

[Ministoren for offentlige arbejder.]

medføre omkostninger, der ligger nogenlunde i nærheden af omkostningerne ved et anlæg på samme niveau i Hammel.

For det niende vil det offentlige vejnet i tiden indtil 1985 kun kræve en forholdsvis begrænset udbygning i forbindelse med anlæg af Hammellufthavnen, nemlig en ca. 3 km lang tilslutningsvej fra Randers-Skanderborg landevej til den interne lufthavnsvej.

For det tiende tør jeg nok sige, at den foregående regering har vakt en overordentlig god tro om Hammelprojektets gennemførlighed hos Århus amtskommune. Den foregående regering havde i 1969 forhandlinger med en række af de store købstadkommuner i området om anlæg af lufthavnen i fælleskommunalt regie, i stedet for at det skulle foregå i statslig regie som forudsat efter 1946-loven, og det viste sig under disse forhandlinger, at man ikke fra trafikministeriets side havde indvendinger imod projektet. Dette kan naturligvis dokumenteres.

Dernæst giver man en placeringsgodkendelse til Århus amtskommune, som efter kommunal- og amtsreformen overtager projektet. Man giver dem en placeringsgodkendelse i indeværende sommer, hvilket man vistnok har lov til at tage som udtryk for, at denne indstilling fra den daværende regering fortsat opretholdes.

Derefter skal jeg gå over til at komme med nogle bemærkninger til de enkelte ordførere.

Først vil jeg sige til hr. Horn, at loven af 1946 formentlig ikke er det afgørende hjemmelsgrundlag i dag. I det øjeblik man ændrer finansieringsgrundlaget, således som det er sket, anser jeg hjemmelsgrundlaget for væsentlig stærkere og væsentlig mere relevant i luftfartsloven. Spørgsmålet er i og for sig kun en formalitetsproblematik, om det er 1946-loven, der er bindende, eller om det er den senere luftfartslov, som er bindende. Jeg er ganske enig med hr. Horn i, at man måske nok i folketinget og i trafikudvalget har svækket sig selv i ønsket om en central styring ved at tilslutte sig notatet fra 1969 om en amtskommunal finansiering af den pågældende lufthavn. Jeg tror næppe, ret mange er i tvivl om, at det stærkeste styringsinstrument i den hense-

ende havde været en egentlig statslig finansiering som forudsat i 1946-loven, og jeg er ganske enig med hr. Horn i, at man på den måde ligesom er kommet i et tomrum mellem 1946-loven og luftfartsloven, fordi man har opgivet muligheden for den statslige finansiering.

Hr. Bendix fandt, at beslutningsgrundlaget var overordentlig lemfældigt, og opstillede derefter en række mål for beslutningsgrundlaget, som jeg i stort omfang kan tilslutte mig. Jeg vil henvise til luftfartslovens §§ 55 og 56, som jeg går ud fra at hr. Bendix naturligvis er bekendt med. Jeg kan med det samme røbe, at det er §§ 55 og 56, som af den tidligere trafikminister har været brugt som grundlag for at meddele placeringsgodkendelsen ved Hammel. Der står i § 55:

„Til at indrette og drive en flyveplads, hvis benyttelse til flyvning står åben for offentligheden, udkræves, foruden godkendelse efter § 60, særlig tilladelse af ministeren for offentlige arbejder. Tilladelse udkræves ligeledes til ændring af en sådan flyveplads.“

I § 56 står:

„Tilladelse må kun meddeles, såfremt det findes foreneligt med almene hensyn.“

Man har altså lov til at gå ud fra, at når man giver en tilladelse — og denne tilladelse er jo givet til Århus amtsråd som en begunstigende forvaltningsakt — så er det sket med hjemmel i §§ 55 og 56. Lad os se på, hvad bemærkningerne siger om §§ 55 og 56. De siger bl. a.:

„Ved bedømmelsen af, om en tilladelse bør gives, skal der ikke alene lægges vægt på, om ansøgeren må forventes at kunne opfylde de vilkår, der bliver fastsat, men det må bl. a. overvejes, om indretningen og driften af pladsen er forenelig med almene hensyn. Ved afgørelsen heraf må det bl. a. tages i betragtning, om vedkommende landområde allerede har det tilstrækkelige antal flyvepladser, om flyvepladsen tænkes placeret på et sted, hvor den vil være til gene for omgivelserne, og om arealet med større fordel kan anvendes på anden måde, f. eks. i landbrugsøjemed.“

Ja men er det ikke præcis de spørgsmål, hr. Bendix har stillet til mig i dag og anfægtet det beslutningsgrundlag, som ligger for