

§§ 1-5 i den således ændrede affattelse vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.

**Formanden:** Lovforslaget går nu til fornyet behandling i udvalget.

Man gik dernæst til dagsordenens punkt 6, som var:

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

(Første behandling findes i tidenden sp. 2867, udvalgets betænkning i tillæg B. sp. 401).

Der var stillet 6 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der stillet følgende ændringsforslag:

Af *Foss, Gottschalck-Hansen og Stæhr Johansen:*

Til § 2.

Paragraffen affattes således:

„Det påhviler ministeren for offentlige arbejder på grundlag af et detailprojekt at forelægge et forslag om bevilling af midler til et bygningskompleks i Københavns lufthavn, bestående af ekspeditionsbygning, korridor anlæg, restaurationsbygning, bygning til sikkerhedstjenesterne med flyveledertårn, havnegård, bygning for kabineservice for SAS og værkstedbygning for SAS.“

**Formanden:** Det ændringsforslag, der er stillet uden for betænkningen, kan ikke uden tingets samtykke behandles i dette møde. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg samtykket som givet. (Ophold). Det er givet

Lovforslagets paragraffer, ændringsforslagene og spørgsmålet om lovforslagets overgang til tredje behandling sættes til forhandling under ét.

**Heising:** Da mit partis ordfører, det ærede medlem hr. Horn, som også er udvalgets ordfører, er forhindret i at være til stede ved tingets møde i dag, skal jeg i hans sted gøre nogle bemærkninger om det foreliggende lovforslag og om udvalgets betænkning og indstilling.

Det fremsatte lovforslag er af meget betydelig økonomisk rækkevidde; det drejer sig vel om en af de største statsbevillinger, der hidtil er givet som enkeltbevilling, måske endda den største. Udvalget har derfor underkastet lovforslaget en ganske intensiv behandling, hvorunder en række problemer og spørgsmål, der har forbindelse med lovforslaget, har været draget frem. Der gives i udvalgets betænkning en ret fyldig omtale af disse spørgsmål, således at jeg kan nøjes med forholdsvis få bemærkninger.

Det vil være kendt, at nogle af kommunerne på Amager har fremsat ønske om, at man i stedet for en forlægning af Amager Landevej, som oprindeligt påtænkt, skulle føre Amager Landevej i tunnel under de mod vest forlængede startbaner, en løsning, der var anslået til at koste op imod 15 mill. kr. Der er siden forhandlet med amtets vejudvalg og opnået enighed om en tredje løsning, gående ud på at tilvejebringe en vejforbindelse fra Kirkevej i St. Magleby til Englandsvej ved Løjtegårdsvej. Udvalget har ment at kunne tilslutte sig og anbefale denne løsning, fordi den for det første synes at kunne gennemføres for rimelige omkostninger og dernæst har en række andre fordele, bl. a. den, at den vil muliggøre en tiltrængt aflastning af den hårde trafik på Amagerbrogade. Endelig vil gartnerivirksomhederne på Amager derved få en mere direkte og mere bekvem vejforbindelse til Københavns nye grøntorv over den nye dæmnings- og broforbindelse over Københavns Sydhavn, som Københavns kommune har vedtaget at anlægge.

Det er vel ganske naturligt, at udvalget har ønsket klarhed over, om de her foreslåede udvidelser af Kastrup lufthavn, både med hensyn til startbanerne og bygningsanlæggene, giver en løsning, der kan holde en passende lang årrække fremover. Den civile luftfart er jo inde i en rivende udvikling, og ved en bevilling af den størrelse, der her er tale om, har man derfor en na-

## [Heising.]

turlig pligt til at have et vågent øje med, at man skaber løsninger, hvis holdbarhed gennem en passende lang årrække man med den tekniske udvikling, vi for øjeblikket er i stand til at skønne over, har en rimelig sikkerhed for. Efter udvalgets opfattelse er der en rimelig sikkerhed i dette tilfælde. Hvad en fjernere fremtid vil bære i sit skød, kan vi i dag ikke have noget sikkert skøn over. Det kan f. eks. ikke udelukkes, at man fremover vil kunne bygge typer af flyvemaskiner, der kan klare sig med kortere startbaner end dem, der i lovforslaget opereres med; sagkyndige på luftfartens område mener imidlertid, at noget sådant i hvert fald vil ligge adskillige år ud i fremtiden. På denne baggrund har der i udvalget været fuld enighed om at gå med til anlægget af de forlængede startbaner.

Lovforslagets bestemmelser om bygningsanlæggene har derimod et mindretal, nemlig venstres udvalgsmedlemmer og delvis det ærede medlem hr. Gottschalck-Hansen, ikke ment at kunne tilslutte sig. Hele dette spørgsmål om bygningsanlæggene og omkostningerne herved har udvalget naturligvis i meget høj grad beskæftiget sig med, og det har modtaget en række supplerende oplysninger. Detailprojekteringen er jo ikke afsluttet, så de priser, der opereres med, må vel tages med et vist forbehold; men det skal siges, at alle i udvalget har haft opmærksomheden henvendt på de ret høje byggepriser, som der efter de til udvalget givne oplysninger kalkuleres med for bygningsanlæggene.

Nu skal man naturligvis være noget varsom med at sammenligne byggepriser for et så specielt byggeri som det, det her drejer sig om, med gængse byggepriser, men stort set har udvalgets flertal kunnet godtage de givne oplysninger og de foreslåede bestemmelser, dog således, at udvalget har foranlediget et tilsagn fra ministeren for offentlige arbejder om, at der vil blive nedsat et kontrolorgan med såvel teknisk som økonomisk sagkundskab med den opgave at følge enkelthederne i forbindelse med projektets gennemførelse med henblik på en undersøgelse af mulighederne for at billiggøre omkostningerne ved byggeriet, såfremt dette måtte vise sig muligt og forsvarligt. Under forhandlingerne i udvalget

havde udvalgsflertallet den opfattelse, at man på denne måde havde sikret sig, at der ikke opførtes bygninger, der ville blive dyrere, der ville blive større eller ville blive mere komfortable, end hvad selve forretningen kræver. Jeg har med vilje anvendt dette ord forretning, fordi lufthavnens tiltrækningsmuligheder med hensyn til lufttrafikken og dermed lufthavnens omsætning som ved enhver anden forretning må anlægges således, at der bliver mulighed for at opnå en rimelig forrentning.

Det er fremhævet over for udvalget, at de eksisterende lufthavnsbygninger vil blive anvendt i videst mulig udstrækning; det er i øvrigt allerede fremhævet i bemærkningerne til lovforslaget. Jeg kan her tilføje, at hvad bygningernes størrelsesforhold angår, synes det bebyggede areal at ligge i underkanten af, hvad man i de nyeste europæiske lufthavne har, når man ser det i forhold til passagertallet. Og det har været under disse to forudsætninger: 1) at anlæggenes størrelse i virkeligheden synes at ligge i underkanten af tilsvarende lufthavnens indretninger, og 2) at der bliver gennemført en sagkyndig kontrol med byggeriet etape for etape, at udvalgets flertal kunne føle sig overbevist om, at det var hensigtsmæssigt og forsvarligt — jeg mener endda rigtigt — allerede nu at give tilslutning også til gennemførelse af bygningsanlæggene, som det efter vor opfattelse vil være nødvendigt at vedtage samtidig med, at man vedtager udvidelsen af startbanerne.

Ministeren har over for udvalget stærkt fremhævet, at efter de sagkyndiges udtalelser — og dem må vi jo bygge på — vil man ikke kunne klare afviklingen af den trafik og den service, som de nye og større maskintyper, det øgede antal maskiner og det øgede antal passagerer kræver og forudsætter, uden også at udvide lufthavnens bygningsanlæg og få dem indrettet så rationelt og tidssvarende som muligt.

