

Betænkning

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

(Afgivet af udvalget den 29. marts 1957).

Udvalget har afholdt 6 møder og har herunder haft flere samråd med ministeren for offentlige arbejder og et enkelt samråd med finansministeren. Udvalget har til ministeren for offentlige arbejder stillet de i bilag 1 optrykte 10 spørgsmål og har modtaget de i bilag 2 optrykte besvarelser heraf. En deputation repræsenterende Dragør, St. Magleby og Tårnby kommuner har haft foretræde for udvalget og har i den som bilag 3 optrykte skrivelse af 14. marts 1957 redegjort for Amagerkommunernes synspunkter. Ved et besøg i Københavns lufthavn har udvalget besigtiget de nuværende anlæg, bygninger og startbaner, og i forbindelse hermed har udvalget i marken beset de arealer, der agtes eksproprieret til forlængede startbaner, til forplads til den udvidede lufthavn og til andre nye anlæg.

Under samråd med ministeren for offentlige arbejder har udvalget modtaget en række oplysninger vedrørende enkeltheder i forbindelse med den foreslåede udbygning af lufthavnen og opførelse af en ny hovedbygning m. v., hvoraf i korte træk skal anføres følgende:

Vedrørende den af Amagerkommunerne fremsatte tanke om at føre Amager Landevej i en tunnel under den nye startbane har ministeren oplyst, at en sådan plan vil blive alt for kostbar i forhold til de fordele, der derved opnås. Udgifterne ved en sådan tunnel er af luftfartsvæsenet kalkuleret til ca. 15,6 mill. kr., og driftsudgifterne vil blive ca. 200 000 kr. årlig. Udvalget ønsker i denne forbindelse at bemærke, at selv om det er muligt, at disse tal er anslået lovlig højt, vil en reduktion

af dem dog ikke føre til, at udvalget kan anbefale en sådan udvej. Hertil kommer, at der efter lovforslagets fremsættelse mellem vejdirektoratet og Københavns amtsråd er opnået enighed om, at den i bemærkningerne til lovforslaget forudsatte forlægnings af Amager Landevej mellem St. Magleby og Tømmerupvej erstattes af en forbindelse fra Kirkevej i St. Magleby til Englandsvej ved Løjtegårdsvej, hvorved der opnås fordelene *dels* en tiltrængt aflastning af trafikken på Amagerbrogade, *dels* at gartnerivirksohederne på Amager får direkte og bekvemme vejlinjer via slusedæmningen til det nye grønttorv.

Udvalget kan tilslutte sig den foreslåede nye vejføring.

Vedrørende et af udvalget rejst spørgsmål om, hvor længe de foreslåede foranstaltninger vil være tilstrækkelige, har ministeren oplyst, at der er grund til at vente, at man nu har nået grænsen for *startbanernes* længde, som på den anden side vil være nødvendig i mindst 25-30 år, idet det må påregnes, at flyvemaskintyper som DC-8 og Boeing 707 vil blive fabrikeret mange år endnu, for at de kapitaler, der er investeret i denne fabrikation, skal kunne svare nogenlunde rente. Med hensyn til *bygningernes størrelse* har ministeren henvist til bemærkningerne til lovforslaget, hvoraf fremgår, at bygningerne er projekteret til uden udvidelser at gøre fyldest til 1970 eller til at betjene indtil 2 millioner passagerer om året. Pladsbehovet er på dette grundlag opgjort til 77 000 m² bruttoareal.

Vedrørende *parkeringspladserne* har mi-

nisteren oplyst, at der i dag på lufthavnen findes knap 200 parkeringspladser. I forhold til et passagerantal på 1 million svarer dette til 5 000 passagerer årlig pr. bilplads. Maksimalt vil der kunne tilvejrbringes 2 400 parkeringspladser, hvilket i forhold til et passagerantal på 2 millioner svarer til 800 passagerer årlig pr. bilplads. Det er ikke tanken i første omgang at anlægge og udnytte mere end en del af de til parkering afsatte arealer, medens det resterende areal vil blive beplantet.

