

[Brusvang.]

havde søgt den støtte, som vi mente i første omgang var rimelig. Det er ingen kritik af ministeriet, naturligvis ikke.

Så blev der stillet to spørgsmål, som man fastholdt, og det første var dette: hvor står det egentlig i lovforslaget, sådan forstod jeg spørgsmålet, at denne lov også gælder for virksomheder, som kommer i vanskeligheder? Jeg må indrømme, at jeg mener, det er kommet til udtryk igennem § 1, stk. 2, pkt. 3, hvor der står:

„i andre tilfælde, hvor særlige omstændigheder . . .“.

Det er rigtigt, at der dér er nævnt et specielt tilfælde som særlige omstændigheder, men det ændrer jo ikke, at man netop under pkt. 3 har ordene „i andre tilfælde, hvor særlige omstændigheder . . .“. Jeg mener altså, at der er dækning i disse ord, men hvis man ikke fra radikal side mener, at det er tilstrækkelig klart præciseret, all right, så vil vi da gerne medvirke til, at det bliver præciseret.

Og så det sidste spørgsmål: er dette ikke noget, der fører til konkurrenceforvridning? Ja men hver gang vi finder, at der er behov for en eller anden form for hjælpeforanstaltning over for erhvervslivet, må vi jo se i øjnene, at der ligger en vis form for konkurrenceforvridning i forholdet mellem dem, der får bistanden, og dem, der ikke får bistanden. Det er bare ét af de mange hensyn, vi må tage med ind i overvejelserne, men i princippet kan jeg godt være enig; jeg mener bare, at når den afgørelse har været overvejet, er resultatet dette, at her er altså et af de tilfælde, hvor vi ikke kan acceptere det.

Må jeg så blot til sidst sige, at der var nogle, der spurgte: kan der overhovedet være behov for det her? Jeg vil godt sige, hvordan dette er kommet frem, det er nemlig kommet frem via en praktisk kommunalmand. Det er en mand, der sidder som CDs repræsentant i Ølstykke, hr. Hillerup Jensen, som efter sin erfaring på stedet har følt, at her var en sag, som det var rimeligt at gå frem med.

(Kort bemærkning).

Aase Olesen (RV):

Det viser måske faren ved at tage den slags gode ideer udefra. Det havde nok været

en god idé, om centrum-demokraterne havde vendt den en ekstra gang. Jeg påpegede netop i mit første indlæg, at dette ikke er udtryk for en erhvervsstøtte efter behov. Der er overhovedet ikke andre kriterier, end at der er tale om nyetablering.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til kommunaludvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om udbygning af banestrækningen mellem Høje-Tåstrup og Roskilde.

(Lovforslag nr. 126. Fremsat 16/12 75).

Lovforslaget sættes til forhandling.

Knud Damgaard (S):

Det er en tilsyneladende lille sag med et stort trafikalt perspektiv.

Anlæg af 2 ekstra spor mellem Høje-Tåstrup og Roskilde er et rimeligt forslag i forhold til Plan 90. Det vil betyde en forbedring af fjerntrafikken i den sjællandske Intercitytrafik, både med hensyn til hastighed og driftsintervaller, og desuden er der sådanne muligheder for at øge lokaltrafikken mellem Roskilde og København, at det kan overflødiggøre S-baneudbygningen fra Høje-Tåstrup til Roskilde. Vi må betragte dette sidste som et anliggende, der skal dokumenteres i praksis, og er tilfredse med, at det i bemærkningerne siges:

„Dette anlæg udelukker ikke, at der på et senere tidspunkt kan foretages en forlængelse af S-banen fra Høje-Tåstrup til Roskilde.“

På dette grundlag er vi klar til et positivt arbejde med sagen i trafikudvalget.

Jens Jacobsen (V):

Bemyndigelsen til ministeren for offentlige arbejder til at lade anlægge et tredje og fjerde spor med tilhørende stationer mellem

[Jens Jacobsen.]

Høje-Tåstrup og Roskilde virker jo umiddelbart meget uskyldigt. Bag den uskyldige facade gemmer sig imidlertid visse problemer.