Vi fra vor side mener, at forslaget må betragtes i teknisk henseende som en enhed. Udvalget har videre beskæftiget sig med mulighederne for hurtigere at tilvejebringe en bedre forrentning af lufthavnens anlæg; herunder har man også beskæftiget sig med tanken om en særlig passagerafgift, som ved lovforslagets første behandling blev rejst af det ærede medlem hr. Stæhr Johan-

## [Heising.]

sen. Det fremgår af udvalgets betænkning, at der ikke fra udvalgets side stilles forslag om indførelse af en passagerafgift, som det kendes i en del lufthavne verden over, hvilket fremgår af bilag 2 til udvalgsbetænkningen. Man har i udvalget været af den opfattelse, at således som navnlig det nordiske samarbejde på den civile luftfarts område foregår, må der forudsættes en forudgående nordisk forhandling herom. Derfor nøjes udvalget med nu at henstille, at spørgsmålet om passagerafgifter tages med i overvejelserne vedrørende mulighederne for at tilvejebringe øgede indtægter for lufthavnen.

Sluttelig skal jeg så gøre nogle få bemærkninger om de stillede ændringsforslag. Ændringsforslaget under nr. 5, der er stillet af ministeren for offentlige arbejder, anbefaler jeg til vedtagelse. Det går ud på, at finansministeren bemyndiges til at udstede statsobligationer til fremskaffelse af de nødvendige midler til gennemførelse af de heromhandlede bygge- og anlægsarbejder. Det er oplyst, at disse statsobligationer vil blive søgt udstedt, efterhånden som anlægsarbejderne kræver tilvejebringelse af midler.

De af forskellige mindretal under numrene 1, 2, 3 og 4 stillede ændringsforslag må jeg anbefale at stemme imod, og jeg skal gøre det ved at gentage den motivering, jeg for så vidt allerede har givet: at udvalgsflertallet har fundet det både hensigtsmæssigt og forsvarligt, at man allerede nu vedtager de bygningsmæssige led ved lufthavnsudvidelsen, samtidig med at man beslutter sig til udvidelsen af startbanerne.

Uden for betænkningen er der stillet et ændringsforslag af udvalgets konservative medlemmer; det blev ved mødets begyndelse i dag omdelt på vore pladser. Det hedder heri:

„Det påhviler ministeren for offentlige arbejder på grundlag af et detailprojekt at forelægge et forslag om bevilling af midler til et bygningskompleks i Københavns lufthavn bestående af ekspeditionsbygning, korridor anlæg, restaurationsbygning, bygning til sikkerhedstjenesterne med flyveledertårn, havnegård, bygning for kabineservice for SAS og værkstedsbygning for SAS.“

Ændringsforslaget betyder kort og godt, at man faktisk vil adskille beslutningerne med hensyn til lufthavnsudvidelserne således, at der ved denne lejlighed kun tages stilling til startbanernes forhold og til sikkerhedstjenesternes forhold, og at der så senere skal tages stilling til andre bygningsmæssige foranstaltninger. Jeg skal herom nøjes med at sige, at det efter mit partis opfattelse nok havde været ønskeligt, og at det bedre ville have klaret begreberne, om dette ændringsforslag var blevet stillet til lovforslagets tredje behandling. Jeg synes imidlertid, at det vil være naturligt at høre, hvilke bemærkninger den højtærede minister for offentlige arbejder har at gøre til dette ændringsforslag, og jeg går ud fra, at ministeren sagligt vil redegøre for, om det er muligt at realisere den tanke, som er nedfældet i ændringsforslaget, uden at udvidelsen af lufthavnen sinkes i et så betydeligt tidsrum, at det i virkeligheden vil være betænkeligt at gå med til det. Når jeg har hørt ministerens redegørelse herfor, vil jeg forbeholde mig at vende tilbage til dette ændringsforslag.

**Sønderup:** Som det fremgår af betænkningen, kan venstre ikke medvirke til lufthavnens udbygning i det omfang, som lovforslaget forudsætter. Det har ikke været muligt i det korte tidsrum, udvalgsarbejdet har stået på, at få tilstrækkelige oplysninger om den side af sagen, der vedrører det omfattende og efter vor opfattelse meget dyre byggeri. Vi mener derfor, at man under hensyn til den vanskelige økonomiske situation, der i den seneste tid yderligere er blevet forværret, bør afgrænse projektet til det strengt nødvendige, det, der angår sikkerhedstjenesten og start- og landingsbanerne. Det er formentlig det, der er det først fornødne i forbindelse med flyvevæsenet. Holder den optimiske vurdering stik, som man fra visse sider anlægger over for flyvningens udvikling i øvrigt, kan man lidt efter lidt tilgodese den bygningsmæssige side af sagen.

Jeg vil imidlertid så stærkt, som det er mig muligt, understrege, at når man til sin tid skal i gang med bygningerne, og hvad dermed står i forbindelse, må man indstille sig på mere spartanske normer end dem, som lovforslaget regner med. Jeg

## [Sønderup.]

vil meget nødig bruge for stærke vendinger, men jeg synes ikke, vi har råd til eller kan forsvare at anbringe så store millionbeløb af statens midler i luksuspræget byggeri. Det er jo nemlig ikke småpenge, det drejer sig om. Der stilles forslag til en ekspeditionsbygning, som er anslået til at skulle koste 30 mill. kr. beregnet efter en kvadratmeterpris på 820 kr., et korridor anlæg til 5½ mill. kr., en restauration og tjenestebygning til 18 mill. kr., hvor man endog regner med en kvadratmeterpris på helt op til 875 kr. Så er der herudover noget, man kalder en havnegård, til 4½ mill. kr., et flyvekøkken til 3 mill. kr. og en værkstedsbygning til 1 mill. kr., og hertil kommer så terrænarbejde og inventar m. v. for i alt 10 mill. kr. Hvis man lægger de summer sammen, som jeg her har nævnt, vil man komme op på et beløb for alt det, der vedrører bygningerne, på omkring 72 mill. kr.

Vi skønner fra vor side, at det er ufornødent i øjeblikket at bruge disse kolossalt store millionbeløb, og jeg gentager, at det er vor opfattelse, at når det tidspunkt eventuelt indtræder, da det kan blive nødvendigt med bygningsudvidelser, må dette ske på et mere beskedent grundlag end det, lovforslagets bemærkninger synes at forudsætte. Der tales jo både tidligt og sent — og i høj grad med rette — om, at vi skal spare, og vi ved jo af erfaring, hvor svært det kan være at røre ved de bestående bevillinger og forhold, men vi kan og bør i hvert fald være tilbageholdende, når det som i det foreliggende tilfælde drejer sig om nye og store udgiftsbeløb.

Vi ønsker alle, at vort land skal være med inden for flyveudviklingen, men det udelukker dog ikke, at man kan disponere med omtanke og sparsommelighed. Det er det, der ligger bagved, det er det, der er formålet med vore ændringsforslag, som jeg hermed skal tillade mig at anbefale til tingets velvilje og vedtagelse.

Jeg skal afholde mig fra nærmere at kommentere det i sidste øjeblik indløbne konservative ændringsforslag. Det tør vel nok antydes, at det afviger ret væsentligt fra de slutbemærkninger, der i betænkningen er anført af de tre partier, der danner flertallet i denne sag. Vi kan selv-

følgelig ikke stemme for ændringsforslaget, da det indeholder en opfordring til ministeren om at søge bevilling til det dyrere byggeri, som vi netop er modstandere af.

**Gottschalek-Hansen:** Under lovforslagets første behandling blev der givet almindelig tilslutning til forslaget fremme. Også jeg erkender, at lovforslaget omfatter problemer, som skal løses, og som vel skal løses inden for en overskuelig tid.

Lovforslagets § 1 er således efter min mening indiskutabel, og derom er i øvrigt alle udvalgets medlemmer enige. Derimod føler jeg mig ikke tryk ved den affattelse, lovforslagets § 2 har, da der i denne paragraf gives ministeren bemyndigelse til at udføre et bygningskompleks til i alt 72 mill. kr., uden at det i tilstrækkelig grad er belyst eller godtgjort, om de nævnte bygninger ikke kan opføres til en anden og billigere pris end den i bemærkningerne anførte.