Endelig har ministeren meddelt udvalget en række oplysninger om, hvem der har deltaget i projekteringen af de forskellige anlæg.

Vedrørende finansieringen af udgifterne i forbindelse med udvidelserne af lufthavnen har ministeren stillet det nedenfor under nr. 5 anførte ændringsforslag, ifølge hvilket finansministeren bemyndiges til at udstede statsobligationer til fremskaffelse af de fornødne midler. Om dette ændringsforslag har finansministeren under samråd med udvalget oplyst, at låneoptagelsen forudsættes at finde sted i det omfang og på de tidspunkter, der efter forholdene findes mest hensigtsmæssige.

Som det er oplyst i den kalkulation over driften af den ombyggede lufthavn, der findes i bemærkningerne til lovforslaget, påregner man efter en 10 års periode fuld dækning for afskrivninger på 5 600 000 kr. og har endvidere 6 500 000 kr. til dækning af forrentning svarende til ca. 78 pct. af forrentningsbeløbet.

Udvalget har taget til efterretning, at det er hensigten at tage spørgsmålet om forhøjelse af takster op til overvejelse, og at det er meningen bedst muligt at udnytte lufthavnens indtægtsmuligheder. Udvalget har modtaget oplysninger om de passagerafgifter, som er indført på andre lufthavne, og må henstille, at sådanne afgifter tages med i overvejelserne med henblik på at øge indtægterne, men med skyldig hensyntagen til de retningslinjer, der følges for afgifter i de andre nordiske lufthavne og i den internationale lufttrafik i øvrigt.

Efter et af udvalget fremsat ønske har ministeren for offentlige arbejder givet tilsagn om nedsættelse af et kontrolorgan bestående af teknisk og økonomisk sag-

kyndige til med henblik på billiggørelse at følge enkeltheder i forbindelse med gennemførelse af projektet.

Efter de i udvalget førte drøftelser og på grundlag af de til udvalget meddelte oplysninger kan et *flertal* i udvalget (Holger Eriksen, Foss, Heising, Horn, Lars P. Jensen, Stæhr Johansen, Kolbjørn, M. Larsen, Peter Nielsen, Rager og Teichert) tilslutte sig den foreslåede udbygning af lufthavnen og opførelse af en ny hovedbygning m. v.

Flertallet ønsker at understrege, at dersom man udvider startbanerne nu, vil det være uundgåelig nødvendigt inden for kort tid at gå i gang med i de i lovforslagets §§ 2 og 3 foreslåede bygninger og anlæg, og da tiden er knap, vil det være saglig uforsvarligt ikke straks at skabe hjemmel herfor.

Flertallet indstiller lovforslaget til *vedtagelse* med det ovenfor omtalte af ministeren for offentlige arbejder stillede ændringsforslag.

Et *mindretal* (Damsgaard, From, Jensen-Broby, Paabøl og Sønderup) skønner det uforsvarligt under den så hårdt anspændte økonomiske situation at foretage de store statsinvesteringer, som lovforslaget forudsætter. Det er mindretallets opfattelse, at man bør begrænse sig til de strengt nødvendige opgaver, der rejser sig i relation til en forbedring af startbanerne og sikkerhedstjenesten, og mindretallet stiller i overensstemmelse hermed ændringsforslagene under nr. 1, 3, 4 og 6.

Et *andet mindretal* (Gottschalck-Hansen), der stiller ændringsforslaget under nr. 2, vil under lovforslagets 2. behandling nærmere begrunde sit standpunkt.

Ændringsforslag.

Af et *mindretal* (Damsgaard, From, Jensen-Broby, Paabøl og Sønderup):

Til § 2.

1) Paragraffen udgår.

Af et *mindretal* (Gottschalck-Hansen):

Til § 2.