Lovforslaget er for det første en selvfølgelig konsekvens af den holdning, et flertal i trafikudvalget sidste år gav udtryk for i betænkningen om S-baneudbygningen. Flertallet fremførte her, imod bl. a. venstres indstilling, ønsket om at prioritere Køgebugtbanen så højt, at den fortsættelse af S-banen til Roskilde, som i de godkendte kommunale planer var påregnet gennemført allerede i 1970, nu igen blev skudt ud i en uvis fremtid. Delvis af denne årsag kommer ministeren derfor med denne lappeløsning på de eksisterende problemer. Hvis ministeren så bare sammen med sine embedsmænd lokalt havde argumenteret for, at det foreliggende forslag trods alt vil give en væsentlig forbedring i den kollektive trafikbetjening, var synspunktet muligvis blevet accepteret. Men når ministeren ligefrem fremfører, at det foreliggende forslag skulle give en bedre betjening end med S-tog, så undrer man sig mildest talt lokalt og funderer over, om S-banerne til Køge og Hillerød skulle være fejldispositioner. Det er de forhåbentlig og formentlig ikke.

For det andet argumenterer ministeren i sin fremsættelse på grundlag af DSBs Plan 90. Jeg skal lade den principielle drøftelse om dette forhold ligge til behandling i trafikudvalget og blot pege på den inkonsekvens, der synes at være med hensyn til prisfastsættelsen. Hvis Plan 90 følges, så skal denne strækning som en af de første elektrificeres, og forberedelserne hertil skal gennemføres under anlægsarbejdet. Det betyder jo nok, at den anførte anlægsbesparelse vil blive reduceret væsentligt.

Lad mig fremdrage et tredje problem bag den uskyldige facade, nemlig spørgsmålet om stationernes placering på den pågældende strækning. Dette spørgsmål har snæver sammenhæng med regionplanlægning for hovedstadsområdet. Noget af det væsentligste og muligvis det mest varige i den regionplan, der er udarbejdet, er ideen med den øst-vestgående og den nord-sydgående trafikkorridor, hvis skæringspunkt netop ligger i det område og på den strækning, lovforslaget omhandler. I denne sammen-

hæng, eventuelt i tilknytning til DSBs Plan 90, er det nødvendigt at få afklaret placeringerne af de eventuelle storbanegårde for såvel person- som godstrafikken, før arbejdet sættes i gang.

Jeg har ikke fremført disse ting for at være afvisende over for lovforslaget — jeg tror nemlig, at der er et stærkt behov for den foreslåede udbygning — men for at påvise, at der bag det uskyldige udseende gemmer sig adskillige problemer, som skal afklares under det kommende udvalgsarbejde.

Glensgård (FP):

Dette lovforslag er ikke det groveste, ministeren har præsteret at fremsætte i folketinget, men det er dog så groft, at jeg gerne først vil påpege, at ministeren ikke fremover skal komme rendende til folketinget med forslag, der bygger på en såkaldt planlægning, i hvert tilfælde ikke når planlægningen foregår ud fra de bemærkninger, som ministeren har skrevet til lovforslaget.

Folketinget har aldrig godkendt DSBs Plan 90 som en planlægningsmulighed. Den endte ganske vist i trafikdebatten, men ingen i dette folketing kan opfatte DSBs Plan 90 som en seriøs planlægningsmulighed. Såfremt ministeren ønsker, at DSBs Plan 90 skal danne baggrund for kommende lovgivning inden for denne trafiksektor, må jeg opfordre ministeren til at tage en debat udelukkende omkring DSBs Plan 90.

Havde DSBs Plan 90 været lige så seriøs som vejplan 1975-90, ville ministeren aldrig have fået disse ord serveret fra min side.

Ser vi så på det reelle i lovforslaget, er fremskridtspartiet indstillet på under det kommende udvalgsarbejde nøje at drøfte muligheden for at ændre den oprindelige idé om, at trafikken fra Høje-Tåstrup til Roskilde skulle være S-togstrafik.

Jeg vil gerne på nuværende tidspunkt sige, at der tilsyneladende i ministeriet for offentlige arbejder ligger en hel del gammel lovgivning, som vi må se at få ophævet. Af bemærkningerne til forslaget fremgår det, at ministeren med hjemmel i lov nr. 187 af 20. marts 1918 har mulighed for at iværksætte et sådant jernbaneanlæg, hvilket må siges at være ganske urimeligt. Derfor må jeg spørge ministeren, om ministeren egent-

[Glensgård.]

lig er klar over, hvor megen lovgivning der ligger, som må siges at være forældet.

