

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. 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

## [Horn.]

steget med omkring 18 pct. og var ikke mindre end 71 mill. i verdenstrafikken i det nævnte driftsår. Alene den europæiske trafik viser en stigning på 27 pct., hvoraf kan ses, at Europa må vente en stærkt stigende kurve i fremtiden. Jeg beder om, at man lægger mærke til dette tal, idet det viser, at den europæiske trafik har en større stigning end verdenstrafikken i almindelighed, og det vil i høj grad spille ind i bedømmelsen af nødvendigheden af at udbygge lufthavnen i Kastrup. På hovedruterne mellem Europa og USA er der en stigning på 19 pct., idet der i det nævnte driftsår var ca. 700 000 flypassagerer. Der foreligger nu nogle senere tal, som er ført helt op til den 19. januar, og som viser, at antallet af flypassagerer over Atlanten er oppe på 837 000. Heroverfor står 1 609 000 passagerer transporteret med skib.

Man vil altså se, at min betragtning: at flyvemaskiner i høj grad må anses somigestillet med de gamle transportmidler, er rigtig, og det er kun et spørgsmål om tid, hvornår de har oversteget dem, når det gælder om at komme fra den ene verdensdel til den anden. Når jeg siger, at flyvemaskinen har arbejdet sig op på siden af de gamle trafikmidler og er på vej til at blive et alment trafikmiddel, begrundet jeg det med, at det brede publikum i høj grad har bidraget til den stærke stigning i procenten. Medens 62 pct. af passagererne for skibsfartens vedkommende rejser på den almindelige klasse, er vi helt oppe på 70 pct., når talen er om luftfarten. Den betragtning, at luftfarten kun er noget for velhavende og bedre stillede mennesker, kan man altså roligt putte i skrivebordskuffen eller papirkurven; den holder ikke. Den udvikling, som synes at kunne spores i de seneste år, vil uden tvivl tortsætte med den nye maskinpark, som kan forventes.

Til yderligere belysning af nødvendigheden af investeringen i lufthavnen i Kastrup og de forskellige anlæg vil det vel være rimeligt også at se på, hvorledes vort eget luftfartsselskab, SAS, har placeret sig i denne rivende udvikling. Det er jo sådan, at når man giver penge ud, måles nytten og glæden i høj grad efter det, vi umiddelbart kan overse inden for vore egne rammer. I driftsåret 1955-56, altså samme periode,

som jeg har omtalt for verdensluftfartens vedkommende, har SAS haft en stigning i antallet af ton/km på 14 pct., og denne stigning fordeler sig med 64 pct. til de interkontinentale ruter, 30 pct. til de europæiske ruter og 6 pct. til de indenrigske, d. v. s. de skandinaviske ruter. Disse to konkrete faktorer, verdensluftfartens udvikling og SASs andel i verdensluftfarten, synes jeg vi i høj grad må holde os for øje, når vi vil bedømme nødvendigheden af Kastrup lufthavns udvidelse. De tal, jeg her nævner for SAS, viser netop, at den skandinaviske luftfart har et væsentligt marked uden for sine egne rammer, og Kastrup lufthavns placering som den femtestørste transithavn i Europa må ses i relation til, at SAS har formået at skabe denne store forretning. Jeg skal ikke her reklamere for SAS, det har SAS selv gjort med sin egen virksomhed, så det har ikke yderligere reklamebehov, kan man sige. Men det dygtige arbejde, SAS har gjort, har betinget, at vi har mulighed for at udbygge lufthavnen i Kastrup. Jeg vil også gerne understrege den dristighed, der er udvist af SAS med de to polarruter, ruten til Los Angeles og den nye rute til Tokio. Jeg nævner det, fordi SAS står i en voldsom konkurrence med de andre selskaber, og derfor er det påskønnelsesværdigt, at selskabet søger at udfylde sin del af forudsætningerne for en udbygning af Kastrup lufthavn, så den kan svare til de forventninger, der stilles til den: men det forudsætter naturligvis også, at folketingset opfylder de forventninger, selskabet stiller til det.

I bemærkningerne til lovforslaget findes nogle oplysninger om, hvordan udviklingen ventes at blive, dels bedømt af vort eget luftfartsdirektorat, dels af SAS, altså to af hinanden uafhængige beregninger. De kommer til det resultat, at antallet af passagerer i Kastrup lufthavn i 1960 vil være ca. 1 mill., i 1965 ca. 1,5 mill. og i 1970 ca. 2 mill., altså tal, som bygger på de seneste erfaringer. Jeg tror, det er en særdeles nøgtern vurdering, der her er foretaget. Det fremhæves også i bemærkningerne, at passagerantallet i Kastrup lufthavn fra 1952 til 1956, altså i en 5 års periode, er steget fra 421 000 til 796 000, altså næsten fordoblet. Hvor vi end dykker ned i tallene,

[Horn.]

tyder alt på, at der snarere vil være tale om en stærkere stigende kurve end den, de sagkyndige forsigtigt har regnet med.

Selv med sin ret betydelige størrelse slår den nuværende Kastrup lufthavn altså ikke til, hvis den skal hævide sig fremover. Den tekniske udvikling, der stort set har nået sit maksimum for land- og søtransportmidlerne, er langt fra nået for lufttrafikmidlernes vedkommende, og som fremhævet i ministerens fremsættelse og i bemærkningerne til lovforslaget er det ikke blot den stigende trafik, men også i høj grad den nye maskintype, som kræver udvidelse af startbaner og rullebaner og af lufthavnens bygnings kapacitet i al almindelighed. Det er anført i den skriftlige fremsættelse, at luftfartsselskaberne har ordrer inde på 340 jetmaskiner. Det siger noget om, hvilket enormt behov for effektive lufthavne der bliver verden over, og således som Kastrup er placeret, må vi sikre, at den bliver i stand til at klare de opgaver, denne maskintype stiller.

Jeg skal i øvrigt ikke gentage de argumenter, der er fremført i bemærkningerne og i den skriftlige fremsættelse, men vil pege på, at denne tip-top lufthavn giver Danmark adskillige indtægtsmuligheder. Vi tjener som en række andre lande betydelige beløb i fremmed valuta på turister, og hertil har luftfarten i de seneste år bidraget i stigende grad. En anden side af sagen er den betydelige beskæftigelse, der ligger i selve trafikken og i den service, der hører til, og som nærmest må forventes at stige verden over; hvis menneskenes levestandard skal opretholdes og endda sættes op i de kommende år, vil der også her være muligheder for forretning. Hertil kommer den virksomhed, der er knyttet til værkstederne i Kastrup, og som vi i høj grad er interesseret i. Disse ting må tages i betragtning, når man vil vurdere den betydelige investering, der her er tale om.

I øvrigt har vi faktisk for år tilbage truffet vort valg med hensyn til Kastrup lufthavn og SAS. De hidtidige investeringer i lufthavnen og garantierne til SAS har haft til forudsætning, at vi var indstillet på at følge udviklingen op i den rigtige takt og bevare Kastrup lufthavn som førende lufthavn; ellers ville der ikke være nogen

mening i at indgå på de garantiforpligtelser, vi har påtaget os, eller de udvidelser, som har fundet sted derude i de seneste årtier. Hvis det ikke var vor hensigt at følge udviklingen op med de bevillinger, der her er tale om, burde vi for længst have sagt stop. Vi har for skibsfartens vedkommende måttet kapitulere, hvad angår Atlanterhavsruten; ganske vist får vi en slags surrogat i den kommende sommer, men vi ved, at mange danske har følt sig generet, fordi Danmark ikke har været i stand til at holde den stilling, det renommé, som vor gamle Atlanterhavsrute havde oparbejdet. Selv om det er mange penge, vi her skal ofre, tror jeg, mange danske mener, at den gamle dristighed hos vort folk bør komme til udtryk ved, at vi går ind for dette investeringsprojekt, og at vi sammen med de andre nordiske lande vil være i stand til at opretholde den gode standard og det renommé, som Norden har på luftfartens område.