2) Paragraffen affattes således:

„Ministeren for offentlige arbejder bemyndiges til at lade udføre den som følge af § 1 nødvendige bygningsudvidelse i Københavns lufthavn og til at lade foretage de nødvendige tilsluttende foranstaltninger og materielanskaffelser.“

Af *mindretallet under nr. 1*:

Til § 3.

3) Paragraffen udgår.

Til § 5.

4) I 2. linje ændres „§§ 1-3“ til: „§ 1“.

Af *ministeren for offentlige arbejder*, tiltrådt af *udvalget*:

Ny paragraf.

5) Efter § 5 indsættes som ny paragraf:

„§ 0.

Finansministeren bemyndiges til at udstede statsobligationer til fremskaffelse af de fornødne midler til gennemførelsen af de i nærværende lov omhandlede bygge- og anlægsarbejder.“

Af *mindretallet under nr. 1*:

Til titlen.

6) I titlen udgår ordene „og opførelse af en ny hovedbygning m. v. på lufthavnen“.

Damsgaard.	Holger Eriksen, formand.	Foss.	From.	Gottschalck-Hansen.	Heising.
Horn, ordfører.	Jensen-Brobj.	Lars P. Jensen.	Stæhr Johansen.	Kolbjørn.	
M. Larsen.	Peter Nielsen.	Paabøl.	Rager, næstformand.	Sønderup.	Teichert.

Bilag 1.**Folketingets udvalg**

angående

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

København, den 8. marts 1957.

Udvalget udbeder sig ministerens besvarelse af nedenstående spørgsmål — om muligt i 25 eksemplarer:

1. I hvilke europæiske, amerikanske og asiatiske lufthavne har man indført headtakster?
2. Hvor meget udgør disse — omregnet i danske kroner pr. „head“ i de respektive lufthavne?
3. Hvor stort er det samlede provenu — omregnet i danske kroner — af denne headtakst i de respektive lufthavne?
4. Hvor mange passagerer er befordret på polarruten København-Los Angeles i 1955? og i 1956?
5. Hvor mange passagerer er befordret på ruten København-New York i 1955? og i 1956?
6. a) I hvilken udstrækning dækker de i lovforslagets § 1, litra c, omtalte værkstedsudvidelser de i lovforslagets § 2 omtalte værkstedsbygninger for SAS?
b) Et lignende spørgsmål stilles angående § 1, litra e, og § 2 angående materielanskaffelser.
7. I ministerens skriftlige fremsættelse af lovforslaget er det udtrykkeligt fremhævet, at „der ikke er tale om, at staten yder subvention til SAS“.
Hvorledes skal man — under henvisning hertil — forstå det i § 2 omtalte „bygning for kabineservice for SAS og værkstedsbygning for SAS“?
8. Vil nogle af udgifterne til forlægning af Amager Landevej kunne afholdes af vejfonden?
I bekræftende fald hvor stor en del?
9. I bemærkningerne til lovforslagets § 2 under afsnittet „Bygningernes kapacitet“ hedder det: „Det antal personer, som påregnes at ville blive beskæftiget i bygningerne, anslås til 2 250 mod nu ca. 1 250“.
Betyder dette, at der tænkes oprettet nye tjenestemandstillinger? I bekræftende fald hvor mange?
10. Har man — med hensyn til udgifternes afholdelse — undersøgt, om det påtænkte byggeri kan finansieres gennem naturlige lånekilder?

P. u. v.

Holger Eriksen,
formand.

Til ministeren for offentlige arbejder.

Bilag 2.

Ministeriet for offentlige arbejder.

København, den 18. marts 1957.

I besvarelse af det ærede udvalgs forespørgsel af 8. marts 1957 skal jeg meddele følgende:

Ad spørgsmål 1 og 2:

Efter de for direktoratet for luftfartsvæsenet foreliggende oplysninger har nednævnte lande indført passagerafgift for lufttrafik. Afgiftssatserne er omsat til danske kroner.

Argentina.

ca. 0,40 kr. Betales både ved afrejse og ankomst.