Uden på nogen måde at ville plædere for skrabet byggeri og med al skyldig hensyntagen til komfort og luksus tror jeg ikke, det er nødvendigt at opføre et byggeri, der, som det ærede medlem hr. Sønderup har godtgjort, andrager for ekspeditionsbygningens vedkommende 30 mill. kr., og hvor kvadratmeterprisen er 820 kr. Jeg har netop i formiddags som medlem af skoledirektionen for Københavns amt været med til at besigtige en nyopført skole, hvor kvadratmeterprisen andrager 295 kr. Selvom man ikke uden videre kan parallelisere, er der dog ret stor afstand imellem disse talstørrelser. Endvidere har det gjort et vist indtryk, at korridor anlægget er beregnet til en pris af 835 kr. pr. kvadratmeter, og at restauranten, der er projekteret til 18 mill. kr. — ganske vist også omfattende en tjenestebygning — skal opføres til 875 kr. pr. kvadratmeter. Det må vel siges at være højeste form for luksus, noget, som jeg ikke synes vi — særlig ikke i den forhåndenværende situation — økonomisk kan magte.

Jeg begriber heller ikke, at man ikke kan bevare den nuværende havnebygning og ændre den til ekspeditionskontor eller et andet hensigtsmæssigt formål; det må kunne lade sig gøre, og det ville betyde en besparelse.

## [Gottschalck-Hansen.]

I øvrigt synes jeg ikke, det er helt tilfredsstillende, at en sag om en anlægsudgift til i alt 167 mill. kr. skal gennemføres i løbet af 5 uger. Længere arbejdstid for udvalget havde skabt mulighed for grundigere udvalgsbehandling. Jeg anerkender fuldt ud, at den højtærede minister med stor beredvillighed har søgt at besvare de stillede spørgsmål. Jeg har således selv stillet ikke mindre end ti spørgsmål, der er optrykt i betænkningen, og vi har fået meget fyldestgørende og tilfredsstillende svar på disse. Men selv med den viden, der er bibragt udvalget, er der dog stadig så mange problemer, som er uafklarede, at en ændring af lovforslaget må anses for påkrævet.

Jeg ønsker ikke på det foreliggende grundlag eller med bind for øjnene at være med til at gennemføre lovforslagets § 2 i den i lovforslaget foreslåede form. Jeg har derfor i betænkningen stillet et ændringsforslag, nr. 2, der tilsigter en begrænsning af byggeriet til det strengt nødvendige; men efter at mit parti uden for betænkningen har stillet et ændringsforslag, ligeledes til § 2, der, såfremt det vedtages, vil bringe mere klarhed over problemerne, skal jeg hermed tillade mig at tage det af mig i betænkningen stillede ændringsforslag tilbage og anbefale, at man stemmer for det af mit parti uden for betænkningen stillede ændringsforslag.

**Formanden:** Ændringsforslag nr. 2 i betænkningen er taget tilbage. Ønsker nogen at optage det? (Ophold). Da det ikke er tilfældet, er ændringsforslaget bortfaldet.

**Stæhr Johansen:** Ved første behandling af dette lovforslag tilsagde jeg mit partis støtte til dets gennemførelse. Vi har nu i udvalget i en række møder gennemgået lovforslaget og efter besigtigelse af de nuværende anlæg haft lejlighed til at foretage en nøjere gennemgang af de problemer, der naturligt har rejst sig i forbindelse med det

meget omfattende investeringsforslag, der her er tale om.

Jeg er ganske enig med det ærede medlem hr. Heising i, at det er et af de største investeringsforslag, der har ligget på folketingets bord, måske det største, og det er derfor også naturligt, at man forsøger at få så mange oplysninger frem som muligt, før folketinget skal tage den endelige beslutning. Som jeg sagde allerede ved første behandling, må udgangspunktet for drøftelserne være — og det har det også været under udvalgsarbejdet — en erkendelse af, at der er forskel på statsbevillinger, idet der må skelnes imellem de mere tilskudsprægede bevillinger og de produktive bevillinger. Her er der tale om en produktiv bevilling i den forstand, at et driftsoverskud vil kunne opnås, og man vil inden for en årrække på 10 år få om ikke hel, så dog ontrent dækning for forrentning og afskrivning. Dette har naturligvis været taget med i mit partis betragtninger over vor stilling til lovforslaget.

Lovforslaget er som bekendt delt i to områder. Det første, § 1, omhandler startbanerne, som naturligvis må siges at være det primære, fordi de maskintyper, som man ved bliver taget i brug fra 1959, er af en type, der ikke kan starte og lande uden baner, der har en længde på godt og vel 3 km. Jeg har også forstået, at der i hele udvalget og også i denne sal er enighed om § 1, om startbanernes udbygning og de dertil nødvendige sikringsanordninger.

Et problem, som naturligvis målt i penge ikke er så stort som spørgsmålet om startbanerne og den anden del af forslaget, om lufthavnsbygningen, har også været berørt i udvalget, nemlig spørgsmålet om den nuværende vej forbi lufthavnen. Her har Amagerkommunerne ønsket, at der skulle føres en tunnel under de forlængede startbaner, således at man ikke skulle ændre vejføringen direkte. Denne foranstaltning ville imidlertid koste mellem 14 og 16 mill. kr., foruden at der ville være et ikke ringe vedligeholdelsesarbejde ved en sådan tun-

[Stær Johansen.]

nel, og derfor er jeg enig i den indstilling, der foreligger.

Selv om vi udmærket forstår problemet for Amager, er forholdet jo dette, at en sådan vejføring også kan være for dyr. Vi må heller ikke underkende, at den vejføring, der nu er tale om, den forlængede Englandsvej, for store dele af Amager og ikke mindst for det erhverv, som Amager er kendt for, gartnerierhvervet, og dets forbindelse med det kommende torv vil betyde en forbedring i den forstand, at de meget vanskelige trafikforhold over Knippelsbro og videre ad Amagerbrogade vil blive væsentligt lettere ved udvidelsen af Englandsvej. Det er altså min opfattelse, selv om jeg forstår, det medfører gener for beboerne på Amager — det gjorde det allerede dengang, da man for mange år siden besluttede at lægge lufthavnen derude — at man alligevel må erkende, at når lufthavnen er der og det meget vigtige nationale spørgsmål om udbygningen af den er aktuelt, er spørgsmålet om vejforbindelsen løst på en sådan måde, at den, selv om den ikke er tilfredsstillende for alle på Amager, alligevel vil blive det for en stor del af borgerne derude. Det gælder i hvert fald udvidelsen af Englandsvejforbindelsen, som det ærede medlem hr. Heising mere detaljeret redegjorde for for et øjeblik siden.

Jeg har kun villet gøre disse bemærkninger, fordi jeg mener, at beløbet på de 16 mill. kr. og vedligeholdelsen efter min opfattelse vil være for dyr i forhold til det, man opnår derved.

Derefter vil jeg vende mig til den anden del af forslaget, nemlig forslaget om stationsbygningen. Det er jo et spørgsmål, der har stået på folketingets dagsorden i lang tid. Allerede i 1952 nedsatte man et udvalg til projektering af en ny lufthavnsbygning, idet den lufthavnsbygning, vi har i dag, allerede på det tidspunkt med et passagerantal på omkring 400 000 var for lille, medens man i 1958 må regne med at nå millionen. Derfor er forholdene trods visse midlertidige udbygninger ikke blevet bedre. Foruden at der har siddet et udvalg, er der også blevet udpeget en arkitekt til at udføre arbejdet, og han har udført først et skitseprojekt og senere påbegyndt et de-

taljeret projekt af bygningen. Men naturligvis har det ikke været muligt for udvalget, da detailprojekteringen ikke er helt afsluttet, at få de detaljerede tal, det har været cirkatal, vi har haft at arbejde med, og jeg er ganske enig med det ærede medlem hr. Sønderup og også med det ærede medlem hr. Gottschalck-Hansen, når de siger, at de kvadratmeterpriser, man i udvalget har fået meddelt, og som vi også har fået specificeret nærmere, er meget høje. Desværre er der jo ikke noget tilsvarende byggeri, man kan sammenligne med, men i sammenligning med byggeri, der ligner det, er det meget høje priser. Det er imidlertid, når der kun foreligger et skitseprojekt, ganske umuligt at afgøre, om man har projekteret for flot, eller om man måske kunne have anvendt billigere materialer.