Hvis vi ikke vil gå ind for disse bevillinger, må vi se i øjnene, at Kastrup lufthavn kun bliver en holdeplads, for at tale landtransportspørg. De kommende jetmaskiner vil sikkert fremme en koncentration af store havne, og i tilknytning hertil må man bygge fødehavne, men ingen kan vel tænke sig, at vi skulle gå med til, at Kastrup kun blev en fødehavn til de store centralhavne i Europa. Vi ved, at udviklingen for jernbanernes vedkommende verden over går den vej, at togene bliver gennemgående og med en hastighed, som ligger betydeligt over den, de har i øjeblikket, og vi må se i øjnene, at udviklingen går i retning af koncentration på store centrer. Det vil ikke mindst gælde luftfarten, når de nye maskiner, hvis hastighed ligger på 900 km, kommer. Her er tale om aktionsradier væsentligt ud over, hvad men hidtil har kendt. De før nævnte tal for trafikken er netop udtryk for, at det enkelte menneskes aktionsradius både erhvervsmæssigt og folkeligt er blevet betydeligt større end tidligere, og det har medvirket til at afgive Kastrup lufthavn den placering, den har.

Denne vurdering af fremtidsmulighederne gør, at vi er gået ind for den påtænkte investering på 167 mill. kr., et beløb, der ligger væsentlig under, hvad man i en række andre lande må investere for at klare udviklingen med jetmaskinerne. Jeg har lagt mærke

[Horn.]

til, at et enkelt radikalt blad har været inde på den tanke, at det ville være rimeligt, om udvidelsen af Kastrup lufthavn gjordes til en nordisk opgave. Tanken må vel have været den, at når vi samarbejder med hensyn til selve trafikken, må det også gælde for havnens vedkommende. Det blev, så vidt jeg husker, nævnt, at det var passende, om man fra anden side gav et tilskud på 50 mill. kr. til udvidelsen af Kastrup lufthavn.

Man kan godt anlægge den meget nordiske betragtning, at de andre nordiske lande må være med til at betale omkostningerne derude, da de naturligvis har gavn af, at vi har denne gode, centrale lufthavn, men jeg tror ikke, tidspunktet er inde til ved denne sags behandling at klare dette spørgsmål. Det er muligt, at tanken bør indgå i overvejelserne, men man kan ikke anlægge helt de samme betragtninger over for havnene som over for selve transporten, idet nemlig en lang række af de indtægter, som er forbundet med havnenes drift, kommer det enkelte land til gode; man kan altså ikke drage en parallel her.

Jeg skal i øvrigt rette mig efter forretningsordenens forskrift om ikke at komme ind på detaljer vedrørende lovforslaget og ministerens bemærkninger om de enkelte områder, det omfatter, men kun udtale, at vi mener, det er en særdeles nøgtern vurdering, der er lagt til grund for de beregninger, der er stillet op i bemærkningerne til lovforslaget. Konklusionen heraf er, at der i begyndelsen af 1970'erne vil være en driftsbalance, som stort set svarer til den, vi har i dag, d. v. s. at der foruden dækning for afskrivningerne vil være et væsentligt overskud til dækning af forrentningen, svarende til ca. 75 til 78 pct. af forrentningsbeløbet. Også på dette område hævder luftfarten sig særdeles godt forhold til de øvrige transportmidler.

Af det, der er fremhævet i bemærkningerne og i ministerens redegørelse, vil jeg gerne understrege spørgsmålet om sikkerhedsforanstaltningerne. Man vil have lagt mærke til, at der er et særligt afsnit, som viser, hvor mange penge der skal bruges til sikkerhedsforanstaltningerne. Det er ikke alene af stor betydning, at havnene er tilstrækkelig store, men også alle de anlæg,

som hører til dem, må være i den bedst mulige orden. Det har været luftfartens alfa og omega at skabe størst mulig sikkerhed, og det er vel også en af forklaringerne på, at det har været muligt at oparbejde et så stort publikum. SAS har lagt vægt på det samme princip, som statsbanerne i høj grad bygger på: først sikkerhed. Jeg mener, at vi skylder SAS, at det får mulighed for at skabe den størst mulige sikkerhed, således at denne side af sagen er i orden.

Dette er altså vore betragtninger over rimeligheden af at gå ind for denne betydelige investering. Således som forholdene er, mener vi ikke, at vi kan undslå os for at foretage denne investering, selv om man kan diskutere, om den skulle have haft en anden placering i den lange række af planlagte investeringer. Som ministeren fremhævede i sin fremsættelse, haster det meget, hvis vi skal nå at bringe Københavns lufthavn i orden, så at den kan klare trafikken den dag, de store, moderne maskiner kommer.

Jeg skal anbefale lovforslaget til en hurtig og velvillig behandling.

**Jensen-Broby:** Den eksplosionsagtige udvikling af verdenslufttrafikken, som vi har set i de sidste år, navnlig efter 1955, er årsag til dette lovforslags fremkomst. Ingen kunne i 1955 ane, at jetmaskinerne så hurtigt ville blive sat ind i trafikken, og jeg kan også godt sige, at SAS blev ret overrasket over, at det store amerikanske luftfartsselskab Pan American Airways pludselig bestilte 45 jetdrevne langdistance-maskiner til levering allerede i 1958-59. Dette gav anledning til et kapløb inden for verdens førende luftfartsselskaber med bestillinger på jetmaskiner, og SAS turde heller ikke undlade at følge med og afgav bestilling på 7 DC-8 jetmaskiner, der med reservedele kommer til at koste 368 mill. kr. Levering skal finde sted fra januar 1960. Det er store maskiner, der kan tage helt op til 134 passagerer, og som kan flyve 900 km i timen.

SAS var klar over, at det ville være umuligt at bevare trafikken på selskabets langdistanceruter, først og fremmest mellem Skandinavien og USA, hvis man ikke havde materiel, der svarede nogenlunde

[Jensen-Broby.]

til konkurrenternes, hvad hastighed angår. Hertil kommer, at driftsomkostningerne for jetmaskiner er betydeligt lavere, end de er for de propeldrevne maskiner, og der kan således senere blive tale om en prisnedgang. Vi var derfor ganske simpelt nødt til at følge med; stillingen var givet.

Denne udvikling inden for verdenslufttrafikken har jo stillet alle luftfartsmyndigheder over for store problemer med hensyn til de faste anlæg i lufthavnene, og hvis Københavns lufthavn skal bevare sin stilling som en af Europas førende lufthavne, må den udbygges til start og landing for jetmaskiner. Københavns lufthavn er den femtestørste lufthavn i Europa; den er knudepunkt for SASs lufttrafik og også for fremmede luftfartsselskabers trafik på Skandinavien. Vi står over for et enten-eller: udbygges Københavns lufthavn ikke, vil den reduceres til en sekundær lufthavn og afskæres fra direkte trafikering ad de internationale hovedruter.

På denne baggrund må man se det forslag, der er udarbejdet, og man kan også se det på baggrund af den mægtige stigning i antallet af passagerer og gods. I 1956 regnede man med 800 000 passagerer, og det vil sige, at vi sandsynligvis i 1958 er oppe på 1 million passagerer.

Udbygningen af lufthavnen til modtagelse af jetmaskiner kræver i første række en forstærkning og en forlængelse af de nuværende startbaner, da disse store maskiner med fuld last vejer 135 t, og da det kræves, at startbanernes længde er mindst 3 000 m. Den længste startbane på Kastrup flyveplads er nu 2 300 m. Det bliver derfor nødvendigt at forlænge banerne, og det bliver sikkert også nødvendigt at lade et par af banerne gå 500-600 m ud i Øresund, hvad der vel ikke skulle volde så store vanskeligheder, da der på dette sted er fladvand. Man regner altså med at skulle have to baner på henholdsvis 3 300 m og 3 100 m samt en mindre bane på 1 800 m. Men imellem banerne skal der være rullebaner.

For at kunne udnytte banenettet er det nødvendigt, at maskinerne efter landingen hurtigt forlader landingsbanen og ved start så sent som muligt kører ind på startbanen. Hvis man ser på de udgifter, der er anført

i lovforslaget til forlængelse af startbanerne og til de to nye rullebaner, når man op på 46 mill. kr.; dertil kommer udbygningen af sikringstjenesten og af hangarerne, værkstedsudvidelserne og udvidelsen af kraftcentralen og de forskellige supplerende anlæg, så forslaget, hvad disse investeringer angår, nu er oppe på 76,2 mill. kr.