Bahamas.

ca. 6,00-12,00 kr. varierende efter, om det drejer sig om indenlandsk eller udenlandsk trafik. Betales ved afrejse.

Børn betaler halv passagerafgift.

Bermuda.

ca. 19,40 kr. Betales ved afrejse.

Burma.

ca. 3,00 kr. Betales ved afrejse af alle mandlige passagerer.

Cuba.

1. *Transitafgift* ca. 17,30 kr. betales ved ankomst, dog ikke ved vidererejse med samme eller første maskine, der har forbindelse.

2. *Startafgift* ca. 20,80 kr. betales ved afrejsen, dog ikke af transitpassagerer.

Ecuador.

ca. 14,00 kr. betales ved ankomsten.

Ved afrejse betales 10 pct. af billetprisen i indenlandsk trafik.

Ved afrejse betales 5 pct. af billetprisen i international trafik.

England.

ca. 4,85 kr. Betales ved afrejse, jfr. nedenfor, men kun i international fart. Transitpassagerer fritagne.

Frankrig.

Der betales ved afrejse til Frankrig og nærmere Europa ca. 6,00 kr. Fjernere Europa og Nordafrika ca. 8,00 kr.

Andet bestemmelsessted ca. 24,00 kr.

Afgiften opkræves formentlig nu i alle franske lufthavne.

Tilsvarende regler gælder i *Algier*.

Haiti.

Der betales afgift både ved afrejse og ankomst undtagen af transitpassagerer m.fl.

Om afgiftens størrelse hersker nogen uklarhed. Fra den svenske luftfartsstyrelse angives beløbet at svare til ca. 3,50 kr., medens Scandinavian Airlines System oplyser, at den er ca. 13,90 kr.

Honduras.

En såkaldt *commercial travellers tax* afkræves ved ankomsten af *forretningsfolk*. Takstbeløbet er ca. 69,20 kr.

National hospitals and airport tax opkræves med 5 pct. af billetprisen, i indenlandsk trafik 2½ pct.

Indonesien.

ca. 90,50 kr. betales af *ankommende udenlandske passagerer* til gesandtskabet før afrejsen. Afgiften refunderes ved afrejse inden for 30 dage.

Iran.

Ved afrejse fra Teheran afkræves alle voksne passagerer (også returrejsende) en afgift i henhold til nedenstående. For børn med 50 pct. billetter betales det halve af nedennævnte beløb. For børn med 10 pct. billetter betales ingen afgift.

Passagerer til USA.....	90,20 kr.
Passagerer til Europa og andre steder (÷ USA og nedennævnte lande).....	72,20 -
Passagerer til Afghanistan, Cypern, Irak, Jordan, Kuwait, Libanon, Pakistan, Saudi Arabien, Syrien og Tyrkiet.....	45,10 -

Israel.

Passagerafgift vides indført. Nærmere om afgiftens størrelse eller reglerne for dens pålæggelse foreligger ikke oplyst.

Italien.

En *embarcation tax* betales ved afrejse til udlandet fra italiensk lufthavn med følgende beløb:

Rom-Ciampino	7,80 kr.
Andre lufthavne.....	5,60 -

Transitpassagerer betaler ikke *embarcation tax*.

Jamaica.

Landing tax. 3,90 kr., hvis opholdet varer under 72 timer.
9,70 kr., hvis opholdet varer over 72 timer.

Malaya.

11,40 kr. opkræves af alle udlændinge, der ankommer for at tage fast ophold i Malaya.

Mauritius.

7,25 kr. betales af passagerer ved ankomsten, når opholdet varer over 6 måneder.

Portugal.

Der betales en afgift, som står i et vist forhold til billetprisen og varierer fra ca. 9,00 kr. til ca. 58,00 kr.

Betales ved afrejse.

Surinam.

ca. 18,60 kr. betales ved *ankomsten*, dog ikke af hollandske statsborgere født i Surinam.

