen nu har taget denne sag ud af hænderne på. En mur af tavshed har mødt den ganske kraftige befolkningsreaktion, som Hammelplanen fremkaldte. Amtsmyndighederne med amtsborgmesteren i spidsen har talt til, ikke talt med amtets beboere i denne sag.

Den betydning, som Hammel lufthavn kunne få for erhvervsudviklingen i Århus amt, har planens fortalere overdrevet stærkt. Det, som det østjyske erhvervsliv har givet udtryk for, er ønsket om en lufthavn med internationale ruteforbindelser, og det ville en Hammel lufthavn ganske tydeligt ikke skaffe os uden om Københavns lufthavn. Der kan ikke i de næste mange år blive trafikunderlag for det, hvad amtsrådets prognoser klart viser. Jeg kan tilføje, at det samme gælder enhver anden lufthavn uden for København. Når den internationale lufthavn er skudt ud, så er det væsentlige indhold taget ud af de støtteerklæringer, en del erhvervsvirksomheder i det østjyske område har sendt amtsrådet.

Forbindelsen med København kan udmærket klares med de eksisterende lufthavne ved en mindre udbygning af Tirstrup og sikkerhed for, at Djurlandsmotor-

vejen kommer som lovet i 1978. For mere end 150.000 af amtets indbyggere ville forskellen i afstand blive 23 km til Hammelhavnen ad nogenlunde god vej og 35 km til Tirstrup ad en motorvejsstrækning, det vil sige tidsmæssigt det samme.

Med de danske afstande spares der i øvrigt ikke meget ved flyvning fra Østjylland til København sammenlignet med f. eks., at de tog, vi har i dag, kan køre strækningen Århus-København på 2½ time gennem den Store-Bæltstunnel, vi alligevel har behov for at få bygget.

Østjyllands økonomiske udvikling står og falder på ingen måde med en Hammel lufthavn, den vil fremmes langt mere ved, at der skaffes nye trafiklinjer til massetransport i hastigt tempo. Dertil kommer værdien af at bevare rekreative områder i hjertet af Århus amt midt i dets befolkningsmæssige centrum. Frijsenborgskovene, hvis rekreative værdi ville blive ødelagt af flystøj fra en Hammel lufthavn, kan blive til større gavn for fremtidens østjyder, end at en lufthavn, som alligevel skal lægges i armslængde fra byerne, forbliver yderligere nogle fingerbredder væk.

Jeg forstår slet ikke denne afvejning af miljøværdier og menneskelig trivsel over for ganske beskedne økonomiske fordele, som både en socialdemokratisk amtsborgmester og nu en socialdemokratisk trafikminister, min gode modkandidat i Silkeborgkredsen, har lagt al deres sjæl i. Lufthavnforslaget er ikke en brugbar løsning på det oplagte problem, at Danmark hælder ulukkeligt østover. Skal vi have held med anstrengelserne for at flytte det erhvervsøkonomiske tyngdepunkt fra København vestpå, så sker det ikke ved, at jyder bekæmper hinanden med lufthavne, så må vi have trafikløsninger, som giver bred vækst i det jysk-fynske område. Jeg er ikke bange for, at Århus amt skal blive for beskedent placeret af den grund; jeg tror, at det reelt vil komme til at stå stærkere.

De løsninger, der er brug for, er, at Djurlandsmotorvejen med sikkerhed kan indvies i 1978, at vi får bygget en fast forbindelse over Store-Bælt, og at de muligheder, som formentlig viser sig for en trafikøkonomisk fordelagtig Samsølinjeføring, udnyttes. Når vi nu får sat stop for planerne om en Hammel lufthavn — og jeg håber, det bli-