Vi — det ærede medlem hr. Foss og jeg — har i udvalget tilsluttet os lovforslaget med den ændring, den højtærede minister har foreslået. Men efter at betænkningen forelå, har vi i mit parti ønsket for stationsbygningens vedkommende — altså for anden del af lovforslaget — at fremkomme med et ændringsforslag. Det er allerede blevet oplæst af det ærede medlem hr. Heising, og det er derfor ikke nødvendigt for mig at gentage det, men jeg vil gerne knytte nogle bemærkninger til dette forslag. Jeg gør først opmærksom på, som det allerede fremgår af ændringsforslaget, at alle de 3 konservative udvalgsmedlemmer er enige om dette forslag. Det går som sagt ud på, at ministeren, når detailprojekteringen er helt afsluttet, for folketinget skal forelægge projektet vedrørende selve lufthavnsbygningen til endelig behandling. Det drejer sig jo om en meget stor investering, hvorom der fra flere sider er udtalt ængstelse for de priser, som man har kalkuleret med, og måske også ængstelse for, at man har projekteret for stort og for flot.

Alt dette vil der være mulighed for at tage endelig stilling til, når detailprojekteringen fremkommer, og når man har fået en efterberegning af priserne; så kan man eventuelt stille ændringsforslag, hvis man mener, at forslaget ikke er forsvarligt. Til den tid vil det være muligt med væsentlig større sikkerhed at udtale sig om priserne og om hele anlæggets konstruktion og opbygning. Det er klart, at folketinget

## [Stæhr Johansen.]

ikke kan gå i enkeltheder med hensyn til det tekniske, og det er heller ikke folketingets opgave, men som den bevilgende myndighed er det selvfølgelig rigtigt, at folketinget får de nøjagtige oplysninger, før det tager den endelige beslutning.

Vi har ikke med vort ændringsforslag villet forsinke denne sag. Vi har, som jeg udtalte ved første behandling, forståelsen af, at udvidelsen er nødvendig. Men man må naturligvis også diskutere udvidelsens størrelse, og vi mener derfor, det vil være rigtigt, at folketinget endnu en gang, når detailprojekteringen er foretaget, får lejlighed til at se nærmere på de tegninger og de forslag, der så foreligger. Der kan sikkert også på det tidspunkt foretages en kalkulation, der er væsentlig sikrere end den, vi har haft mulighed for at arbejde med på nuværende tidspunkt, da planerne ikke er færdigudarbejdet. Det ærede medlem hr. Sønderup mente, at dette ændringsforslag stred lidt mod flertallets slutbemærkninger i betænkningen, men det mener vi ikke. Vi mener, det er muligt at foretage en sådan gennemgang, når detailprojekteringen foreligger.

Vi har som sagt ikke stillet dette ændringsforslag for at sinke sagen. Vi har stillet det, for at den bevilgende myndighed kan blive i stand til at føre den fornødne kontrol med de bevillingsforslag, der her er tale om. På mit partis vegne kan jeg anbefale, at man stemmer for ændringsforslaget og for lovforslaget i den skikkelse, det vil få, hvis vort ændringsforslag vedtages.

**Rager:** Det vil måske undre ærede medlemmer her i salen, at det radikale venstre hverken har skiftet ordfører eller har anordnet en ekstra ordfører, men at jeg alene optræder som ordfører også ved denne behandling; det gør det jo ikke lettere, når der sådan skiftes.

Den afgivne betænkning siger i dag nøjagtig det, den sagde, den dag jeg var med til at afgive den. Jeg mente dengang, at vort standpunkt var det rigtige, og jeg mener stadig, det er det rigtige.

Først må jeg sige om færdselsforholdene på Amager, at det gjorde et stærkt indtryk på mig, da vi modtog en deputation fra Amagerkommunerne og Dragørs borgmester holdt foredrag for os og med virkelig gode

argumenter beviste for os, at det ikke var nogen morsom situation, det østlige Amager, som ligger hinsides flyvepladsen, kom ud for. Gennem mange år har de kørt ad Amager Landevej. Den lægger man nu beslag på et stykke af og siger: vi må lægge en vej uden om byen i stedet for, hvilket medfører en hel revolution i deres lokale vejforhold. De har endvidere mistet en hyggelig spadsereregang fra lufthavnen til Dragør langs stranden; de har efterhånden fået flere og flere maskiner tordnende hen over hovederne, og de kloge af dem forudser også, at det næppe er sidste gang, lufthavnen tager en bid. Men trods det indtryk, som borgmesterens udtalelser gjorde på mig, og særlig efter at jeg rent privat har tilladt mig at foretage nogle lokale undersøgelser, er jeg kommet til det resultat, at jeg med udvalget må anbefale den løsning — det var i øvrigt den, borgmesteren fra Dragør advarede mest imod — at man i stedet for en vej uden om St. Magleby til den gamle Amager Landevej laver en ny vej, der får fat i Englandsvej, for at der derigennem på lang sigt kan skabes en virkelig god trafik-åre.

Jeg håber, at amagerkanerne i den sydøstlige del efterhånden må kunne finde sig tilfreds, og jeg peger specielt på, at de, når slusedæmningen nu bliver til at køre over, i virkeligheden bliver ført ind på let vis til to steder i København: over Langebro til den nu centralt beliggende Rådhusplads og over slusedæmningen til det for Amager vigtige grøntorv, som i løbet af nogle år bliver etableret.

Jeg må derfor bede om, at borgerne derude indstiller sig på, at de må tage situationen, som den nu engang har udviklet sig. Jeg ved ikke, om de ved lejlighed kan få deres ejendomme omvurderet i nedadgående retning. Jeg tror i og for sig, det ville være en retfærdighedshandling, om dette skete, men en finansminister har jo ikke altid råd til at være retfærdig, og hvis der ikke kommer nogen henvendelse derudefra, ja, så tror jeg slet ikke, der er nogen finansminister, der vil finde på det, men jeg synes, det ville være en gestus.

Der er en anden ting, som ellers ikke har været omtalt, men som jeg lige vil gøre nogle bemærkninger om. Det er det ændringsforslag, ministeren selv har stillet om,

[Rager.]

at finansministeren bemyndiges til at udstede statsobligationer til fremskaffelse af de fornødne midler til gennemførelse af loven. Her vil jeg gerne gøre opmærksom på, at da disse statsobligationer formentlig ikke kan udstedes til en sådan rente, at de kan afhændes til kurs pari, vil det beløb, der skal bruges og skal forrentes, blive større end det beløb, planens realisering koster, idet der ikke, så vidt jeg ved i hvert fald, af arkitekten er taget noget hensyn til det kurstab, som rimeligvis vil opstå ved udstedelsen af obligationerne.

Jeg vil derefter vende mig til de ændringsforslag, som er stillet af partiet venstres medlemmer; disse ændringsforslag må jeg anbefale at man forkaster. Det foreslås heri, at § 2 og § 3 udgår; men den ordfører, der i dag optrådte — formentlig som en midlertidig erstatning for det ærede medlem hr. Jensen-Broby, der jo talte med et andet sprog ved sagens første behandling; jeg kan godt, hvis det skal være, give smagsprøver på det, men det kan jeg også vente med — nemlig det ærede medlem hr. Sønderup, syntes jo at ville give til kende, at man så udmærket godt kunne bygge disse startbaner og samtidig lade bestemmelserne i § 2 og § 3 udgå. Det ærede medlem hr. Sønderup talte om, at man senere kunne bevilge de penge, som er nødvendige til bygningerne.

Det er indtil trivialitet fremhævet af regeringen, at hvis vi skal være færdige med lufthavnen i rette tid, må der også nu tages fat på bygningerne, og jeg kan ærligt talt ikke se, at det er helt rigtigt over for det publikum, som man måske gerne vil gøre et vist indtryk på, at rulle det billede op: vi behøver slet ikke de bygninger, eller de bør i hvert fald ikke blive så dyre. Jeg ville være lidt angstelig ved at tage ansvaret for at sige sådan til befolkningen for så 14 dage eller en måned efter, at det store ragnarok, der skal gå hen over denne sals medlemmer, er overstået, at måtte bevilge akkurat de samme midler, omend selvfølgelig med de samme klausuler, som vi i udvalget har været enige om at lægge på byggeriet.