Tanger.

ca. 2,00, 4,00 og 6,00 kr. betales ved

ankomst og afrejse, varierende efter rejsens længde.

Transitpassagerer betaler ca. 0,60, 1,40 og 2,00 kr.

Thailand.

Immigration fee ca. 4,40 kr. betales ved *ankomst*.

Tyrkiet.

Passagerafgift opkræves, men som en del af en almindelig ekspeditionsafgift, hvorfor der ikke kan opgives noget beløb.

Uruguay.

ca. 13,80 kr. betales ved *ankomst*.

Ved *afgang* betales en afgift varierende efter billetprisen, minimum 6,90 kr., maksimum 69,00 kr.

Venezuela.

ca. 6,30 kr. Betales ved *ankomst*; transitpassagerer betaler dog kun ca. 1,00 kr.

Oplysningen haves fra de svenske luftfartsmyndigheder. Af Scandinavian Airlines System opgives meget højere beløb. Muligt drejer det sig om to forskellige afgifter.

Som det vil fremgå, er principperne for afgiftens opkrævning meget forskellige.

Passagerafgiftens indførelse er af temmelig ny dato. England, som på dette punkt gik i spidsen, gennemførte uventet den nye afgift i 1952; det var dengang en afgift ved *ankomst*, men ændredes snart til en afgift ved *afrejse*.

Afgiftens indførelse i England vakte et voldsomt røre blandt luftfartsselskaberne, der ikke, som den engelske regering havde håbet, ville udrede afgiften af billetindtægterne, men lagde byrden over på passagererne.

I Frankrig opkræves afgiften ved mærker, der fæstes på billetterne, og betales altså også her af passagererne.

Den internationale sammenslutning af luftfartsstyrelser, ICAO, har beskæftiget sig med spørgsmålet om passagerafgift, idet en af organisationen nedsat takstkomité i november 1956 har udtalt som sin opfattelse, at dersom man vælger opkrævning af passagerafgifter som middel til at skaffe dækning for udgifterne til drift af lufthavnsbygningernes publikumslokaler — hvilket ifølge komiteens opfattelse kan være motiveret ved forestående store ny-

investeringer — bør denne afgift konstrueres og indkasseres på en sådan måde, at luftfartsselskaberne hindres i direkte at lægge afgiften over på den enkelte passager.

ICAOs plenarforsamling har endnu ikke taget stilling til komiteens opfattelse.

Ad spørgsmål 3:

Passagerafgiftens provenu i de enkelte lande kendes ikke, men det andrager under alle omstændigheder et beløb, som i sammenligning med landingsafgiften er betydeligt.

Tænker man sig i Københavns lufthavn indført en afgift af hver afrejsende passager — undtagen transit — f. eks. af størrelse som den engelske (5 sh = ca. 4,85 kr.), vil provenuet her blive ca. 1 000 000 kr. årlig eller ca. 23 pct. af landingsafgiftens provenu, som i sidste kalenderår har andraget ca. 4 400 000 kr.

I de skandinaviske luftfartsstyrelser overvejer man spørgsmålet om passagerafgiften, og ICAO har som nævnt ligeledes beskæftiget sig med spørgsmålet. Luftfartsvæsenet er af den opfattelse, at Danmark på dette område bør indtage samme standpunkt som de andre skandinaviske lande og først og fremmest ICAO.

Ad spørgsmål 4:

Antal passagerer på ruten København-Los Angeles udgjorde:

	1955	1956
København-Los Angeles	2 934	7 102
Los Angeles-København.	2 842	6 234
	<u>5 776</u>	<u>13 336</u>

Ad spørgsmål 5:

Antal passagerer på ruten København-New York udgjorde:

	1955	1956
København-New York .	6 909	9 001
New York-København .	6 354	7 944
	<u>13 263</u>	<u>16 945</u>