Imidlertid har den gamle hovedbygning fra 1939 heller ikke kunnet tilfredsstille den store stigning i lufttrafikken, så et nyt bygningskompleks vil være nødvendigt. Det skal placeres på flyvepladsens nordside mellem den nuværende Lufthavnsvej og Amagerbanen og bliver ikke billigt; det er projekteret til 72 mill. kr. Der skal anlægges tilkørselsveje fra den nye lufthavnsvej og parkeringspladser. Dertil kommer forpladsen med plads til 24 flyvemaskiner — senere kan der yderligere skaffes plads til 8 — og der skal belysning til o. s. v. Herved kommer der 18,8 mill. kr. til, og vi når op imod de 167 mill. kr., som lovforslaget lyder på.

Den højtærede minister har i sit lovforslag givet udtryk for, at dette beløb skal fordeles på årene fra 1957-58 til 1962-63; jeg skal ikke nævne de forskellige summer, hvorved man vil fordele det, men det kommer da ikke på én gang, så investeringen er ikke så voldsom, som den kunne se ud til; da den fordeles over en årrække.

Jeg vil gerne pege på, at lufthavnen sidste år har givet et driftsoverskud på 4,2 mill. kr., og det svarer nogenlunde til afskrivning og forrentning af det beløb, der er investeret i den. Jeg vil også pege på, at der er mulighed for en forrentning, og at man allerede i 1961-62 regner med et overskud på 6 mill. kr. til dækning af afskrivning og forrentning, og at man derefter regner med et stigende overskud, som allerede i 1971-72 skulle have nået det beløb, der skal bruges til afskrivning og forrentning. Herefter skulle der, forudsat at der ikke kommer nye ting til — hvad man kunne tænke sig kunne ske — så man skal koste nye summer, være mulighed for et direkte overskud.

Jeg vil også gerne pege på, at vi sidste år har haft et valutaoverskud af lufthavnen, navnlig ved at SAS har kunnet benytte den. Af dette valutaoverskud får Danmark 2/7, Norge får 2/7 og Sverige 3/7. De 2/7 an-

## [Jensen-Broby.]

drager for Danmarks vedkommende 33 mill. kr. Dertil kommer 9 mill. kr., man har indtjent på værkstedsarbejder for fremmede lande, og yderligere er der turisterne, der ankommer til lufthavnen. Man mener, at de allerede i 1955 har tilført Danmark 150 mill. danske kroner eller ca. 40 pct. af de totale turistindtægter.

Hertil kommer endelig, at SASs virksomhed har sparet os for fremmed valuta, der skulle have været brugt, hvis ikke vi havde haft et skandinavisk selskab. SASs virksomhed viser os, hvad der kan udrettes, når de tre lande står sammen. Ingen af landene havde formået at løse opgaven alene. Det er derfor et praktisk resultat af nordisk samarbejde. Der tales jo så meget om nordisk samarbejde, men jeg synes ikke, at det i Nordisk Råd hidtil har givet sig udslag i ret mange resultater af praktisk betydning. Her har vi imidlertid et praktisk resultat af samarbejdet imellem de tre nordiske lande.

Københavns flyveplads er den bedst beliggende i hele Nord- og Vesteuropa. Vi har store chancer for også i fremtiden at bevare denne stilling, men vi må følge med i udviklingen. Bromma i Stockholm har ikke mulighed for at udvide til jettrafikken. Svenskerne har allerede ofret 30 mill. kr. på en flyveplads, der ligger ca. 40 km fra Stockholm; jeg tror at vide, at de nu har stoppet dette arbejde og nu tænker på at bygge en helt ny flyveplads, der skal ligge 24-25 km fra Stockholm og vil koste umådelige summer. Der er slet ingen mulighed for sammenligning mellem, hvad det koster os at indrette Kastrup til jettrafikken, og hvad det vil koste svenskerne at bygge en ny flyveplads, der kan tage jetmaskiner.

Fornebu i Oslo kan ikke udbygges til jetmaskiner, og Norge har på nuværende tidspunkt opgivet at bygge en ny lufthavn.

Københavns lufthavn har derfor udsigt til at blive centrum i det nordiske samarbejde inden for SAS, hvis vi kender vor

besøgstid, ja, København har udsigt til at blive det store knudepunkt i den europæiske lufttrafik; og selv om det er mange penge, der skal investeres i en udbygning af Kastrup lufthavn, vil det sikkert i fremtiden vise sig at være en god investering og en god forretning.

Det skal indrømmes, at udviklingen går meget hurtigt inden for flyvningens område; men som jeg tidligere har nævnt, gælder der her et enten-eller. Følger vi ikke med ved udbygning af lufthavnen, sækker vi agterud og mister den gode position, vi har i dag.

Jeg har engang for mange år siden været med til at stryge flaget; det var, da vi opgav dampskibsforbindelsen med Amerika og nægtede at støtte den dampskibslinje, som dengang var i gang. Jeg ønsker ikke én gang til at være med til noget lignende — og da slet ikke for lufttraffikkens vedkommende. Derfor kan jeg anbefale lovforslaget. Jeg mener dog, at vi bør overveje det nærmere i et udvalg, idet der kan være adskillige ting, man måske kan rette på. Jeg kan altså på mit partis vegne anbefale lovforslaget til velvillig behandling i et udvalg.

**Stæhr Johansen:** Det foreliggende lovforslag om en udvidelse af Kastrup lufthavn rummer adskillige problemer, først og fremmest af trafikproduktiv art; men også økonomiske og nationale problemer spiller ind ved bedømmelsen af dette lovforslag.

Først vil jeg gøre den principielle bemærkning, at jeg finder det rigtigt og korrekt, at dette lovforslag er blevet fremsat for det høje folketing, fremfor at man havde truffet en afgørelse i finansudvalget. Det er et lovforslag af omfattende karakter, et forslag, der også spiller en stor rolle i forhold til hele den økonomiske situation, vi befinder os i, og det er derfor ganske naturligt, at befolkningen gennem de drøftelser, der finder sted her, kan få kendskab til argumenterne for og imod denne udvidelse. Efter min opfattelse vil det heller ikke sinke sagen, for selv om et forslag som dette

[Stæhr Johansen.]

indeholder mange tekniske og økonomiske problemer, må en hurtig udvalgsbehandling formentlig kunne gennemføres, således at lovforslaget kan vedtages af det høje folketing inden valget. Det spiller nemlig en meget stor rolle, at udvidelsen, såfremt den skal gennemføres, finder sted i så god tid, at lufthavnen kan være klar til at tage de maskiner, som er årsag til, at man foreslår denne udvidelse. Disse maskiner kan ventes sat ind i driften i 1959-60, og man må derfor ikke glemme den betydning, det har for luftfarten, at denne udvidelse bliver gennemført relativt hurtigt.

Når man ved, at der formodentlig allerede i 1959 vil blive sat maskiner af den nævnte art ind — selv om det bliver andre luftfartsselskaber end SAS, der gør det — betyder en hurtig gennemførelse af dette lovforslag også en del for den kommende økonomi, da der ikke findes så forfærdelig mange lufthavne i Europa, som på det tidspunkt vil være i stand til at tage disse store maskiner. Jeg kan derfor sige på mit partis vegne, at vi ser med velvilje på lovforslaget, og at vi vil medvirke til en hurtig gennemførelse.

Jeg vil imidlertid gerne beskæftige mig lidt med baggrunden for det fremsatte lovforslag. De tidligere ordførere har allerede fremhævet det umådelige opsving inden for flyvningen, der har fundet sted efter 2. verdenskrig. Man har lov til at sige, at denne udvikling er langt stærkere, end selv de mest optimistiske inden for luftfarten havde ventet, og langt stærkere end forudset i de prognoser, man arbejdede med f. eks. i det udvalg, der var nedsat i 1943, og som beskæftigede sig med, hvorledes udviklingen ville blive på dette område i vort land.