Vi var jo enige om, at de tal, der blev givet os, ikke var de endelige. Der er foretaget en skitseprojektering af dette store

foretagende — jeg forstår, at for enkelte dele, de første, er der vel nok allerede en detailprojektering, men i det store og hele er der kun en skitseprojektering — og ved en sådan kan man jo ikke komme til de nøjagtige udgifter; man kan kun på grundlag af foreliggende erfaringer sige: så stor er bygningen, så meget omtrent vil vi regne med at den kommer til at koste, udregnet efter dens kvadratmeter- og kubikmeterindhold. Det er det, der er sket; det har arkitekten ikke lagt skjul på, da han i udvalget forelagde os det, og jeg vil da tro, at den arkitekt, der ansvarsfuldt orienterer i et sådant tilfælde, hellere vælger sine tal noget høje, end han vælger dem for lave.

I øvrigt var vi enige om i udvalget og har fæstnet det i betænkningen, at et teknisk-økonomisk udvalg skal følge den hele fremgangsmåde i sagen, og vi var i udvalget inde på, at når fra arkitektens side efterhånden de forskellige projekter forelå, ville man gennemgå dem ud fra det synspunkt, om der på det ene eller det andet område kunne gennemføres besparelser. For dette står vejen stadig åben, og den parlamentariske kontrol ligger deri, at finansudvalget efterhånden skal bevilge de fornødne midler. Det er ikke sådan og kan heller ikke forstås sådan, at lovforslaget giver en bestemt sum; men begyndes der med startbanerne, er det en nødvendighed at udføre bygningerne. Der kan være tale om at begrænse dem — måske, hvad ved jeg, jeg kan ikke i detaljer komme ind på det — der kan måske være tale om begrænsninger på det ene eller det andet område, men det vil så også kunne ske i henhold til de udtalelser, man har fremsat.

Der var dog ikke noget overraskende i venstres ændringsforslag; dem havde vi jo fået at arbejde med i udvalget. Med noget større forundring har jeg modtaget de konservatives ændringsforslag i dag. Jeg skal ikke afvise, at det — i modsætning til venstres ændringsforslag — er et forslag, der kan diskuteres; men jeg kan ikke indlade mig på nogen som helst diskussion, når jeg får et sådant ændringsforslag forelagt her. Der er visse ting, jeg må have at vide; jeg ved ikke, om den højtærede minister i dag — ministeren har jo også først fået ændringsforslaget for et par timer siden



[Rager.]

— kan give tilstrækkeligt svar, vi må nemlig have en meget indgående besvarelse, og det er jo ganske usædvanligt, at man får et sådant ændringsforslag forelagt, lige som debatten skal begynde. Da vi jo nu har en ordning, hvorefter en sag som denne normalt igen vil blive underkastet udvalgsbehandling mellem anden og tredje behandling, vil jeg henstille til de ærede medlemmer, der har stillet ændringsforslaget, at de tager det tilbage, idet vi så giver tilsagn om, at vi vil se nærmere på det og drøfte det i udvalget, specielt når vi dér har kunnet få en ganske anderledes indgående forhandling om det, end tilfældet kan blive her i dag.

Når jeg tænker på den modtagelse, lovforslaget fik ved første behandling, også af ordføreren for det konservative folkeparti, må jeg tro, at man fra konservativ side stadig ønsker forslaget gennemført, selv om denne ændring ikke vedtages, men jeg må dog også mene, at som man ellers har været indstillet fra den side i udvalget, hvor vi har ført rent saglige drøftelser, burde man også fortsat følge denne saglige linje og ikke opgive den, fordi måske et enkelt eller et par medlemmer ønsker at benytte lejligheden til at pleje helt andre interesser end dem, som det i virkeligheden drejer sig om ved dette ret store og for landet meget vigtige lovforslag.

**Fuglsang:** Jeg vil gerne på kommunisternes vegne sige et par ord om de ændringsforslag, der her er stillet. Vi kan støtte det af ministeren for offentlige arbejder stillede ændringsforslag under nr. 5, der går ud på at udstede statsobligationer for at fremskaffe de midler, der er nødvendige til arbejdets gennemførelse. Derimod vil vi stemme imod de ændringsforslag, som er stillet af henholdsvis venstres og det konservative folkepartis medlemmer af udvalget.

Det skal ikke være nogen hemmelighed, at de store tal, der her arbejdes med, og som nævnes i de forskellige kalkulationer, er tal, som kan få det til at løbe koldt ned ad ryggen også på mig, og de vil sikkert også gøre indtryk ude i befolkningen. For mig siger de imidlertid, at ganske vist vil der være grund til at vise den allerstørste

tilbageholdenhed ved projektets praktiske gennemførelse og ligeledes til at gennemføre en nøje kontrol med udgifterne, men alligevel mener jeg, at forslaget bør gennemføres sådan, som det oprindeligt er stillet. På kort sigt af rent beskæftigelsesmæssige grunde, men dernæst — og det er vel nok det afgørende — fordi dette forslag på længere sigt står som en helhed, som det er nødvendigt at gennemføre af hensyn til hele den udvikling, flyvningen er inde i i vore dage. Forslaget bør gennemføres, om vort land fortsat skal være med i den skarpe konkurrence, der gør sig gældende også på dette felt.

Det er nu engang på alle områder sådan, at vi intet får, uden at vi selv gør en indsats, og uden at vi selv er rede til at betale en pris. Dertil kommer, at vel er beløbene store, men ikke desto mindre er man jo i stand til så nogenlunde at beregne, at de i løbet af en forholdsvis kort årrække vil kunne afskrives og forrentes op til, der siges 78 pct. i løbet af 10 år. Jeg vil dog næsten tro — med det kendskab, man har til finansministre — at fremtidens finansministre vil finde udveje til i løbet af ganske kort tid at opnå fuld dækning.

I øvrigt vil jeg om disse ændringsforslag gerne sige, at jeg ser ingen grund til ustandselig at skyde det ene problem efter det andet ud, at skyde den ene omkostning efter den anden ud, vi kommer jo ikke uden om dem før eller senere. At skyde det ud i fremtiden vil i virkeligheden bare sige, at vi simpelt hen overlader vore efterkommere at betale omkostningerne ved det, som vi lader ligge i dag.

Endelig en slutbemærkning. Ved første behandling omtalte jeg spørgsmålet om forbindelserne til det sydlige Amager. Jeg nævnte dengang det hensyn, som beboerne i egnen omkring Dragør og på det sydlige Amager havde krav på, og jeg gjorde mig i den forbindelse til talsmand for tunnelprojektet. På denne baggrund vil jeg gerne sige, at jeg er tilfreds med den løsning, man er nået frem til, idet jeg finder, det er den bedst mulige, således som alting ligger i dag.

**Tholstrup:** Mindretallet vil udsætte byggeriet, men det er jo ikke sikkert, at vi får bedre råd senere hen. Den ærede ord-

[Tholstrup.]

fører for venstre og den ærede ordfører for det konservative folkeparti nævnede den høje kvadratmeterpris, men hvis den anslåede kvadratmeterpris er for høj, er der jo chance for, at byggeriet bliver billigere ved den licitation, der formentlig skal finde sted, inden det sættes i gang. Hvis den ikke er for høj, må det vel være, fordi det nu engang er et kostbart byggeri. Jeg går ud fra, at den højtærede minister vil se til, at man ikke laver luksusbyggeri, og at man er tilbageholdende. Men jeg tror, det vil forsinke byggeriet, hvis vi skal til at se på planer; hvis folketinget skal til at vurdere, hvorledes en sådan bygning skal bygges, tror jeg, vi kommer for langt ud. Det bliver jo ikke billigere af at blive gemt, tværtimod må det formodes at blive dyrere, hvis planlægningen ikke kan foregå i ro.

Da der således intet er at spare ved en udsættelse, må jeg anbefale at gennemføre byggeriet efter planen.

**Jensen-Broby:** Det ærede medlem hr. Rager lod en bemærkning falde om, at det var et andet sprog, der nu blev talt fra venstres side end det, jeg havde anvendt ved første behandling.

Må jeg minde om, at jeg i min ordførertale ved første behandling af lovforslaget sluttede med at sige, at forslaget burde nærmere overvejes i et udvalg, da der kunne være forskellige ting at rette, men jeg anbefalede på partiets vegne forslaget til en velvillig behandling i udvalget. Under udvalgsbehandlingen har venstre været klar over, at det var nødvendigt at forlænge start- og rullebaner samt gennemføre den nødvendige forbedring af sikkerhedsforanstaltningerne ligesom forbedringer med hensyn til hangarer, værksteder og kraftvarmcentral. Vi var klar over, at her stod vi over for et enten—eller; og har derfor ikke forsøgt at ændre ved den del af forslaget, som indeholdes i § 1, og som er budgetteret med en udgift på 76,2 mill. kr.

