

[Ministeren for offentlige arbejder.]

om ikke nøjagtig det samme forslag, så dog den samme problemstilling, og jeg vil være i stand til, som det skete ved sidste førstebehandling, at sige tak for en langt overvejende positiv indstilling fra de forskellige ordførere. Jeg forstår, at udvalgsarbejdet har betydet, at man er kommet igennem det meste af stoffet.

Jeg vil til hr. Ole Henriksen sige, at forslaget, som det foreligger, jo ikke betyder, at man uden at bekymre sig om trafikikkerhed osv. bare kan anlægge pladser. Man må underordne sig de miljøbestemmelser og andre bestemmelser, der gælder, ligesom anmeldelsespligten til luftfartsdirektoratet netop betyder, at anlægges der en privat flyveplads på en sådan måde, at landingsretninger og andre ting betyder en fare for sikkerheden i luften, ja, så kan man forbyde opførelsen af en sådan bane eller kræve nødvendige ændringer.

Tak for en positiv modtagelse.

Glensgård (FP):

Først vil jeg gerne spørge ministeren i anledning af det, ministeren nævnte med hensyn til sikkerheden, om man ikke under den nugældende lovgivning kunne forbyde et sådant anlæg.

Dernæst vil jeg gerne til centrum-demokraternes repræsentant, hr. Langsted, sige, at centrum-demokraternes stilling undrer mig en lille smule. Jeg beklager, hvis jeg har misopfattet det, men jeg opfattede hr. Langsteds indlæg således, at centrum-demokraterne mente, at man var nødt til at begrænse antallet af private lufthavne. Det er i hvert tilfælde en ændring i forhold til centrum-demokraternes holdning sidste gang. Det må vi selvfølgelig acceptere. Hvis jeg har misforstået hr. Langsted, så beklager jeg det dybt.

Langsted (CD):

Jeg tror nok, at hr. Glensgård har misforstået mit indlæg. Min generelle mening var, at man kunne ikke have den ene private lufthavn liggende efter den anden, rent ud sagt af hensyn til trafikikkerheden. Det var det, der var baggrunden for mine bemærkninger.

(Kort bemærkning).

Glensgård (FP):

Nu nåede ministeren ikke at svare, men jeg kan så svare for ministeren. Det er muligt at forhindre det, som hr. Langsted nævner, under

den nugældende lovgivning. Derfor er denne lovgivning bare en ekstra ting, som skal til for at centralisere beslutningsprocessen. Den bekymring, hr. Langsted gav udtryk for, kan vi altså klare under den nugældende lovgivning.

Ministeren for offentlige arbejder (Kjeld Olesen):

Ved gennemlæsning af referatet i Folketings-tidende af den tidligere debat har jeg nok iagttaget, at hr. Glensgård som den eneste ordfører harcelerede over, at man tydeliggjorde § 59 i luftfartsloven. Jeg er enig i de udtalelser, som venstres ordfører, hr. Ivar Hansen, kom med, nemlig at det er på sin plads med en sådan præcisering af § 59.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Den fg. formand (Karlskov Jensen):

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til udvalget om offentlige arbejder. 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 den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet.

(Lovforslag nr. L 67. Fremsat 10/3 77).

Den fg. formand (Karlskov Jensen):

Sammen med denne sag foretages de under punkterne 6 og 7 på dagsordenen opførte sager, nemlig:

Første behandling af forslag til lov om buskørsel.

(Lovforslag nr. L 68. Fremsat 10/3 77).

Første behandling af forslag til lov om hyrekørsel.

(Lovforslag nr. L 69. Fremsat 10/3 77).

Lovforslagene sattes til forhandling.

Lerke (S):

Forslagene var til en grundig førstebehandling her i tinget den 23. marts 1976. Forslagene blev genfremsat og blev ved en ny førstebehandling den 3. november 1976 yderligere uddybet og sendt i udvalg, hvor man nåede