Verdensluftfarten er, som allerede nævnt, alene i 1955 vokset med ikke mindre end 18 pct., og det er givet, at det forøgede passagerantal også stiller øgede krav til lufthavnene, til stationsbygningerne og til anlæggene i det hele taget. Man kan også blot se på tallene vedrørende vor egen lufthavn, hvor vi i 1952 havde et passagerantal på 400 000; det var allerede i 1956 blevet fordoblet, idet det da var nået op på 800 000, og ifølge prognosen, som altså hidtil har vist sig at ligge i under-

kanten, vil vi komme op på 1 million i 1958. Vi vil således i løbet af få år komme op på en sådan trafikering af lufthavnen, at en udvidelse alene af den grund ville være nødvendig.

De tidligere ordførere har også nævnt — og det kan jeg helt tilslutte mig — at Kastrup lufthavn har en beliggenhed, som er væsentlig bedre og væsentlig mere effektiv for luftfarten end så mange andre af de store lufthavne i Europa, og at den også frembyder indflyvningsmuligheder, der gør faremomentet væsentlig mindre end i andre lufthavne.

Jeg nævnte også den stigning i passagerantallet, som de nye jetmaskiner vil medføre. De nye maskiner kræver unægtelig disse store investeringer, i hvert fald for startbanernes vedkommende, da disse skal være ca. 1 000 m længere, end de er i øjeblikket; men de betyder til gengæld en besparelse på ikke mindre end 20 pct. pr. tonkilometer, og det betyder igen, at man, når disse jetmaskiner kommer, kan nedsætte billetpriserne, hvilket atter bevirker, at der trækkes flere passagerer over til luftfarten end tidligere. Men betingelsen for at anvende disse maskiner er naturligvis, at man har de fornødne lufthavne. Kastrup lufthavn er i årenes løb blevet udbygget, således at den er den femtestørste lufthavn i Europa. Jeg synes, det er værd at konstatere dette, for det viser, hvilken betydning beliggenheden har, og hvilken betydning det har for den samlede lufttrafik, at havnen er udbygget, som den er. Vi må nemlig huske på, at vi i forhold til de store nationer i Europa kun er et lille land, også hvad angår passagerantallet, og derfor betyder dette, at havnen er så stor, som den er, at der skaffes indtægter i fremmed valuta. Det vil også indbringe landingsafgifter fra en række andre landes selskaber end lige netop SAS. Derfor må man sige, at selve denne udvidelse af lufthavnen har stor økonomisk betydning for landet.

Vi ved også, at de andre europæiske nationer rustet sig; vi ved, at både Italien og Schweiz udbygger deres lufthavne, og det med udgifter, der er væsentlig større end dem, det drejer sig om i Kastrup. Vi ved ligeledes, at der til den svenske rigsdag er indgivet en betænkning, hvori man fra

[Støhr Johansen.]

alle eksperter side foreslår en udvidelse af lufthavnene; der må endda bygges en helt ny til at tage disse maskiner. Det drejer sig her om udgifter, der ligger på 180 mill. svenske kr., altså væsentlig over det, der er tale om her.

Derfor er det alene af de grunde, jeg her har nævnt: jetmaskinerne og de startmuligheder, de skal have, nødvendigt, at man får udbygget de lange startbaner, da man ellers ikke vil kunne sætte disse maskiner ind i trafikken. Det er selvfølgelig rigtigt, som det ærede medlem hr. Jensen-Broby fremhævede, at hele denne udvikling har overrasket selv luftfartens mænd. Man havde ikke ventet, at man allerede i 1960 ville indføre jetmaskiner i passagertrafikken. Man kendte jetmaskiner til militærflyvning, men havde ikke ment, den tekniske udvikling ville gå så hurtigt, at man allerede i 1960, måske før, skulle sætte disse maskiner ind. For SASs vedkommende regner man med syv DC-8 maskiner til indsættelse i trafikken i 1960, og vi ved endvidere, at der allerede i øjeblikket er mellem 300 og 400 maskiner i alt i ordre til passagerfart. Det er derfor givet, at det er nødvendigt at have disse startbaner til 1960. Men naturligvis, den tekniske udvikling har, som jeg sagde, overrasket selv luftfartens teknikere og har ligeledes overrasket de store luftfartselskaber, der må investere meget store beløb. Man ved, at hver enkelt af de store jetmaskiner koster med reservedele omkring 60 mill. kr. stykket. Det er da naturligt, at dette spørgsmål kan rejses, om ikke den tekniske udvikling er inde i en så kolossal opadgående ekspansionslinje, at det vil betyde, at man måske allerede meget hurtigt vil finde frem til jetmaskiner af den kapacitet, der her er tale om, som vil være i stand til at starte på kortere startbaner. For det er ganske klart, at det er en umådelig udgift for alle luftfartsnationer at skulle udbygge deres lufthavne til disse jetmaskiner.

Dette spørgsmål kan med rette rejses, og jeg kan i så henseende henvise til en meget grundig undersøgelse, som er foretaget i Sverige. I Sverige har man haft nedsat en komité af sagkyndige, som under 9. januar i år til den svenske rigsdag

har afgivet en betænkning om udvidelse af de svenske flyvepladser og bygning af en flyveplads, der kan tage disse maskiner. I denne betænkning er man netop inde på dette problem, og med den højtærede formands tilladelse vil jeg gerne have lov til at citere et lille udsnit af denne betænkning, som jeg anser for at være meget vigtig, netop fordi den besvarer dette spørgsmål. I denne betænkning står der:

„På længre sikt kan flygplantyper med ekstremt korta start- och landningssträckor tänkas komma i trafik. Utvecklingsarbetet för sådana flygplantyper synes för närvarande bygga på — förutom rotorprincipen — direkt reaktionslyft, innebärande att start och landning sker vertikalt, samt reaktionslyftförstärkning genom strålklafl (flaps).

Såväl luftfartsstyrelsen som särskilt tillfrågade experter har framhållit, att utvecklingen mot flygplantyper med reducerade start- och landningssträckor icke minskar nödvändigheten av att anlägga de startbanor om ca. 3 000 m, som erfordras för de nu aktuella reaflygplanen och deras efterföljare av liknande typ. Dessa anses komma att nytillverkas fram till omkring år 1970 och vare i tjänst till åtminstone in på 90-talet. Behovet av banlängder på omkring 3 000 m kommer att kvarstå så länge sådana flygplan används.

Atomkraft förudses komma att utnyttjas vid konstruktion av transportflygplan inom 20 år. Med hänsyn till den höga motorvikt, som kan förutses för atomflygplan, kommer det att vara omöjligt att bygga små sådana flygplan, och de kommer att behöva långa rullbanor.

Storflygplatsberedningen har påpekat, hur vanskeligt det är att i dagens läge förutsäga vilka banlängder, som kommer att fordras i framtiden. Beredningen har för sin del ansett, att en sådan prognos knappast kan göras på grundval av enbart tekniska bedömningar, utan härför erfordras även trafikekonomiske utredningar. ... När de stora flygplatserna runt om i världen en gang byggts ut med långa rullbanor för sådana readrivna långdistansplan, som synes bli de dominerande på 1960-talet, kan ansträngning-



[Stæhr Johansen.]

arna komma att inriktas mera på att öka flygplanens räckvidd och förbättra deras transportekonomi än på att minska rullsträckorna.“

Derfor gør man op, at man må regne med, at disse startbaner vil være nødvendige til i alt fald omkring år 2 000, og understreger, at det er uomgængelig nødvendigt, at man får en flyveplads, der kan udbygges således, at den kan opfylde dette krav.

Jeg har villet citere dette, fordi ængstelsen for den tekniske udvikling netop har været en af de indvendinger, der har været fremsat imod allerede nu at udvide lufthavnen. Men her giver altså en kreds af eksperter disse tal og konstaterer, at det er nødvendigt, i hvert fald til udgangen af dette århundrede, at have sådanne flyvepladser.

