

Den følgende sag på dagsordenen var:

*Tredje behandling af forslag til lov om en særlig ydelse til alders- og invaliderentemodtagere m. fl.*

(Anden behandling findes i tidenden sp. 2680, udvalgets tillægsbetænkning i tillæg B, sp. 207).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

*Lovforslaget*

*vedtoges* med 80 stemmer mod 40; 1 medlem tilkendegav, at han hverken stemte for eller imod.

**Formanden:** Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

*Tredje behandling af forslag til lov om ændring i lov om sygehusvæsenet* [af Thisted Knudsen m. fl.].

(Anden behandling findes i tidenden sp. 2705, udvalgets tillægsbetænkning i tillæg B, sp. 199).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

*Lovforslaget*

*vedtoges* med 121 stemmer mod 6.

**Formanden:** Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den sidste sag på dagsordenen var:

*Første behandling af forslag til lov om udbygning af Københavns lufthavn i Kastrup og opførelse af en ny hovedbygning m. v. på lufthavnen.*

(Lovforslaget findes i tillæg A, sp. 1461, fremsættelsen i tidenden sp. 2645).

Lovforslaget sattes til forhandling.

**Horn:** Hurtig transport er et af tidens mest fremtrædende krav. Vi kender det fra både land- og søtransporten. Hastigheden er sat betydeligt op og er en vigtig faktor ikke blot i selve transporterhvervet, men også i konkurrencen i erhvervslivet i det hele taget.

Der er foretaget betydelige investeringer i de seneste år i transportmidler til lands og til vands, og det tages som selvfølgelig-heder. Lidt anderledes er det, når det gælder lufttransporten, fordi det endnu ikke er gået ind i befolkningens bevidsthed, at lufttransport allerede er en så betydelig faktor i transporterhvervet, at den såvel som de gamle transportmidler har krav på bevågenhed. Mange har tvivlet om, at lufttransporten nogen sinde ville blive andet end et sekundært transportmiddel, som skulle klare den mest hastende transport og transport for særlige grupper af mennesker. Men sådan er det jo ikke, tværtimod, vi kan i dag klart se, hvorledes lufttransporten først og fremmest på de længere afstande er fuldt jævnbyrdig med de gamle transportmidler, ligesom den på kortdistancerne har haft en betydelig terrænvinding.

Til belysning af dette vil jeg gerne fremholde de seneste resultater af lufttransportens udvikling, en udvikling, som viser nødvendigheden af gennemførelsen af det lovforslag, som her behandles. Det er jo en stor investering, der er tale om, og vi må bygge vor vurdering på et skøn over fremtiden. Lufttransporten viser en stadigt stigende kurve, både den interkontinentale, den europæiske og den indenrigske; det gælder både passager- og godstransport. De seneste tal, som foreligger, er fra driftsåret 1955-56, hvor det fløjne antal ton/km viser en stigning på 18 pct. — det er uden Sovjetunionen og Kina. Af ministerens fremsættelsestale ses det, at man regner med, at der siden 1946 har været en stigning på 16 pct., og da stigningen i det sidste driftsår ligger på omkring 18 pct., har luftfarten altså den samme tendens som elektricitetsforbruget og for øvrigt også automobilantallet: at stigningstakten er lidt større, end de opstillede prognoser hidtil har angivet. Antallet af passagerer er også