Men som sagt, fremskridtspartiet indgår i det kommende udvalgsarbejde og ønsker her nøje at drøfte det rimelige og det naturlige i måske at ændre beslutningen om S-togskørsel til dieseldrift på strækningen Høje-Tåstrup—Roskilde. Strækningen Høje-Tåstrup—Roskilde er jo den vigtigste strækning i dette land for DSB, og vi finder det sådan set naturligt, at ministeren har fremsat dette lovforslag. Vi kan umiddelbart støtte forslaget om udvidelse fra de 2 til de 4 spor.

Bilgrav-Nielsen (RV):

Det radikale venstre er tilfreds med, at ministeren er fremkommet med lovforslaget. Vi får nu mulighed for at få den afklaring på spørgsmålet, som har været tiltrængt.

Vi har fra radikal side ved adskillige lejligheder påpeget, at udbygningen af det kollektive trafiknet var stærkt påkrævet, navnlig i området syd-sydvest for København, også den strækning, der her er tale om.

Den afgørelse, man nu synes at være kommet til, om, at S-togsnettet ikke skal føres ud til Roskilde, forekommer mig også at være relevant, og vi har ikke indvendinger at gøre over for nogen del af forslaget. Og den omstændighed, at man tilsigter at være færdig i 1982, skulle jo betyde, at der også er plads til det inden for de økonomiske rammer, der foreløbig opereres med for DSB.

Det spørgsmål, det måske kan blive nødvendigt at tage op under behandlingen af dette forslag, er bl. a. den del af Plan 90, som omhandler det nye center i Tåstrup. Det er vel en logisk ting, at man her burde opbygge et nyt center for DSB. Det afgørende for, om dette center skal ligge i Tåstrup, må vel bl. a. bero på, om vi skal til at diskutere en baneføring fra det nordlige Sjælland og uden om Københavnsområdet og ned til regionen omkring Roskilde—Høje-Tåstrup. Hvis man skulle vælge den gamle linjeføring, som jo blev diskuteret så tidligt som i 1930'erne, så var det mere oplagt, at det var Ringsted, der blev et knudepunkt, men der er jo andre forslag i Plan 90 om, hvordan man kan bygge Høje-Tåstrup op.

Jeg nævner det kun her, fordi jeg mener, det er et perspektiv, vi nok skal drøfte i sammenhæng med det foreliggende lovforslag, men vi er umiddelbart tilhængere af det foreliggende lovforslag.

Burgdorf (KF):

Jeg kan ikke hidse mig selv slet så meget op som hr. Glensgård over dette lovforslag. Jeg synes, det er meget sympatisk af ministeren at fremsætte dette lovforslag, selv om han har hjemmel til det fra 1918.

En anden ting er, at vi var nogle, som troede — og det var der adskillige af os som gjorde — at det lykkeligste var S-togsforbindelse helt til Roskilde, som det også har været planlagt, men det duer ikke mere. Jeg vil ikke sætte mig til dommer over det dér, men der er da adskillige ting, som vi gerne vil drøfte i forbindelse med dette problem. Jeg er overbevist om, at DSB og trafikministeriet har gennemarbejdet disse ting, og at prognoserne vil fortælle, at den disposition, man her prøver på at gennemføre, er rigtig, men på den anden side er jeg også klar over, at der er mange problemer, som vi gerne vil drøfte under udvalgsarbejdet.

Der er en kuriositet, som jeg synes jeg lige skal tage med her. Det er den nye station Trekroner. Jeg mente, at Trekroner lå ude i Øresund. Nu skal der etableres en station ved RUC, så vidt jeg har forstået. Er det kun til glæde for RUC-beboerne? Det er næsten for meget at gøre ud af dem; jeg synes, vi har haft bøv! nok med dem i forvejen.

Men vi vil gerne se på disse ting.

Kurt Brauer (SF):

Uanset hvad man måtte mene om DSBs totale langtidspanlægning — og ministeren erindrer sikkert min positive modtagelse af den, selv om jeg måske dengang syntes, den lå på for lavt et niveau, og gerne så en alternativ Plan 90 gange $1\frac{1}{2}$ og gange 2 — så må man vel erkende, at forslaget bemærkninger argumenterer overbevisende for forslaget indhold. Jeg kan ikke se, at man bryder overtvært, eller at man med denne beslutning lægger så langsigtede ting fast, at man ikke kan betragte dette forslag isoleret.