Det andet område, man må se på med opmærksomhed, er det økonomiske. 167 mill. kr. er naturligvis mange penge, og selv om beløbet fordeles over en række år, er det alligevel ret store investeringer, der skal finde sted hvert år. Jeg vil dog gerne have lov at sige, at når det drejer sig om en statslufthavn som den, vi her beskæftiger os med, så må man — når man sammenligner med andre investeringer her i landet — erkende, at denne investering hører til det, jeg vil kalde de produktive investeringer. Det er investeringer, som igen giver indtægter. Som det allerede er blevet oplyst, ved vi jo, at den nuværende lufthavn giver overskud og praktisk talt dækker afskrivning og forrentning, og de beregninger, der foreligger om den nye udvidelse af lufthavnen, viser, at man i løbet af nogle år vil komme op på ret store indtægter, der praktisk talt er i stand til at dække afskrivning og forrentning. Derfor er det produktive investeringer.

Det betyder naturligvis ikke, at man under byggeriet ikke må se, om det er muligt at gennemføre det så billigt som muligt. Jeg vil endda også rejse det spørgsmål, om det ikke er muligt, at en bygning som lufthavnsbygningen kan finansieres gennem de almindelige kreditinstitutioner for at bruge de almindelige private kanaler. Jeg vil også mene, således som man har set for en række andre offentlige bygninger, at det vil være rigtigt, at byggeudvalget ikke

alene kommer til at bestå af teknikere, men at også økonomer måske skal forsøge at holde igen, og at man får en kritisk gennemgang af hvert tilbud og forslag. Det gælder om efter min opfattelse, når man går ind i så store offentlige investeringer, at alle de spæremuligheder, som overhovedet findes, bliver taget med i de overvejelser, som man må gøre sig under arbejdet med opførelsen af en bygning som den, der her er tale om, og under udførelsen af de foreslåede startbaner, som jo hver for sig koster mange penge.

Endvidere vil jeg gerne henlede den højtæredede trafikministers opmærksomhed på, at man også i de store udenlandske lufthavne, netop nogle af dem, som vi ved konkurrerer med Kastrup, har indført en startafgift pr. passager. Jeg ved, at i London lufthavn er den på 5 shillings, i Rom ligger den vist omkring 7 kr. i danske penge. Det er meget store beløb, der her kan indvindes, og jeg vil mene, at det vil være rigtigt at drøfte i udvalget, om vi ikke for at opnå, at afskrivningerne kan blive større, skulle tage dette spørgsmål med ind i vore overvejelser. Jeg har også med interesse set, at man regner med gennem en afgift for besøg og i det hele taget ved en udvidelse af forskellige boder og stands at kunne opnå indtægter, som vil kunne medvirke til at give en god forrentning af lufthavnen.

Jeg vil også mene, det er rigtigt, at de investeringer, der foreslås til en udvidelse af værkstederne, bliver gennemført. De nuværende værksteder har allerede givet en stor beskæftigelse og har givet store indtægter også i udenlandsk valuta, og det ser ud til efter den nye ordning, der er ved at blive foretaget, at netop værkstederne i Kastrup vil blive væsentlig mere beskæftiget, end de har været før.

Efter disse betragtninger må jeg derfor gøre det således op, at det efter min opfattelse også er økonomisk forsvarligt at disponere således, at man investerer pengene i en udvidelse af lufthavnen.

Hvad så i øvrigt angår det, jeg vil kalde det mere nationale, kan jeg kun gentage, hvad jeg har sagt tidligere om Kastrups udmærkede beliggenhed, som gør, at denne lufthavn er anerkendt også af andre luftfartsselskaber, som netop fremhæver den

[Stær Johansen.]

frie indflyvning til denne lufthavn. Endvidere kan man heller ikke komme uden om, at polarruterne, som det skandinaviske luftfartsselskab endnu er ene om at betjene, trækker til Københavns lufthavn en stedse stigende mængde af udenlandske passagerer. Det er derfor absolut nødvendigt, at de bliver betjent på en sådan måde, at de er tilfredse dermed. Vi ved jo også, at turisterne giver ret store indtægter til Danmark. Man har beregnet, at ca. 40 pct. af de turister, der kommer til Danmark, kommer ad luftvejen. Man kan også se, at de turister, der kommer ikke mindst fra lande uden for Europa — og det er jo derfra, turiststrømmen er stigende — næsten alle kommer ad luftvejen.

Hvad der også spiller ind med hensyn til det nationale, er, at det er flyvemaskinerne, der er med til at vise det danske flag over hele jordkloden. Det er værd at erindre, at da etatsråd H. N. Andersen var med ved starten af Det danske Luftfartsselskab, udtalte han, at efter hans opfattelse ville det være flyvemaskinerne, der i den kommende tid ville vise verden det danske flag. Derfor er det nødvendigt også at tage det rent nationale moment med i betragtning. Hvis ikke det skandinaviske luftfartsselskab skal glide tilbage i tredje eller fjerde række af luftfartsselskaber, må det have disse startbaner og baggrunden derfor, både værksteder og stationsbygning, for at opretholde det høje stadi, hvormed det i øjeblikket gør reklame for de skandinaviske lande.

Selv om dette som sagt slet ikke er en sag, der har med SAS at gøre, fordi lufthavnen er til brug for alle luftfartsselskaber, og alle luftfartsselskaber bruger den, er det alligevel værd at understrege, at det nordiske luftfartsselskab, SAS, har givet de nordiske lande en goodwill overalt i verden, hvor det kommer. Jeg mener også, at det vil betyde en del i kampen mod den luftfartsprotektionisme, som visse store lande viser over for det skandinaviske luftfartsselskab, hvor man forsøger gennem nægtelse af landing, gennem nægtelse af optagelse af passagerer i en række af lufthavnene at vanskeliggøre SASs arbejde. Der mener jeg, at vi i dette, at vi selv har en lufthavn, hvor de er nødt til at lande i

visse tilfælde, og som mange af deres ruter vil komme til at gå over, vil have en forbundsfælle i det arbejde, der gøres for at udvide SASs linjenet.

Tilbage har jeg kun et par enkelte tekniske spørgsmål til den højtærede minister for offentlige arbejder. Det er ganske vist noget, vi kan drøfte i udvalget, men jeg vil dog her spørge ministeren, om man fra ministeriets side har foretaget nogle beregninger af støjplagen, sådan som man har gjort i Sverige, for det er af væsentlig betydning for dem, der bor på Amager, at denne støjplage ikke bliver alt for slem. Det er mit håb, at den ikke vil blive væsentlig værre, end den er.

Endvidere vil jeg lige spørge om trafikken til Amager. Det er med stor ængstelse, de, der bor på den sydlige del af Amager, har set, hvordan udvidelsen finder sted. Jeg vil spørge, om det ikke ville være muligt at lave en lidt billigere tunnel end den til 16 mill. kr.

Mit parti kan gå ind i en velvillig forhandling om dette lovforslag. Selv om det er et stort projekt i en kapitalfattig tid, mener vi alligevel, det vil være til gavn for hele erhvervslivet og for Danmark udadtil, hvis den omtalte udvidelse kan finde sted.

**Rager:** Gennem de tre ordførertaler, som vi nu har hørt, har vi fået gennemgået lovforslaget så grundigt, at der for mig ikke kan være grund til at trække tiden ved denne behandling alt for længe ud endnu. Teknikkens udvikling medfører naturligvis visse vanskeligheder; juridisk, administrativt og økonomisk skal samfundet kunne holde til det. Man kan ikke holde igen på den. Flyvning, fjernsyn, knallerter går deres sejrsgang, og det er det offentliges opgave at tilpasse sig. Det er også det, man gør, når man nu, efter at jeflyvningen skal ind i det civile liv, vil udvide Kastrup lufthavn på denne måde.

Det projekt, der er forelagt, koster mange penge efter danske forhold, men på den anden side tror jeg, det er rigtigt, at vi slipper ualmindelig billigt til den lufthavn, vi vil kunne præstere, når disse arbejder er udført. Der er ikke tvivl om, at de, der i sin tid valgte Kastrup til placering af lufthavnen, valgte rigtigt og valgte heldigt. Den er, som det er sagt,

[Rager.]

ret ideelt beliggende, og det viser sig altså, at den har haft en udvidelseskapa- cietet, der ikke er helt almindelig. Det er altså ikke altid, det går så galt, som da man byggede Østifternes Kreditforenings hus.