Når jeg er gået med til de stillede ændringsforslag om at udelade §§ 2 og 3, som omhandler bygninger og forplads m. m., er det, fordi der ikke i udvalget har været mulighed for at få en nærmere under-

søgelse af, om det er nødvendigt at opføre de dyre bygninger. Jeg er klar over, at det vil være nødvendigt at opføre nye bygninger, men jeg forstår ikke, at det pr. kvadratmeter skal koste 820 kr. at opføre en ekspeditionsbygning, 835 kr. for kontorbyggeri og 875 kr. for restaurationsbygninger. Det har ikke været muligt at få en fornuftig forklaring på, at det skal være så dyrt. Ministeren hævder, at det koster det nu, man kan ikke gøre det billigere. Jeg vil gerne gøre opmærksom på, at det hjælper ikke så forfærdelig meget, at man i udvalget har lovet at nedsætte et kontroludvalg bestående af teknikere, en arkitekt, en ingeniør og luftfartsfolk, for det er nu sådan, at hvad det koster at bygge, afhænger af, hvordan man bygger, hvor flot man bygger. Det er beskrivelsen af arbejdet, der er grundlaget for udgiftens højde, og jeg har ikke den tillid til arkitektens dispositioner, som ministeren har, når han mener, at det skal være så dyrt.

Jeg har den opfattelse, at disse bygninger kan opføres betydeligt billigere end foreslået her og alligevel blive fuldt forsvarlige og brugbare, og vi kan ikke se bort fra, at disse priser ligger så højt, at de er både 2 og 3 gange så høje som det, man normalt regner med pr. kvadratmeter. Jeg indrømmer, at der er særlige forhold, der gør sig gældende her: der kan være større højde o. s. v., men priserne ligger alligevel så højt, at man har grund til at undersøge, om byggeriet ikke kan gøres billigere.

Det er ud fra disse synspunkter, jeg har været med til at stille ændringsforslagene, og for at vi kan få tid til en nærmere undersøgelse af det store beløb på de 72 mill. kr. Det er jo et beløb, der er så stort, at man kan bygge en ret stor provinsby derfor, og det er min overbevisning, at bygningerne kan skaffes til veje for et beløb af en langt mindre størrelse. Den vanskelige økonomiske situation i øjeblikket opfordrer os til på alle områder at være forsigtige med for store bevillinger. Derfor kan jeg anbefale de af venstre stillede ændringsforslag.

**Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg):** Jeg var i den situation ved første behandling at kunne takke samtlige partiers ordførere for deres meget uforbeholdne tilslutning til lovforslaget. Jeg er knap så

**[Ministeren for offentlige arbejder.]**

godt stillet i dag, men jeg vil alligevel gerne sige tak til alle partier, fordi der trods alt har været delvis tilslutning til det foreliggende lovforslag, ja, der er jo stadig absolut tilslutning fra flertallet i det høje ting.

I anledning af de bemærkninger, der blev gjort af den nye ordfører for partiet venstre, det ærede medlem hr. Sønderup, vil jeg gerne sige, at det ærede medlem vistnok vil erkende, at de oplysninger, man har bedt om i udvalget, har man fået. Derfor forstår jeg ikke rigtig det ærede medlems bemærkning om, at der ikke i udvalget har været tid til at få de oplysninger, man havde brug for. Jeg indrømmer, at tiden har været knap. Det ligger i, at vi efter planen skulle have denne sag gennemført i denne samling, men jeg mener absolut, at de oplysninger, man har bedt om i udvalget, er blevet givet.

Jeg synes, det er lidt letkøbt, når det ærede medlem siger, at dette er luksuspørget byggeri. Det er jo noget helt andet her, end når det drejer sig om bygning af skoler eller bøndergårde eller tilsvarende. Her er tale om at opføre ikke ét bygværk, men 8 forskellige bygværker. Her er tale om at opføre en stor hovedstation for en international lufthavn, som ikke alene skal være praktisk, men som i virkeligheden er en maskine, hvori der indgår mange slags funktioner, og som derfor slet ikke kan sammenlignes med almindeligt byggeri. Jeg troede, man i udvalget havde fået forståelsen heraf, men jeg kan altså høre af det ærede medlem hr. Sønderups bemærkninger, at man overhovedet ikke har forstået noget af dette. Men når alt kommer til alt, er det måske andre betragtninger, der ligger til grund for det ærede medlems bemærkninger.

Jeg synes, denne sag har fået en saglig behandling både ved første behandling og i udvalget, men man kan ikke fri sig for den tanke, at der er noget om det, som det ærede medlem hr. Rager var inde på, at partiet venstre har den spekulation: nu vil vi ikke ind i en valgkamp, hvor vi, som efter vor egen opfattelse er de største sparefolk, får skyld for at have været for flotte med dette lufthavnsbyggeri; lad os derfor vente til efter valget og se, hvorledes det så ligger; der er nok nogle år til, at vi skal

ud til valg igen. Man kan ikke frigøre sig for en sådan tanke, for hvis det ikke er det, der ligger bag venstres forslag om at lade være at opføre noget som helst af lufthavnsbygningerne, så har venstre overhovedet ikke forstået, hvad det drejer sig om. Man kan ikke skille disse to ting ad. Det kan ikke nytte, man tror, at man kan udvide lufthavnen med de nye startbaner og bruge de gamle bygninger. Det lader sig teknisk simpelt hen ikke gøre. Vil man det ene, må man også ville det andet; det er der ikke noget at gøre ved.

Det ærede medlem hr. Sønderup havde heller ikke rigtig fat i, hvad det drejer sig om af byggeri, idet han nævnte 18 mill. kr. til en restaurationsbygning. Det lyder flot, når man siger det på den måde. Jeg kan oplyse, at selve restaurationsbygningen er kalkuleret til 4 mill. kr., altså ikke 18 mill. kr., men i bemærkningerne til lovforslaget er restaurationsbygningen opført sammen med andre bygninger til en samlet udgift på 18 mill. kr. Restaurationsfløjen, der står under C. i bemærkningerne til lovforslaget, koster 4 mill. kr. Det andet, der er indbefattet under de 18 mill. kr., er et såkaldt briefinganlæg, hvor flyvemaskinernes besætninger oplæres i brugen af maskineres forskellige instrumenter m. m. Endelig er der en bygning på 10 etager, hvor hele radiotjenesten, vejrtjenesten og flyveledelsen er indrettet, med kontroltårn samt en 3 etagers fløj langs kørselsvejen. Alle disse bygningsværker falder ind under de 18 mill. kr., og så er der ikke megen rimelighed i at fremstille det, som om man vil bygge en restaurationsbygning til 18 mill. kr. Den koster altså 4 mill. kr.

Jeg kan oplyse for i nogen grad at illustrere den forretning, der ligger heri, at den nuværende restauration sidste år har betalt en afgift på 250 000 kr. til staten, og i løbet af meget kort tid vil afgiften komme op på et meget større beløb; når man får den nye restaurationsbygning, regner man med at komme op på en afgift på  $\frac{1}{2}$  mill. kr. Det vil sige, at man i løbet af et forholdsvis kort åremål for den del af bygningerne, der omfatter restaurationen, vil have pengene i statskassen, og derefter kan man indkassere resten af pengene som rent overskud.

En række af de bygninger, der her er tale om, bl. a. de værksteder, man skal udleje

**[Ministeren for offentlige arbejder.]**

til SAS, koster selvfølgelig ikke staten noget som helst. Vi skal ganske vist lægge pengene ud til bygningerne, men de forrenter sig. Der bliver penge både til forrentning og afskrivning. I det hele taget er dette anlæg, som det også er oplyst over for udvalget, udarbejdet som et produktivt anlæg, der skal give staten penge. Ganske vist vil det være nogle år, før man kan sige, at vi har penge nok i de almindelige indtægter både til forrentning og afskrivning; men for det første skal takstspørgsmålet tages op, når de nye bygninger og startpladser er i orden, og dernæst kommer de indirekte indtægter, som flyder af lufthavnen. Her gør jeg opmærksom på, at af samtlige valutaindtægter, som vi havde af turismen i fjor, kommer de 40 pct. over SASs landsætning af passagerer i Kastrup. Det er altså en forretning, der her er tale om. Der er ikke tale om, at vi vil bygge et pragtpalads, som man kan tage ud og se på og fornøje sig over om søndagen.

