

[Ministeren for offentlige arbejder.]

ste ugers og måneders debat. Jeg har vel lov til at trække ud som en af de røde tråde i den forhandling, vi hidtil har haft, at vi forhåbentlig kan se lidt udramatisk og lidt mere fordomsfrit på spørgsmålet i det udvalgsarbejde, som jeg forstår der var tilsgang om fra de enkelte ordførere at vi skal have foretaget efter denne førstebehandling.

Det er måske rigtigt af mig at starte med at redegøre lidt for, hvilke begrundelser eller — som det hedder i forespørgslen, som vi måske skal se på bagefter — hvilke faktorer der ligger bag regeringens beslutning om at fremkomme med forslaget om at anlægge en lufthavn ved Hammel.

For det første er Hammellufthavnen anbefalet i provinslufthavnsudvalgets analyse i 1968 som en tiltrængt løsning på længere sigt af problemerne omkring betjeningen af Øst- og Midtjylland med indenrigs rutetrafik, idet dette resultat ikke på hensigtsmæssig vis skønnes opnået ved en udvidelse af Tirstrup, hvis anvendelse til indenrigsk civilrute-flyvning stedse har været betragtet som en midlertidig løsning. Der ligger altså her et planlægningsgrundlag. Jeg har forstået på enkelte af ordførerne, at man ikke har fundet planlægningsgrundlaget tilstrækkeligt; men ligefrem at hævde, at der ikke har foreligget noget planlægningsgrundlag, det er vistnok at gå temmelig langt.

For det andet har vi foretaget trafikunderlagsvurderinger, som er baseret på et skønnet opland for Hammellufthavnen, og som viser, at der vil være et trafikunderlag på over en halv million mennesker, hvilket igen vil sige, at trafikken på Hammel vil stige ca. 25 pct. i forhold til trafikken på Tirstrup, og det var vel netop det forhold, hr. Bernhard Baunsgaard var inde på. Det er indiskutabelt, og ingen har vel anfægtet det her ved behandlingen, det er indiskutabelt, at en Hammellufthavn vil have det største befolkningsgrundlag uden for København. Og det er vel også indiskutabelt, som hr. Bernhard Baunsgaard var inde på det, at der må være en proportional sammenhæng imellem befolkningsunderlaget og den frekvens, som det kan betale sig at flyve med fra den pågældende lufthavn.

For det tredje skabes der bedre rejsemuligheder for flypassagererne til og fra det

midtjyske område og dermed for et meget stort befolkningsgrundlag, som i dag er bosiddende i udkanterne af Billund og Karup lufthavns oplandsområder. Der har ligesom været en tendens til i denne diskussion alene at diskutere rejseafstandene fra Århus til Tirstrup kontra Hammel. Jeg må måske have lov til at gøre opmærksom på, at det ikke alene er en Århuslufthavn, vi diskuterer, men at den skulle dække de store byer som Århus, Randers, Viborg, Silkeborg og Skanderborg, og at der trods alt bor adskillige hundredtusinder også i det område, der ligger uden for Århus, så det er næppe rigtigt alene at gøre det til et Århus-spørgsmål, uanset at Århusproblematikken naturligvis har en betydelig vægt.

For det fjerde vil en gennemførelse af projektet have overordentlig stor betydning for den fortsatte erhvervsudvikling i det midtjyske område og de erhvervsvirksomheder, som er beliggende dér, og som repræsenterer mange gange titusinde ansatte. Det har vi fået bekræftet ved de udtalelser, som ligger hos Århus amtsråd, og som jeg i et vist omfang har set kopier af.

For det femte har vi ud over de operationelle, luftrumsmæssige og meteorologiske undersøgelser underkastet projektets støjmæssige virkninger en indgående undersøgelse, som har vist, at støjulemperne ved Hinnerup vil kunne indskrænkes til at blive relativt minimale, idet der gennem offentlig planlægning vil blive tilvejebragt en sikkerhed mod særlig støjfølsomt boligbyggeri.

For det sjette vil en koncentration af flyvetrafikken på Hammel medføre bedre betjening med store, hurtige luftfartøjer samt større udsigt til en hurtig åbning af internationale ruteforbindelser fra Jylland, hvilket naturligvis hænger sammen med, at befolkningsgrundlaget dér er størst.

For det syvende er investeringen i lufthavnen særdeles rentabel — og jeg har bemærket mig, at ingen af ordførerne har bestridt den påstand — således at lufthavnen i løbet af nogle få år skønnes at kunne give et overskud, som kommer skatteyderne i Århus amt til gode.

For det ottende har vi været i tvivl om, hvorvidt Tirstrup kunne udbygges til samme størrelse og standard som den planlagte Hammel lufthavn; i givet fald vil det