Vi vil naturligvis gerne være med til at

[Kurt Brauer.]

overveje sådan noget som stationsplacering, som flere har været inde på, men som sagt siger vi et uforbeholdent ja til princippet.

Svend Erik Sørensen (KrF):

Kristeligt folkeparti har forstået det foreliggende lovforslag sådan, at det rummer betydelige fordele for såvel nær- som fjerntrafik i hovedstadsområdet, samt at det vil vise sig at betyde en stor besparelse i anlægsudgifterne, i hvert fald i størrelsesordenen omkring 25 mill. kr., altså som anført i bemærkningerne højere kvalitet for lavere omkostninger. Det virker umiddelbart overraskende, men vi tror, at det er velundersøgt og velovervejet, og derfor er vi positivt indstillet, ligesom vi i modsætning til fremskridtspartiet er positivt indstillet over for DSBs Plan 90.

Vi har et par spørgsmål at stille i udvalget, men jeg tror, man kan regne med et ja fra vores side.

Fuglsang (DKP):

Det fremgår af bemærkningerne, at der allerede i 1918 har været givet hjemmel til at anlægge de to ekstra spor, der i dette forslag er tale om, og det vil jo sige, at der allerede dengang var konstateret et faktisk behov for dem. Når vi så tænker på den by- og befolkningsudvikling, der er sket i mellemtiden, så kan man jo nok sige: bedre sent end aldrig, for det er vel svært at tro, at problemerne skulle være blevet mindre i det forløbne halve århundrede. Det vil sige, at vi kan erklære os velvillige over for forslaget, også uden først at finde det nødvendigt at skælde ud på ministeren og DSB. Derfor kan der selvfølgelig godt være problemer, som bør trækkes frem i udvalget.

Nu er dette forslag så at sige et led i de vanskelige problemer omkring hovedstadens trafikforhold, og der er jo mange af dem. Jeg har sådan set prøvet at vurdere, hvor meget kommissionsarbejde der har været lagt netop på dette felt i de forløbne år, og denne eftertanke synes at bekræfte det gamle ord med fandens mening med at nedsætte komiteer. Men så meget desto gladere er vi altså, når der et eller andet sted går hul på bylden, og derfor vil vi være positive.

Ministeren for offentlige arbejder (*Niels Matthiasen*):

Må jeg begynde med at takke for den gennemgående velvillige behandling af lovforslaget. Jeg skal da være helt opmærksom på, at der også er problemer i dette forslag, som vi så må se at klare, så man kan se, at det er den bedste mulighed i den givne situation, fordi det vil give en større kapacitet, det vil give en mulighed for større hastighed, og det vil dermed også give en kortere rejsetid, også for de mål, der ligger uden for København-Roskilde. Der er det afgørende, at dette ikke udelukker, hvis det er nødvendigt, en senere S-togsløsning.

Så skal jeg lige sige til hr. Glensgård, at jeg ikke kommer rendende til folketinget. Dels kommer jeg med hjemmel, dels fremsætter jeg et forslag på regeringens vegne til almindelig forhandling. Man kan jo lige så godt anvende et anstændigt sprog.

Så vil jeg gerne sige om Plan 90, at dette er retningslinjer, det er målsætninger, men der er naturligvis ikke noget, der er fastlagt til, skal vi sige punkt og prikke hele vejen igennem. Der er det fastlagt sådan, at hver eneste ting, der skal udbygges, skal komme igennem folketinget ved forskellig lovgivning, sådan at folketinget har fuldkommen indsigt i den udvikling, der må ske i forhold til Plan 90, som under den trafikpolitiske debat her i folketinget fik en overvejende positiv modtagelse i næsten alle partier. Det skal der selvfølgelig arbejdes videre med, og det skal vi have en drøftelse af.

Til hr. Bilgrav-Nielsen vil jeg gerne sige, at det ligger sådan vedrørende det nye center i Tåstrup, at der mellem Høje-Tåstrup kommune og DSB er etableret et samarbejde om udformning af planerne for det ny stationsanlæg i Høje-Tåstrup med henblik på at opnå den bedst mulige koordination mellem stationen og de eksisterende og planlagte centre og boligbebyggelse i området. Dette arbejde påregnes at være ført så vidt, at der i løbet af foråret 1976 kan være skabt klarhed om de principielle spørgsmål vedrørende udformning af storstationen, der påregnes, hvis man bliver enig, at kunne tages i brug omkring 1981.

