

[Iversen.]

form af lån og tilskud. Jeg har taget Tanzania frem som det konkrete for måske at få et svar på, om dette land kunne komme med ind under de destinationer, der var mulige for charterflyvning, men jeg er da indforstået med, at når man har nedsat et udvalg og det skal afgive betænkning, kan svaret ikke komme i dag, selv om jeg godt kunne have ønsket det.

Glistrup (FP):

Ministeren nævnte, at der var nedsat et embedsmandsudvalg, som sad og arbejdede med dette, og at der skulle være samråd med de andre nordiske trafikministre. Begge dele er selvfølgelig meget interessant, men dette er ikke et embedsmandsproblem, det er et politisk problem, og det er jo således, at Danmark nu har en liberal regering, som man skulle formode var imod at man havde alle disse restriktioner nedarvet fra fortiden, og det er noget, der skal tages politisk stilling til. Situationen er den, at det er Danmark, der tjener valutapenge hjem i stor stil fra de andre nordiske lande ved at have denne chartertrafik; derfor er der ikke noget mærkeligt i, at de socialistiske trafikministre i Norge og Sverige måske vil trække sig tilbage.

Jeg vil derfor stille det spørgsmål til ministeren: er det regeringens principielle standpunkt i denne sag, at den så vigtige demokratiske charterflyvning nu får fuldstændig frihed, og at disse forhistoriske bånd, som er bundet til nogle trafikelskaber, der havde helt andre historiske forudsætninger, at den favorisering fra statsmagtens side ophæves?

Ministeren for offentlige arbejder (Damsgaard):

Må jeg sige til både hr. Iversen og til hr. Glistrup, at en vis hensyntagen til SAS' ruteflighter ville jeg finde var rimelig også fremover, og at et embedsmandsudvalg fra de tre nordiske lande, der er fælles om SAS og ligesom skal varetage de forpligtelser, vi har også over for SAS, arbejder med tingene, det er da meget naturligt. Men hr. Glistrup har da ret i, at det er et politisk problem, og derfor er det jo også sådan, at afgørelsen finder sted på ministerplan. At det vil lykkes at få en fuldstændig frigivelse, som hr. Glistrup antyder, tror jeg ikke, men

vi vil arbejde for at få en vis liberalisering for charterflyvningen.

Hérmed sluttede spørgsmålet.

Af *Henning Philipsen* (SF) til boligministeren:

„Hvordan vil ministeren forhindre, at kapitalistiske USA-firmaer overtager planlægningen af dansk boligbyggeri?“
(Spm. nr. 217).

Henning Philipsen (SF):

Årsagen til mit spørgsmål er, at vi forrige tirsdag i dagbladet Politiken kunne læse om et kapitalstærkt USA-firma, som var i færd med at opkøbe store jordarealer i en nærmere angivet kommune. Jeg har ganske vist senere læst, at den samme kommunalbestyrelse med særdeles energi har modsat sig de hensigter, der lå bagved, men jeg mener nu, det har betydning ud over den enkelte angivne kommune. Derfor har jeg tilladt mig at stille spørgsmålet, idet det jo kunne være, at andre kommuner ikke var i besiddelse af den samme ryggrad som denne kommune i den givne situation eller måske ikke var slet så standhaftige, som den givne kommune i denne situation har forsøgt at være.

Jeg har den opfattelse, at hvis dette får lov til at fortsætte, eller hvis det er en udvikling, som nu starter, og som måske senere kunne accelerere, ville vi komme til at opleve, at de dispositionsplaner, som kommuner har etableret, ville kunne slås i stykker, idet jo ingen kan hindre opkøbene i det øjeblik, der er tale om, at en privat sælger til en anden; da er det jo i realiteten ikke så forfærdelig mange, der kan hindre, at man køber.

Men det ville måske være klogt, hvis ministeren i den forbindelse talte med sin højtærede kollega miljøministeren under hensyn til dette lands fredningsbestemmelser, ikke mindst under hensyn til fredningsplanlægningen.

Jeg vil godt føje til yderligere, at det er måske også et spørgsmål, om offentliggørelse af planlægningsbestræbelser på et for tidligt tidspunkt måske ville accelerere en udvikling, som i høj grad ikke var ønsket hverken fra ministerens, fra centraladministrationens eller fra kommunernes side.