Når vi nu skal vurdere dette forslag, gør vi det uden virkelig at vide, hvilke midler der vil komme ind ved lufthavnens drift, for mens der ellers, synes jeg, fore- ligger meget omfattende oplysninger, er der ikke så forfærdelig meget på dette område ud over nogle prognosetal, om hvis opbygning vi intet kan se. Det er en af de ting, jeg mener vi må se på i udvalget; det forstod jeg det ærede medlem hr. Stæhr Johansen også mente. Vi må vide, hvilke afgifter der kræves i uden- landske lufthavne, vi må vide, om jet- flyvningen på grund af de længere start- baner eventuelt bør være belagt med større havneafgifter, og forskellige andre ting. Naturligvis ikke fordi jeg mener, at udvalget skal fastsætte takster eller binde ministeren til bestemte ting, men jeg mener, det vil være godt, når vi afgiver vor betænkning, at vi så kan sige, vi har sammenlignet, vi har undersøgt, og vi kom til det og det resultat. Så kan det være, at den prognose, der er opstillet, er tilfredsstillende, men det kan også være, at vi vil henstille, om man ikke kan få så meget ind, at man på et vist tidspunkt helt kan forrente og afskrive; det ville selvfølgelig være det ønskelige.

Man har rejst spørgsmålet om trafikfor- holdene fra det øvrige København og ud til Kastrup, og dér bliver også et problem. De gode mennesker på Amager må miste den landevej, de har kørt på, så længe den flade ø har ligget der, og det gør ondt. Jeg har set i avisen med glæde, at den højt- ærede trafikminister har afvist tanken om at lægge landevejen i en tunnel på et vist stykke. Det var en dårlig løsning.

Den løsning, der er angivet skitse- mæssigt i forslaget her, hvorefter vejen lægges i en bue uden om St. Magleby, forekommer mig bedre; men hvis man kan, som jeg også forstod den højtærede minister er instillet på, lægge en ny vej i forlængelse af Englandsvej, tror jeg, det ville være det rigtige, og det skulle glæde mig, om de 3 mill. kr. kunne skaffes til veje af den

kasse, der på papiret har så mange penge, som dog ikke altid er hjemme, når der skal bruges af dem. Det er imidlertid også et sidespørgsmål, som vi kan drøfte i udvalget.

Jeg tror, det var heldigt, at denne sag ikke blev afgjort i finansudvalget på grund- lag af skrivelsen af 21. januar fra trafik- ministeren til finansudvalget. Det ville have virket lidt anmassende, tror jeg nok, hvis finansudvalget havde ment at kunne afgøre denne sag alene, og det ville også have virket lidt blegt. I disse øjeblikke, hvor vi netop har set luftfartsselskabet gøre en efter min mening godt iscenesat og værdifuld reklame, synes jeg også, det ser godt ud, at vi herinde mener, det er rigtigt at beskæftige sig med sagen i offent- lighedens fulde lys. Jeg beklager blot, at finansudvalget har været så længe om det, at skrivelsen har skullet ligge siden 21. januar, for jeg forstår jo, at dette er en sag, vi — trods dens omfang — bør behandle som en hastesag. Det gælder om, at vi den dag, hvor jettflyverne be- gynder at melde sig, er i stand til at mod- tage dem, og vi må ikke glemme, at til den tid vil der nok være vel mindst halv- anden million, der kommer til Danmark og får det første indtryk af Danmark ved at lande i lufthavnen. Dér skulle de gerne få et godt indtryk, og derfor skal vi være færdige til den tid, og det håber jeg vi kan blive. Jeg mener ikke, folketinget kan påtage sig det ansvar ikke at behandle denne sag færdig i indeværende samling. Jeg tilsiger min støtte hertil.

**Fuglsang:** Vi befinder os i disse år på tærskelen til en teknisk revolution af et omfang, som vel næppe er helt overskue- lig. Som følge af denne tekniske udvikling er vi gået i gang med atomstationen på Risø, og de ganske betydelige midler, som her foreslås til en udvidelse af Kastrup lufthavn, er trods alt et led i samme ud- vikling.

Mit parti vil støtte dette forslags hurtige gennemførelse. Det er ganske vist dyrt, ikke mindre end 167 mill. kr., som dog er fordelt over 6 finansår, men det er en nødvendig udgift, hvis København og dermed Danmark skal bevare sin nuvæ- rende stærke stilling inden for luftfarten. Det er almindelig kendt, at netop luftfarten

## [Fuglsang.]

spiller en stadig større rolle i samfundenes økonomiske liv.

Jeg skal ikke prøve at hamle op med den almindelige begejstring over den indsats, som er gjort af SAS. Jeg nærer al mulig respekt og forståelse for selskabets indsats, også for dets sidste indsats, åbningen af ruten til Tokio, men når alt det reklame-mæssige tages fra, er det kun et mindre trin i hele luftfartens udvikling. Der er allerede en helt anden udvikling undervejs, nemlig overgangen til trafik med jetfly, og det er den, der er baggrunden for dette forslag om Kastrup lufthavns udvidelse.

Der jubles over de timer, der spares på forbindelsen til Tokio, og mere end nogen sinde hylder man det princip, at time is money. Det er dog ganske andre tidsbesparelser, der står for døren. I Sovjetunionen, der her som på andre områder efterhånden ligger i spidsen, er man allerede kommet temmelig langt med hensyn til at indsætte jetfly i den almindelige passagertrafik, og det er her, vi i vesten efterhånden også skal til at være med. Jeg vil i den forbindelse gerne sige, at jeg synes, det er en latterlig smålighed, at man kun taler om de planer, man har i de store vestlige luftfartsselskaber, men mener, man helt bør forbigå den kendsgerning, at jettrafikfly for længst er indsat på regelmæssige ruter i Sovjetunionen. Men det er en sag for sig.

Det er udmærket, at man, hvor det drejer sig om de store og lange linjer, lever op til idealet: time is money, men der findes også en del mennesker, som skal leve her i landet, og som i hvert fald i første omgang skal være med til at betale de 167 mill. kr., som udvidelsen af Kastrup lufthavn vil komme til at koste, mennesker, som hverken skal til Tokio eller San Fransisco, men som hver dag skal fra deres bopæl i de sydlige Amagerkommuner ind til deres arbejdsplads. Her sker der altså det, som allerede har været nævnt, at de samme udvidelser, som gør det muligt at komme hurtigere ud i verden for de trods alt forholdsvis få, der har brug for det, afbryder og forlænger den vej, Amagerboerne to gange om dagen skal tilbage-lægge for at komme frem og tilbage til

deres arbejde. Det koster tid og for dem, der bruger en eller anden form for motor-køretøj, også mere benzin og dermed flere penge.

Dertil kommer, at alt taget i betragtning er der ingen grund til at vente, at udviklingen står stille. Der vil sikkert i fremtiden blive behov for udvidelser, og dermed vil der rejse sig nye trafikproblemer. Det foreliggende problem kunne, som det også allerede er nævnt, løses ved at føre Amager Landevej gennem en tunnel, men der står i bemærkningerne til § 1, at man finder denne løsning for bekostelig. Jeg er ikke sikker på, at man helt kan afvise sagen på den måde. Naturligvis er 16 mill. kr. mange penge, men trods alt ikke overvældende sammenlignet med de 167 mill. kr., som betales.

Vel vil jeg nødig vise mig uforstående over for de forretningsmæssige goder, og hvad der ellers kan ligge i at lette forbindelsen ud til den store verden, men man må vel også tænke på dem, der bor her i landet. Alt for ofte oplever vi, at de tekniske fremskridt, der betyder en lettelse og vel også en berigelse for de få, kommer til at virke modsat for de mange producerende mennesker. Sådant synes det også at skulle være denne gang. For nogle få mennesker, der skal på lange rejser, betyder teknikken et fremskridt, men for de producerende mennesker herhjemme betyder den stigende vanskeligheder. Jeg mener, at staten burde gå imod dette princip her, hvor der er mulighed for at gøre det, og jeg vil da trods alt også mene, at der gennem motorafgifterne indkommer ganske betydelige beløb, som meget naturligt kunne anvendes til dette formål.

Da jeg har forstået, at lovforslaget skal behandles i et udvalg, vil jeg indtrængende anmode om, at man dér endnu en gang prøver at finde en løsning på dette spørgsmål.