Jeg tror, at jeg dermed har svaret. Det er naturligvis ikke sådan, hvis jeg skal

[Ministeren for offentlige arbejder.]

citere hr. Burgdorf, at Trekroner skal være til glæde for RUC alene. Det er for det opland, de bebyggelser, der også er fulgt med hele udbygningen af det område.

Glensgård (FP):

Jeg vil gerne citere fra ministerens skriftlige fremsættelse fra den 16. december 1975:

„Disse spor tjener til en nødvendig forøgelse af antallet af regional- og fjerntog og disses hastighed . . .“ — det er jeg enig med ministeren i, men så kommer det — „ . . . som led i virkeliggørelsen af DSBs Plan 90.“

Dette er første skridt, og det er første gang, vi har en lovgivning, hvor vi får DSBs Plan 90 involveret. Derfor siger jeg til ministeren, at jeg ønsker ikke fremover at modtage ministerens forslag. Men dog siger ministeren, at det er klart, at vi må have en drøftelse af DSBs Plan 90. Skal det forstås som en bekræftelse på mit spørgsmål om, hvorvidt ministeren vil tage en drøftelse her i folketinget specielt omkring DSBs Plan 90? Når ministeren siger, at den blev modtaget positivt, så var det spørgsmålet om, at det måske var et forhandlingsgrundlag, men der ligger ikke nogen real planlægning i denne DSBs Plan 90.

Ministeren for offentlige arbejder (Niels Matthiasen):

Det var udtrykkelig, hvad jeg sagde før: der ligger ikke en planlægning til punkt og prikke. Der ligger nogle retningslinjer, noget af en målsætning, som, hvor den skal virkeliggøres, skal i dette ting for at blive behandlet gennem fastlagte love til gennemførelse af tingene. Derfor vil man løbende og hele tiden være i stand til at se, om man går efter de retningslinjer; man følger dem og ser, hvordan man lader dem udforme.

Jeg skal ikke have noget imod at tage en direkte debat om Plan 90. Jeg synes dog ikke, det er rimeligt nu. Foreløbig synes jeg, det måtte være rimeligere at diskutere den i udvalget om offentlige arbejder.

(Kort bemærkning).

Glensgård (FP):

Ministeren er da formentlig godt klar over, at det, vi taler om her, det er reelt

en beslutning om, at vi vil lave denne udviklingsstation eller udredningsstation omkring Tåstrup. Det er ministeren da fuldstændig klar over. Derfor er det også en stillingtagen til DSBs Plan 90 og intentionerne bagved, og derfor kan vi ikke bare sige, at det er spørgsmålet om, at vi lige-som skal op til målsætningen. Vi er begyndt at tage hul på en planlægning, som ikke er en planlægning, som efter ministerens ord kun er intentioner.

Jens Jacobsen (V):

Det er ministerens udtalelse om, at vi løbende — ikke rendende, forstod jeg — ville få sådan forskellige dele, som sigter henimod Plan 90, der bringer mig til at spørge ministeren, om ikke det var en overvejelse værd at få indført et princip som det, vi kender fra hovedlandevejsloven, hvor vi får de årlige anlægslove fra DSB i en samlet pakke, sådan at folketinget får en bedre prioriteringsmulighed, når vi nu alligevel har kastet os ud i den detailplanlægning, der i virkeligheden er tale om, i stedet for kun at interessere os for principperne, hvad der formentlig var det mest rigtige.

Ministeren for offentlige arbejder (Niels Matthiasen):

Til det sidste skal jeg sige, at jeg da gerne vil tage op til overvejelse, om det kan gøres på samme måde som ved den anden lovgivning om hovedlandevejene, at man kunne få en samlet oversigt ved årets begyndelse over, hvad der måtte komme op inden for det løbende folketingsår.

Dernæst skal jeg sige med hensyn til dette forslag, som altså betyder større fleksibilitet, som betyder bedre betjening af fjernmål, også nærmål, som betyder, at man kan få kortere rejsetid, at det må være afgørende og det må være rigtigt, uanset Plan 90 eller ikke Plan 90.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til udvalget om offentlige arbejder. Hvis ingen

[Formanden.]

gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om ændring af lov om luftfart.

