

[Westergaard Andersen.]

ver gjort så definitivt, at beboerne i området ved, hvad de har at rette sig efter — så er vi mange, der glæder os til at samarbejde med ministeren om at virkeliggøre disse projekter til gavn for den østjyske erhvervsudvikling såvel som den danske erhvervsudvikling som helhed.

Bernhard Baunsgaard: Det er jo noget af en ironisk situation, vi står i i dag. Vi havde tidligere en trafikminister, der var modstander af Hammellufthavnen, og så vidt jeg kunne se, var det ved de initiativer, han tog, lige ved at lykkes for ham at få gennemtvunget Hammel lufthavns bygning. Nu har vi en trafikminister, der er tilhænger af Hammellufthavnen, og så vidt jeg kan skønne, er denne trafikminister meget ihærdigt i gang med at forhindre ved sine initiativer, at Hammel lufthavn bygges. Man kan i sandhed sige i Århus: Gud fri mig for mine venner, mine fjender skal jeg nok selv tage mig af. Det kan man, hvad enten man er tilhænger af Hammel lufthavn, eller man er modstander af Hammel lufthavn.

Det er desværre sandsynligt, at Hammel lufthavn nu har fået afgjort sin skæbne, og at den ikke kommer, og jeg skal ikke spille det høje tings tid med at komme med mange bemærkninger. Jeg må have lov til at gå ud fra, at både støj og andre forureningsproblemer vil den minister, hvis opgave det er at vogte disse områder, tage sig af også i dette spørgsmål, så det skal jeg slet intet sige om, men der er én side af problemerne, som jeg føler at vi i dette spørgsmål ikke må glemme. Århusområdet er i dag vort andet store udviklingsområde ved siden af København. Vi har tidligere i provinsen haft andre udviklingsområder, som var i stærk fart fremover; Fyn førte sig således en overgang stærkt frem, men det synes nu at være gået i stå. Århus mistede for nylig en vigtig trafikforbindelse, natbåden. Lad så være, at selskabet, der drev ruten, ikke i tide foretog de nødvendige investeringer, det forandrer intet i kendsgerningen, at det

blev en smule ringere med trafikforbindelser til Århus- og Østjyllandsområdet. Vi har, som flere har været inde på heroppefra, ikke tilfredsstillende vejforbindelser til Århus havn specielt, og det er et spørgsmål for mig, hvor længe vi kan tillade os at trække denne sag ud.

Nu er der så lufthavnen. Man har spildt megen tid med her at sige, at man ødelægger trafik- eller befolkningsunderlaget for andre lufthavne i Jylland, og man har spildt megen tid med at tale om, at der er 10 eller 15 km længere til Hammel end til Tirstrup fra et eller andet sted. Det helt afgørende i denne sag, som man dog også lige har strejket, er naturligvis frekvensen på en lufthavn. Jeg tror, det er væsentligt, at frekvensen af flyvninger mellem en sådan lufthavn og København bliver den størst mulige, hvis den skal gavne erhvervslivet mest muligt, og det er ikke til at diskutere, at en Hammel lufthavn — eller, som man ønskede engang at kalde den på egnen, Hinne-ruplufthavnen — vil betjene flere mennesker end Tirstrup. Et større befolkningsunderlag giver nu engang hyppigere flyvninger.

Nu må vi håbe på, at vi i Århusområdet, og det er jeg da også overbevist om, fortsat kan bevare den gode udviklingslinje, men der er grund til at understrege, at der også er grænser for, hvor dårlige betingelser for erhvervslivet vi kan tillade os at skabe, hvis vi fortsat mener det alvorligt med bare ét sted i provinsen at have noget, der kan konkurrere med Københavnsområdet.

Ministeren for offentlige arbejder (Kampmann): Det er jo første behandling af lovforslaget, vi står midt i, og derfor skal jeg takke ordførerne samt hr. Westergaard Andersen og hr. Bernhard Baunsgaard for de bemærkninger, der er faldet omkring anlæggelsen af en lufthavn ved Hammel, uanset at modtagelsen vel nok ud fra en samlet vurdering har været en smule tempereret — men det kan formentlig ikke komme bag på nogen, som har fulgt de sid-