**Tholstrup:** Det er meget godt, at man i Sovjetunionen er længere fremme med jet-flyvning end i vesten. Så er det kun på det kulturelle område, det kniber, for medens vore maskiner frit kan overflyve de vestlige lande, må vi pænt flyve udenom, hvis vi skal til Indien eller Japan, i stedet for den langt kortere vej over Rusland og Sibirien.

## [Tholstrup.]

Hvad er det, russerne er bange for? Hvorfor skal vore luftfartsselskaber generes i deres daglige arbejde? Hvorfor skal de ikke have lov til at flyve såvel over disse lande som over de vestlige? Det kunne man godt driste sig til at spørge om, men det er vel uden betydning, om vi får det besvaret her.

Retsforbundet kan støtte det foreliggende lovforslag ud fra en opfattelse af, hvilke opgaver der er naturlige fællesopgaver, og hvilke der bør løses af det private initiativ, altså ikke på grund af opgavens størrelse, men på grund af dens karakter. Det er også vor opfattelse, at det selv bærende økonomiske system, vi går ind for, vil kunne fremskaffe de midler, der er nødvendige for lovforslagets gennemførelse. Det udvidede samkvem med vore nabolande — det ny naboland Japan iberegnet — giver stærkt øgede erhvervs muligheder i det ganske land, København ikke mindst, og dermed også øget mulighed for grundstigninger, hvis renteaftastning i form af grundstigningsskyld efterhånden vil kunne dække udgifterne.

Det er på tide, at det høje ting gennemfører det lovforslag om grundstigningsskyld, som er til behandling i et udvalg. Ved et møde i Jægerspris for 14 dage siden, hvori alle partier deltog, gik såvel den konservative kandidat som venstres talsmand — en venstremand, som indtager en betydelig stilling inden for sit parti — ind for fuld grundstigningsskyld, ja, endog den radikale repræsentant, som indtager en lignende stærk stilling inden for sit parti, gik ind for opkrævning af fuld grundskyld. Det er kun herinde, der er mangel på lyst til at tage de virkelige opgaver op og til at gennemføre de reformer, som det ville være så sundt for landet at få gennemført.

Midlerne kan altså skaffes, uden at skatterne sættes i vejret, i hvert fald set på længere sigt. Vi har derfor ingen betænkelighed ved at gennemføre dette lovforslag. Vi ser gerne, at man skaffer indtægter til driften på forskellig måde, såsom ved leje af stadeplads og leje af reklameplads og ved at tage entré af alle de mennesker, der ønsker at komme ud og se dette skue — det er efterhånden ikke så få; der er jo megen interesse for luftfarten og de store

maskiner. Men man burde også undersøge muligheden for at indføre en passagerafgift ud fra den betragtning, at det så vidt muligt bliver dem, der flyver, som betaler driftsudgifterne. I London, Paris og Rom betales der fra 5 til 8 kr. af hver passager, som går om bord i en flyvemaskine. Ifølge bemærkningerne, side 3, har passagerantallet i 1956 været 800 000, hvoraf formodentlig halvdelen, eller 400 000, har været udgående passagerer. Man kunne altså have fremskaffet 2-3 mill. kr. til hjælp til driften, hvis man havde gennemført samme fremgangsmåde som i de tre store lufthavne, jeg nævnte før. Antallet vil allerede være fordoblet i 1965 ifølge prognosen; det ville give 4-6 mill. kr., nok til at forrente halvdelen af det beløb, der er tale om at investere. Jeg vil gerne anmode det kommende udvalg om at tage denne tanke med i overvejelserne.

Da projektet således ser ud til at kunne hvile i sig selv, kan jeg på retsforbundets vegne med glæde støtte lovforslaget.

**Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg):** Jeg vil gerne takke de ordførere, som er gået ind for dette lovforslag; det gælder alle ordførerne med undtagelse af den kommunistiske, som jeg forstod havde visse betænkeligheder i forbindelse med et vejspørgsmål ude på Amager. Jeg vil gerne takke de ærede ordførere, ikke alene fordi de er gået ind for dette lovforslag, men også fordi de har fremført en række argumenter for det, som hverken har været fremme i bemærkningerne eller i min fremsættelsestale. Jeg synes, det er overordentlig glædeligt, at det er muligt her i det høje ting at samle så bred en tilslutning til dette lovforslag, som tilfældet har været ved denne første behandling.

Det ærede medlem hr. Jensen-Broby sagde, at der var adskillige ting, man måske skulle se nærmere på, og mente derfor, at lovforslaget burde henvises til et udvalg. Det er jeg selvfølgelig helt indforstået med. Det er vel helt rimeligt, når det drejer sig om en sag af det økonomiske omfang, som her er tale om, at der bliver lejlighed til at se på tingene i et udvalg, og i et sådant udvalg vil jeg naturligvis give alle ønskelige oplysninger, som kan belyse sagen, ud over hvad der er sket i

[Ministeren for offentlige arbejder.]

selve lovforslaget og dets bemærkninger.

Det ærede medlem hr. Stæhr Johansen og det ærede medlem hr. Rager bemærkede, at de fandt det rigtigt at behandle denne sag i det høje ting, fremfor at finansudvalget skulle have afgjort sagen inden for sine egne døre. Jeg skal ikke optage nogen diskussion om, hvorvidt det ene eller det andet er rigtigst, men kun anføre, at når vi fra første færd havde ønsket, at det blev finansudvalget, der så på sagen, var det, fordi vi har noget hastværk. Vi skulle jo meget gerne, som det også har været nævnt af forskellige ordførere, have dette lovforslag så hurtigt gennemført, at man kan have startbanerne klar til 1959 og udbygningen færdig i løbet af 1960-61. Af frygt for, at behandlingen skulle vare for længe, havde vi tænkt at lade sagen afgøre i finansudvalget. Som sagt skal jeg ikke optage nogen diskussion om dette problem; nu ligger sagen i det høje ting, og jeg vil appellere til samtlige udvalgsberettigede partier om at være med til at fremme sagen i udvalget, så det bliver muligt at gennemføre den i denne samling — altså inden vi skal ud til folketingsvalg — fordi det er så overordentlig betydningsfuldt at få arbejderne i gang.

Det ærede medlem hr. Stæhr Johansen var inde på spørgsmålet om finansieringen, og jeg forstod, at det ærede medlem havde visse tanker om, at man eventuelt kunne finansiere projektet over kreditinstitutionerne her i landet. Jeg er parat til i det kommende udvalg at se på dette spørgsmål, selv om jeg på forhånd stiller mig tvivlende over for den tanke, at det skulle være nogen forretning for staten at gå den vej.

Det ærede medlem hr. Stæhr Johansen sagde også, at selv om man nu gav så ubetinget tilslutning til dette lovforslag, som tilfældet har været, var det selvfølgelig ikke ensbetydende med, at man ikke meget nøje måtte se på alle enkeltheder i lovforslaget og undersøge, om det ikke kunne gøres billigere end nævnt her. Jeg forstod

i alt fald det ærede medlem sådan, at det gjaldt om at være så økonomisk som muligt. Hvis der findes muligheder for at spare, uden at det går ud over formålet, er vi naturligvis alle enige om, at disse muligheder må undersøges nærmere i udvalget.

Det ærede medlem hr. Stæhr Johansen var endvidere inde på den samme tanke, som det ærede medlem hr. Tholstrup berørte i slutningen af sin tale, nemlig at man kunne opkræve en passagerafgift. Det er rigtigt, som de ærede medlemmer oplyste, at der i forskellige lufthavne i Europa opkræves sådanne afgifter, idet lufthavnen kræver en startafgift af passagererne, når de går op i maskinen; men jeg er ikke sikker på, at det ville være rigtigt at indføre en sådan passagerafgift; jeg tror, man skal være overordentlig forsigtig hermed og passe på, at man ikke gør en lufthavn upopulær. Selv om man kan sige, at det vel ikke kan være afgørende for en flyvepassager, om han skal betale en seks-syv kroner ekstra, er det dog efter min opfattelse noget, der går med ind i billedet, når det skal gøres op, hvor mange der i fremtiden vil foretrække at flyve frem for at tage med tog, skib eller andre befordringsmidler. Jeg er imidlertid parat til at drøfte også dette spørgsmål i udvalget. Jeg er på forhånd skeptisk indstillet med hensyn til, om det vil være klogt at gøre det, men naturligvis kan vi drøfte det.