Her vil jeg gerne indskyde, at hvis man ikke bygger denne lufthavnsstation efter en vis standard, kan vi ikke vente at få fat i de passagerer, vi skal have fat i. Der er en konkurrence i Europa på dette område, som gør, at lufthavnen må bygges efter en vis standard, ligesom tilfældet ville være, hvis man skulle bygge en ny hovedbanegård i København. Selvfølgelig kan man klare sig med nogle barakker, som det ærede medlem hr. Jensen-Broby sagde. Han brugte nu ikke ordet barakker, men talte om at bygge mere spartansk, og det gjorde det ærede medlem hr. Sønderup også. Selvfølgelig kan man det, men der må være en vis standard, hvis man vil gøre det til en forretning.

Man kan rejse tvivl om, hvorvidt den arkitekt, som nu har arbejdet med disse ting i hvert fald de sidste 10 år, har været spartansk nok i sin indstilling, men jeg tror, det er rigtigt, som det har været fremhævet også af ærede ordførere her i dag, at denne arkitekt har set det som sin opgave at bygge inden for en rimelig ramme, men så man kan være det bekendt, og at kalkulere priser, der ligger i overkanten, således at man ikke bagefter kommer ud for overraskelser. Jeg sætter nok så stor pris på en arkitekt, der gør det, som på en, der prøver at kalkulere så lavt som muligt og bagefter kommer med overskridelser. Jeg har af de oplysninger,

jeg har kunnet indhente, fået at vide, at det lufthavnsbyggeri, der er tale om, ingenlunde er dyrere end andre steder i Europa, snarere billigere. Det synes jeg man må tage med i sin vurdering af spørgsmålet.

Må jeg så sige til de ærede medlemmer hr. Gottschalck-Hansen og hr. Stæhr Johansen, at det ændringsforslag, de stiller, hvorefter man pålægger mig at forelægge forslag om bevilling til lufthavnsbygningerne, når detailprojektet foreligger, i virkeligheden er på linje med venstres, måske endda værre, kan man sige. Jeg tror ikke, at det konservative folkeparti bevidst har villet gøre det værre, jeg tror faktisk, at det konservative folkeparti ser sagligt på dette spørgsmål, og at de ærede medlemmer har stillet ændringsforslaget i en god mening, men det er en kendsgerning, at hvis man skal følge ændringsforslaget, kommer vi ikke til i denne sal at diskutere spørgsmålet om opførelse af lufthavnsbygningerne før i 1959; detailprojekteringen vil nemlig ikke være færdig før. Det vil altså sige, at man simpelt hen skyder hele spørgsmålet om udvidelse af Københavns lufthavn ud til 1964-65, i stedet for at vi nu regner med at gøre den færdig i 1960-61.

Sagen ligger ganske enkelt således, at detailprojekteringen for kælderetagen for hele komplekset i lufthavnen er færdig nu, og meningen er, at man, så snart lovforslaget er vedtaget, skal gå i gang med udgravning og støbning af kælderetagen, og så kommer næste trin af detailprojekteringen, så at man i løbet af et halvt år kan være færdig til at tage det næste trin igen. Sagen er nemlig den, at hvis man skulle foretage detailprojekteringen, så at den kunne være færdig eventuelt til efteråret, ville det koste helt urimelig store summer. Så skulle mange flere tegnestuer og mange flere mennesker beskæftiges, som man ikke disponerer over i øjeblikket. Det er et ganske specielt område, man arbejder med her, og derfor er man nødt til at gå frem trin for trin. Af den grund er det teknisk uigennemfærligt at følge ændringsforslaget, og jeg vil henstille til de ærede forslagsstillere at tage det tilbage.

Jeg synes, at udvalgets flertal har gjort et udmærket arbejde, og jeg har været helt på linje med udvalgets flertal, når man gik ind for den tanke, at ministeren skulle

**[Ministeren for offentlige arbejder.]**

nedsætte et kontroludvalg, der har teknisk og økonomisk sagkundskab til hjælp. Så er der mulighed for at følge alle arbejder under opførelsen af disse lufthavnsbygninger, og så har man hele tiden en garanti for, at det sker på den rigtige måde.

Jeg vil ikke sige, at der, fordi der nu gives en bemyndigelse til ministeren for offentlige arbejder til at opføre disse lufthavnsbygninger, ikke under sagens gang kan blive tale om, at man kan ændre et eller andet sted. Det er rimeligt, men vi er nødt til at have en beføjelse for at kunne gå videre med dette arbejde. Får man et kontrolorgan som det nævnte, har jeg ikke noget imod, at der kommer parlamentariske repræsentanter ind i det. Så har man hånd i hanke med tingene og kan følge arbejdet. Men hvis man ikke vil lægge gift for den tanke at gøre Danmark til et centralt sted i Nordeuropa for luftfarten, må man finde sig i at gennemføre dette lovforslag ved anden behandling i dag og ved tredje behandling i næste uge. Ellers gør vi noget, der er forkert for fremtiden, og som vil gøre det umuligt at være med i den stærke konkurrence, der udfoldes over hele Europa på dette område, og jeg synes, det ville være meget sørgeligt, hvis vi forpassede en sådan mulighed.

Derfor anbefaler jeg, at man stemmer for det ændringsforslag, der er tiltrådt af det samlede udvalg, og jeg henstiller til det konservative folkeparti at tage sit ændringsforslag tilbage, og jeg går imod de ændringsforslag, der er stillet af partiet venstre.

**Sønderup:** Formålet med et udvalgs arbejde må selvsagt være en nærmere undersøgelse af de forandringer, hvorpå det pågældende lovforslag tager sigte, og derfor kan resultatet af et udvalgs arbejde spænde over et register, der går lige fra uændret vedtagelse til total omkalfatring.

I det foreliggende tilfælde vedrørende lufthavnen er vi altså nogle medlemmer, der er kommet til den opfattelse, at lov-

forslaget er mere vidtgående og kostbarere end strengt nødvendigt, og det er derfor, vi har stillet vore ændringsforslag.

Den højtærede minister sagde for et øjeblik siden, at vi havde fået alle de oplysninger, vi havde stillet krav om. Ja, højtærede minister, det er nu knap nok, at den vurdering holder stik. Jeg har et par gange efterlyst, hvor store ingeniør- og arkitektudgifter hele anlægget ville medføre, men det er ikke lykkedes mig at få noget svar i så henseende. Om jeg kan få det i forbindelse med denne forhandling, er en anden sag. Så har mine spørgsmål i hvert fald ikke været forgæves.

Jeg vil imidlertid spørge den højtærede minister, om det er nødvendigt at optræde så groft over for mig, som jeg synes der var tilløb til. Den højtærede minister sagde, at jeg ikke havde forstået ret meget af det hele. Nu er det jo et kendt trick, når der i en diskussion er uenighed mellem parterne, at sige, at modparten ikke har forstået ret meget af, hvad det drejer sig om. Den metode kan man betjene sig af, men den er ikke særlig saglig og ikke særlig frugtbringende. Jeg har i hvert fald forstået så meget, at det kompleks, vi beskæftiger os med, er meget dyrt, navnlig under hensyn til den økonomiske situation, vi befinder os i, og jeg deler slet ikke det ærede medlem hr. Ragers opfattelse og forstår ikke den arrogance, hvormed han tog på det hele: at når vi får det foreslåede kontrolapparat, har vi derigennem fået tilstrækkelig sikkerhed. En sådan opfattelse er jeg ikke kommet til under udvalgets arbejde, og jeg har den fremdeles ikke. At tale om, at vi skal være nummer ét, og at det hele skal have en vis standard, kan være meget godt, hvis man har råd til det. Når man har lejlighed til at komme trindt omkring og bese forskellige lufthavne i Europa, ser man ikke noget af den luksus, som jeg forstår man lægger op til her. Det er i mange tilfælde endog meget spartansk. Hele planen bærer i høj grad præg af, at man tager det ikke så forfærdelig nøje

**[Sønderup.]**

med, hvad det koster, bare det bliver fint og flot, og det er det, vi ikke har kunnet tilslutte os. En sådan opfattelse er tiden ikke til. Det er baggrunden for den holdning, vi har indtaget, og så kan den højtærede trafikminister filosofere over, hvad han i øvrigt vil lægge ind i det.