(Lovforslag nr. 125. Fremsat 12/12 75).

Lovforslaget sættes til forhandling.

Normann Andersen (S):

Lovforslag nr. 125 er som sagt et forslag om ændring af lov om luftfart. Man kan vel egentlig godt betragte forslaget som en art ajourføring af den eksisterende lov.

Siden denne lovs tilblivelse i 1960 er antallet af det, vi betegner som mindre fly, steget i betydelig grad. Det har selvsagt medført, at også antallet af flyvepladser er steget. Det er klart, at en sådan stigning, både når det drejer sig om selve flyvningen og anlæggelse af flyvepladser, har medført visse problemstillinger.

Først kan nævnes støjen ved start og landing, der kan virke ret så generende, især for de nærmeste omkringboende. Dernæst den ret kraftige beslaglæggelse af de arealer, der medgår til en flyveplads, arealer, der måske burde have været anvendt til andre formål. Endvidere kan man fastslå, at et ikke ringe antal flyvepladser er oprettet uden egentlig anden kontrol end sikring af selve luftfartens sikkerhed og derfor ikke er afpasset efter de på jorden værende forhold.

For at rette på disse og andre ikke omtalte gener, der er opstået gennem årene siden 1960, foreslår man derfor at ophæve sondringen imellem offentlige og private flyvepladser, så man ikke som hidtil efter den gældende lov kan anlægge en privat flyveplads uden egentlig kontrol fra luftfartsmyndighedernes side. Derved opnår man, at fremtidige flyvepladser eller udvidelse af eksisterende pladser, eventuelt flytning af pladser, indpasses i områdernes øvrige planlægning, ligesom pladsernes placering bliver af en beskaffenhed, der findes forenelig med det almene vel, som der står i ministerens fremsættelse.

Ved at gennemføre dette er man også nærmere miljøbeskyttelsesloven af 1. okto-

ber 1974. Det vil jeg gerne have at man bider særlig mærke i, fordi det kun kan hilses med tilfredshed, vel ikke mindst af de mennesker, der ellers ville blive generet af en nærliggende eller overflødig placeret flyveplads.

Når jeg nu nævner ordet „overflødig“, så må jeg hellere tilføje, at det vil blive vanskeligere fremover at etablere helt nye flyvepladser, da det efter foretagne undersøgelser har vist sig, at flyvepladsbehovet i hvert fald for øjeblikket stort set er dækket ind. Ministeriet agter derfor foreløbig at være ret restriktivt i sine afgørelser om nye etableringer, medmindre da de lokale myndigheder fremsender meget velmotiverede ansøgninger.

Med hensyn til lovens kap. 9, der drejer sig om forhøjelse af grænsen for luftbefordrernes ansvar i tilfælde af skader, er dette efter min opfattelse kun en naturlig ændring i forhold til den almindelige økonomiske udvikling. Vedrørende dette spørgsmål, som jeg i øvrigt ikke skal komme nærmere ind på her, vil jeg gøre opmærksom på, at vi følger de øvrige nordiske lande, indtil mån på internationalt plan bliver enig om en mere ensartet form.

Ud fra disse betragtninger kan jeg på den socialdemokratiske gruppes vegne anbefale lovforslaget til vedtagelse.

Ivar Hansen (V):

Hvad angår det fremsatte lovforslag om ændring af luftfartsloven, henvises der jo til kap. 6 og til kap. 9.

Det fremgår af ministerens fremsættelse, at man ønsker den frie adgang til udvidelse eller anlæg af private lufthavne bragt til ophør. I øvrigt mener ministeren at vide, at behovet for flyvepladser i Danmark er dækket. Det understreges, at man herefter må skønne, at den fremtidige administration af luftfartsloven på dette område vil være ret så restriktiv.

Jeg kan egentlig godt give ministeren ret i, at hvad angår dækning af dansk område med offentlige lufthavne, har vi nok en ganske god dækning. Jeg vil dog godt stille mig tvivlende over for, hvorvidt det er rimeligt at lade trafikministeriet og luftfartsdirektoratet skønne over og have det egentlige skøn over, hvorvidt vores behov for private lufthavne også i fremtiden vil være