Det ærede medlem hr. Rager kom ind på nogle spørgsmål vedrørende trafikproblemerne på Amager i forbindelse med denne udvidelse af Kastrup lufthavn, og det samme emne berørte det ærede medlem hr. Fuglsang. Vedrørende dette vil jeg gerne sige, at der har jo foreligget en plan, som gik ud på, at man lavede en vej, der skulle gå i en bue uden om den forlængelse af lufthavnen, som man nu foretager, og skære ind på den tidligere gennemkørselsvej fra Dragør og St. Magleby. Beboerne derude har rejst det spørgsmål, om problemet ikke kunne løses på den måde, at man simpelt hen fik en tunnel under flyvepladsen,

[Ministeren for offentlige arbejder.]

så man med andre ord bevarede den nuværende linjeføring ind til Amagerbrogade.

Jeg har taget klart afstand fra dette ud fra den betragtning, at det ville være helt urimeligt at ofre 16 mill. kr. på en sådan tunnel, når man kan få en udmærket løsning af vejproblemerne derude for ca. 3 mill. kr. Her sigter jeg ikke til den buede vej, der har været tale om hidtil, men jeg sigter til et projekt, som amtsvejudvalget i Københavns amt også går ind for, et projekt, som fører vejen ud til Englandsvej, og som efter min mening skaber en bedre vejforbindelse, end der tidligere har været derude — ikke bedre i den forstand, at den bliver kortere, men den bliver af betydelig bedre kvalitet end den nuværende vej, og man får en vejlinjeføring, som betyder, at de kørende ikke kommer ind i den stærkt trafikerede Amagerbrogade, men kommer ud på en vej, hvor der er langt bedre muligheder for at komme hurtigt frem, således at det par hundrede meter, der kan være tale om at nogen skal køre længere fra Dragør eller St. Magleby, rigeligt indvindes ved de forbedringer, den nye vejlinje får. Dette er jeg enig med amtsvejudvalget om; vi har faktisk truffet overenskomst om, at de penge, der skal til, kommer fra vejfonden, og at spørgsmålet løses på denne måde. Jeg har naturligvis ikke noget imod, at man i udvalget tager dette problem frem, men jeg tror altså i og for sig ikke, at der er nogen grund til at kritisere dette forhold. Jeg tror også, at beboerne derude, når de opdager, hvorledes man ordner dette vejproblem, vil erkende, at det bliver ordnet på en for dem tilfredsstillende måde.

Med disse bærknninger skal jeg endnu en gang takke ordførerne, og jeg udtaler håbet om, at det udvalg, der skal nedsættes, kan udføre arbejdet så hurtigt, at lovforslagets vedtagelse kan blive en realitet nu i foråret.

**Fuglsang:** Selv om mit partis stilling til dette lovforslag vil komme til at fremgå af Folketingstidende, vil jeg dog alligevel benytte lejligheden til at rette den misforståelse, den højtærede minister gjorde sig skyldig i, når han sagde, at vi kommunister har betænkeligheder ved lovforslaget. Det har vi ikke; jeg sagde, at vi gik ind for

det. At vi så samtidig mener, at Amager Landevej skulle føres gennem en tunnel for at gøre det lettere for beboerne derude at komme ind til byen, det er en sag for sig; det er et teknisk spørgsmål, som vi mener skulle løses sammen med det andet. Men vi går ind for udvidelsen, sådan som den her er foreslået.

**Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg):** Jeg beklager, at jeg ikke har hørt det ærede medlems udtalelser tilstrækkelig tydeligt; jeg har altså ikke under hans første tale fået fat i, at partiet går ind for lovforslaget. Men det er jo kun så meget bedre, at alle partier går ind for det.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.*

**Horn:** Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til et udvalg på 17 medlemmer.

Uden forhandling eller afstemning vedtoges dette forslag.

**Formanden:** Der er ikke mere at foretage i dette møde.

Folketingets næste møde afholdes tirsdag den 5. marts kl. 14 med følgende dagsorden:

1) *Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående:*

Forslag til lov om udbygning af Københavns lufthavn i Kastrup og opførelse af en ny hovedbygning m. v. på lufthavnen.

2) *Første behandling af:*

Forslag til lov om indfødsrets meddelelse m. v.

3) *Anden behandling af:*

Forslag til lov om ændring i lov om udøvelse af erhverv i Grønland.

4) *Anden behandling af:*

Forslag til lov om jagt og ferskvandsfiskeri i Grønland.

[Formanden.]

5) *Anden behandling af:*

Forslag til lov om ændring i lov om offentlig forsorg (vedrørende ændring af kommunehjælpsgrænsen, bestemmelserne om pristalsregulering m. v.).

6) *Anden behandling af:*

Forslag til lov om ændring i lov om menighedsråd.

Formanden meddelte sluttelig planen for tingets øvrige møder i den følgende uge.

Mødet hævet kl. 14<sup>50</sup>.

65. møde.

Tirsdag den 5. marts kl. 14.

**Formanden:** I skrivelse af 1. marts meddeler justitsministeren, at han ønsker her i tinget skriftligt at fremsætte:

*Forslag til lov om ændring i lov om folketingets ombudsmand.*

I skrivelse af dags dato meddeler forsvarsministeren, at han ønsker her i tinget skriftligt at fremsætte:

*Forslag til lov om yderligere forlængelse af lov om bemyndigelse til opretholdelse af en dansk styrke i udlandet.*

I skrivelse af gårds dato meddeler ministeren for handel, industri og søfart, at hun ønsker her i tinget skriftligt at fremsætte:

*Forslag til lov om udlån til visse rederivirksomheder.*

Udvalget angående forslag til lov om ændring i lov om grundforbedring har afgivet tillægsbetænkning over nævnte lovforslag. Eksemplarer er omdelt.

Folketingsmand Ingmar Wagner har meddelt mig, at han ønsker til forsvarsministeren at stille følgende spørgsmål:

„Finder ministeren det ikke rimeligt, at premierløjtnant Stig Jonassen, Holbæk, bliver afskediget fra hæren?“

Spørgsmålet vil blive optaget på dagsordenen for tingets førstkommende spørgetid.

Folketingsmand Viggo Starcke har meddelt mig, at han ønsker til socialministeren at stille følgende spørgsmål:

„Kan ministeren oplyse, om staten Liberia står uden for de internationale retsbestemmelser angående sømænds sygdomsbehandling?“

Spørgsmålet vil blive optaget på dagsordenen for tingets førstkommende spørgetid.

Folketingsmand Adolph Sørensen har meddelt mig, at han ønsker til økonomi- og arbejdsministeren at stille følgende spørgsmål:

„Finder ministeren det rimeligt at staten på samme tid, som der udfoldes store bestræbelser for at øge lærlingetilgangen, forbigår håndværksmestrene ved placering af statens ordrer på arbejder og leverancer, således som det senest er sket på atomstationen ved Risø?“

Spørgsmålet vil blive optaget på dagsordenen for tingets førstkommende spørgetid.

*Skriftlig fremsættelse af lovforslag.*

**Justitsministeren (Hans Hækkerup):** Jeg har herved den ære for det høje ting at fremsætte *forslag til lov om ændring i lov om folketingets ombudsmand.*

Efter § 15 i ombudsmandsloven skal den forelægges folketinget til revision i indeværende folketingsår, og forslaget går ud på at udskyde denne revision i et år.

Baggrunden for forslaget er, at ombudsmanden først har kunnet påbegynde sit arbejde den 1. april 1955, og det erfaringsmateriale, man har kunnet indhøste i den tid, der siden er forløbet, er efter min opfattelse ikke tilstrækkeligt til at danne grundlag for en revision af loven.

Folketingets ombudsmandsudvalg og ombudsmanden har indtaget samme standpunkt. Ombudsmanden har imidlertid i sin udtalelse til justitsministeriet udtalt, at der