

[Ministeren for offentlige arbejder.]

gøre sig konsekvenserne klart mistede et vigtigt instrument, da man lod det blive amtskommunalt finansieret i 1969. Det tror jeg egentlig ikke hr. Arne Larsen og jeg er særlig uenige om.

Hr. Westergaard Andersen sagde, at han havde mødt en mur af tavshed i Århus amt fra fortalerner for Hammel lufthavn, og derefter nævnte han amtsborgmesteren i denne forbindelse. Nu er det jo ganske let at trække amtsborgmesteren ind i debatten her; han har ikke nogen særlig let mulighed for at besvare de stillede spørgsmål her i salen. Hvis han havde haft den mulighed, ville han formentlig have sagt, at han har bebudet en redegørelse om sin stilling til samtlige blade, som formentlig og forhåbentlig kan besvare de indvendinger, der har været rejst i Århus amt. Jeg kan da for mit eget vedkommende — det er hr. Westergaard Andersen jo helt bekendt med — sige, at der har ikke været nogen mur af tavshed fra min side; jeg har forsøgt at besvare spørgsmålene og redegøre for, hvilke forhold der har været særlig afgørende for min stilling. Så hvis man har følt en vis frustration, kan det ikke have været i forhold til trafikministeren, idet jeg så sagligt og redeligt som muligt har forsøgt at trække frem, hvilke faktorer der har været afgørende for mit synspunkt, både på et tidligere tidspunkt og på nuværende tidspunkt.

Hr. Bernhard Baunsgaard mente, at den måde, sagen var rejst på, måske ikke var at gøre Århus amt en tjeneste. Det skal jeg ikke gå i dybden med her. Jeg tror i hvert fald, det er at gøre Århus amt og beboerne i Århus amt en tjeneste at nå til en snarlig klaring af det spørgsmål, så det ikke bliver hængende, og det vil jeg gerne slutte med som den positive betragtning, der er foranlediget af hr. Bernhard Baunsgaards betragtninger.

Jeg går ud fra, at mange af de spørgsmål, der har været rejst, kan drøftes videre i udvalget. Jeg håber at have besvaret en lang række af spørgsmålene i den taletid, der er stillet til rådighed i første omgang, men skulle man ønske yderligere svar, er jeg naturligvis parat til at fremkomme med sådanne i næste omgang.

Horn: Det formede sig jo sådan, at forhandlingen her kom til at dreje sig dels om Hammel, dels om almindelig luftfartspolitik, og derfor har jeg bedt om ordet for at gøre nogle enkelte bemærkninger.

Jeg vil også sige, at selvfølgelig skal denne sag ikke syltes i udvalget; jeg forstår, der er almindelig enighed om, at sagen bør gå til trafikudvalget. Vi takker ministeren for tilsagnet om, at udvalget skal blive betjent på bedste måde; så skulle vi nok få det klaret. Jeg er helt enig i, at Århus amt og befolkningen i området må være interesseret i at få en klaring enten for eller imod, i stedet for at have sagen flydende.

Det er nævnt i debatten om den almindelige luftfartspolitik og de lufthavne, vi har, af nogle af ordførerne og også af ministeren, at ulykken er, at besættelsestiden førte til, at vi fik en forvridding af hele vort lufthavnsbyggeri, og det, vi nu må beskæftige os med i trafikudvalget, er derfor, om vi har sind og råd til at ændre på det mønster. Vi mangler, som jeg nævnte før, et organ til at foretage en virkelig tilbundsgående trafikøkonomisk undersøgelse af hele denne sag. Meget af det hviler jo på følelser og fornemmelser af, hvordan man kunne tænke det ville være. Vi må børe lidt i det spørgsmål, men vi kommer ikke uden om at få klarlagt: har dette land vilje og råd til at ændre på det system, vi har, og på hvilken måde skal det så ændres? Man kan tydeligt høre af nogle af ordførerne, at et af problemerne er jo, om man tør byde bl. a. befolkningen omkring Tirstrup og omkring Karup, at de må finde sig i, at deres lufthavn bliver lukket. Det måtte jo være forudsætningen for, at Hammel kan give den gode økonomi, som man forudsætter, og som skyldes, at den nu engang ligger på et meget hensigtsmæssigt sted i forhold til befolkningsmængden.

Må jeg også gøre en bemærkning om det, der er sagt om en jysk lufthavn som en slags international, en kontinental lufthavn med en længderute. Så længe der ikke er flere passagerer, end der kan være på en charabanc daglig eller ugentlig til udenlandstransport, så har det jo ikke megen mening at tale om en kontinental lufthavn i Jylland. At det ad åre kan forme sig sådan, at der bliver et sådant behov, er jo muligt, men