**Stæhr Johansen:** Jeg vil først have lov at sige, at jeg er ked af, at ministeren stillede sig så afvisende til det ændringsforslag, mit parti har stillet. Vi vil det bedste, og jeg mener, at dette forslag er sagligt begrundet ikke mindst ud fra det standpunkt, som jeg vil understrege, at den bevilgende myndighed, som folketinget er, må have de bedst mulige oplysninger, når der er mulighed for det, inden det træffer sin endelige afgørelse. Jeg vil også sige, at det forbavser mig, at detailprojekteringen skal vare så længe. Jeg mener, man måtte kunne gennemføre den lidt hurtigere, og selv om der skulle komme en lille forsinkelse, må vi ikke glemme, at selve lovforslaget, som det ser ud i øjeblikket, forudsætter, at lufthavnsbygningerne først er fuldt færdige i finansåret 1962-63. Den højtærede minister hævder, at hvis vi gennemførte den af os foreslåede ændring, bliver de først færdige i 1964. Jeg mener, at dette tidsinterval ikke er så skræmmende, og at detailprojekteringen må kunne klares lidt hurtigere, end den højtærede minister for et øjeblik siden gav udtryk for.

Jeg er i mangt og meget enig med det ærede medlem hr. Rager og vil først og fremmest understrege, at det er netop, når det drejer sig om en detailprojektering, og når man har beskrivelser, at den mulighed for at øve kritik, de bevilgende myndigheder må have, kan sættes ind. Det er dér, den afgørende bestemmelse træffes. Jeg forstod, at det ærede medlem hr. Rager selv benyttede det udtryk, at det var dér, der kunne foretages ændringer, men jeg mener naturligvis, at sådanne ændringer må foretages ikke af finansudvalget, der efter min opfattelse næsten har for meget at gøre, men af det høje ting gennem et udvalg, der har lejlighed til at udøve kontrol. Det er baggrunden for vort ændringsforslag.

Det ærede medlem hr. Rager henstillede,

at vi tog ændringsforslaget tilbage, og at man mellem anden og tredje behandling i udvalget førte en realitetsdrøftelse, hvorunder man også drøftede de terminer, den højtærede minister nævnte, nærmere og grundigere. Jeg vil gerne meddele, at jeg på mit partis vegne tager ændringsforslaget tilbage, idet jeg forudsætter, at der kommer en realitetsforhandling — jeg understreger: en virkelig realitetsforhandling — i udvalget mellem anden og tredje behandling. Samtidig meddeler jeg, at mit parti vil undlade at deltage i afstemningen her ved anden behandling.

**Formanden:** Ændringsforslaget uden for betænkningen er taget tilbage. Ønsker nogen at optage det? (Ophold). Da det ikke er tilfældet, er det bortfaldet.

**Rager:** Jeg synes, det er rart, at man fra konservativ side har taget ændringsforslaget tilbage. Den opgave at bygge Københavns lufthavn er så stor og særlig i disse tider så belastende for samfundet, at der helst skal stå et meget bredt udsnit af folketinget bag ved en vedtagelse, og det har det ærede medlem hr. Stæhr Johansen givet mulighed for gennem den forstående stilling, han har indtaget. Jeg regner derefter med, at vi meget hurtigt i udvalget kan få en saglig og rolig forhandling, og at enten må ministeren kunne overbevise det ærede medlem hr. Stæhr Johansen, eller også kan måske det modsatte blive tilfældet; der kan ske de mærkværdigste ting her i verden. Jeg glæder mig imidlertid over, at vi nu er nået så langt. Jeg tror, vi får et godt resultat.

**Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg):** Hvis det ærede medlem hr. Sønderup har opfattet mine udtalelser som grovheder, er jeg ked af det; sådan var de ikke ment. Jeg har sagt, at det ærede medlems udtalelser tydede på, at han ikke havde forstand på, hvad det drejede sig om. Jeg har samtidig sagt, at det kunne godt være, det ærede medlem havde forstand på det, men at der lå andre motiver bag. Når jeg har udtalt mig på den måde, er det, fordi det er min absolutte opfattelse, at disse to ting, at udvide startbanerne og at bygge luft-

**[Ministeren for offentlige arbejder.]**

havnsbygningerne, ikke kan skilles ad, og hvis man ikke har forstået det, har man ikke helt forståelsen af, hvad det drejer sig om.

Til det ærede medlem hr. Stæhr Johansen vil jeg gerne sige, at jeg er selvfølgelig glad for, at man følger min henstilling og tager ændringsforslaget tilbage. Jeg forstod, at man tog det tilbage under den forudsætning, at vi i udvalget nærmere kunne drøfte tilsvarende principper som dem, der indeholdes i ændringsforslaget. Det er klart, at jeg altid vil være parat til at drøfte alt muligt i udvalget. Det ærede medlem siger, at han ikke rigtig kan tro, at min udtalelse om, hvor lang tid det vil tage at udføre detailprojekteringen, er rigtig. De oplysninger, jeg har fået, går ud på, at det vil vare to år, inden detailprojekteringen er færdig. Selvfølgelig kan arbejdet fremskynedes ved, at man sætter mere mandskab på o. s. v., men vi er jo ikke ude efter at fordyre arbejdet mere end nødvendigt. Det afgørende er i og for sig, at hvis man skal udsætte arbejdet blot til efteråret, kan man ikke komme i gang med grundudgravningen og støbningen. Alene ved at udsætte sagen til efteråret vil man forhindre, at bygningerne bliver færdige til den tid, de skal være færdige. Det er imidlertid klart, at vi i udvalget mellem anden og tredje behandling kan drøfte, om der kan findes andre måder at ordne tingene på end dem, vi hidtil har været enige om, og det erklærer jeg mig parat til.

Hermed sluttede forhandlingen.

## § 1

*vedtoges* uden afstemning.

Ændringsforslag nr. 2 var taget tilbage.

Ændringsforslaget uden for betænkningen af *Foss, Gottschalck-Hansen* og *Stæhr Johansen* (se sp. 3717)

var ligeledes taget tilbage.

Ændringsforslag nr. 1 forkastedes ved, at

## § 2

*vedtoges* med 79 stemmer mod 28; 23 medlemmer tilkendegav, at de hverken stemte for eller imod.

Ændringsforslag nr. 3 forkastedes ved, at

## § 3

*vedtoges* med 78 stemmer mod 28; 23 medlemmer tilkendegav, at de hverken stemte for eller imod.

## § 4

*vedtoges* uden afstemning.

Ændringsforslag nr. 4 betragtedes som *bortfaldet* efter forkastelsen af ændringsforslagene nr. 1 og 3.

§ 5 og ændringsforslag nr. 5 om indsættelse af en ny paragraf

*vedtoges* uden afstemning.

Ændringsforslag nr. 6 angående lovforslagets titel betragtedes som

*bortfaldet* efter forkastelsen af ændringsforslag nr. 1.

*Lovforslagets overgang til tredje behandling*  
*vedtoges* uden afstemning.

**Formanden:** Lovforslaget går nu til fornyet behandling i udvalget.

Den følgende sag på dagsordenen var:

*Første behandling af forslag til lov om skattefri afskrivninger m. v.*

(Lovforslaget findes i tillæg A. sp. 2017, fremsættelsen i tidenden sp. 3422).

**Formanden:** Sammen med denne sag foretages den næste sag på dagsordenen, nemlig:

*Første behandling af forslag til lov om investeringsfonds.*

(Lovforslaget findes i tillæg A. sp. 2057, fremsættelsen i tidenden sp. 3422).

Lovforslagene sattes til forhandling.

**Hans Knudsen:** De to forslag, der her foreligger, har den fælles hensigt at give skattemæssige begunstigelser for opsparing, henlæggelser og investeringer i erhvervslivet. Jeg er enig med den højtærede finansminister i, at vi ikke på længere sigt kan løse vort