Ad spørgsmål 6:

a) De i lovforslagets § 1, litra c, nævnte værkstedsudvidelser er de udvidelser, der med henblik på indførelsen i trafikken af de nye DC-8 maskiner skal finde sted i hangarerne II og eventuelt III, og har således intet at gøre med den i lovforslagets

§ 2 omtalte værkstedsbygning for Scandinavian Airlines System. Denne sidstnævnte værkstedsbygning ligger i tilslutning til den nye hovedbygning og er udelukkende beregnet for reparation af lufthavnens rullende materiel på platformen, jfr. bemærkningerne til lovforslagets § 2, afsnit H. (side 7).

b) De i lovforslagets § 1, litra e, omhandlede materielanskaffelser refererer sig til havnens snerydnings-, renholdnings-, brandsluknings- og redningsmateriel.

De i § 2 nævnte materielanskaffelser dækker nødvendigt tilbehør og inventar til de i paragraffen omhandlede bygninger.

I det omfang, hvori de pågældende bygninger med tilbehør og inventar stilles til rådighed for Scandinavian Airlines System, betales leje herfor, jfr. besvarelsen nedenfor til spørgsmål 7.

Ad spørgsmål 7:

Som anført i næstsidste stykke af bemærkningerne til lovforslagets § 2 (side 7) vil nybygningerne til værksteder og kabineservice for Scandinavian Airlines System blive udlejet til Scandinavian Airlines System for en leje, der skulle give dækning for udgifterne til drift, forrentning og afskrivning, hvoraf fremgår, at der ikke ydes subvention til selskabet.

Ad spørgsmål 8:

Til forlægning af Amager Landevej er afsat et beløb på 1 450 000 kr. Beløbet er indbefattet under det til forlængelse af bane 04-22 m. v. anslåede beløb på 18,2 mill. kr., jfr. bemærkningerne til § 1 under a).

Det er fast praksis, at udgift til vejforlægninger og lignende, der forårsages af statsanlæg, f. eks. kaserner og flyvepladser, afholdes af vedkommende styrelse som en del af omkostningerne ved anlægget. Den i lovforslaget forudsatte udgift på 1 450 000 kr. vil følgelig ikke kunne afholdes af vejfonden. Siden forslaget fremsættelse er der imidlertid mellem vejdirektoratet og Københavns amtsråd truffet aftale om, at den i forslaget forudsatte forlægning af Amager Landevej mellem St. Magleby og Tømmerupvej erstattes af en forbindelse fra Kirkevej i St. Magleby til Englandsvej ved Løjtegårdsvej, således at der til mer-

udgiften ved dette projekt, antagelig ca. 1 mill. kr., ydes *vejfondstilskud*. Herudover vil lufttrafikken udvikling og lufthavnens udbygning i øvrigt nødvendiggøre betydelige vejarbejder, som må påregnes udført med *vejfondstilskud*, i første række bygning af en ny lufthavnsvej fra Englandsvej til Amager Landevej (ca. 3,7 mill. kr.) og fra Amager Landevej til den nye lufthavnsbygning (ca. 6 mill. kr.), hvortil senere må antages at komme tilskud til udbygning af Englandsvej eller anden vejlinje til lufthavnstrafikkens indføring mod centrum.

Ad spørgsmål 9:

Det i bemærkningerne til § 2 nævnte antal på 2 250 beskæftigede i de nye bygninger tilsigter alene at illustrere bygnin- gernes kapacitet, og det påregnes ikke, at dette antal beskæftigede vil nås før år 1970.

Af det i dag i lufthavnen beskæftigede antal personer, ca. 1 250, er kun ca. halv- delen beskæftigede af staten, dels tjeneste- mandsansatte under luftfartsvæsenet og andre statsmyndigheder såsom toldvæsenet, fremmedpolitiet og postvæsenet, dels løst personale såsom rengøringsassistenter, hånd- værkere og arbejdsmænd. Den resterende del beskæftiges af Scandinavian Airlines System, fremmede luftfartsselskaber, restaura- tioner, kiosker og banker.

Det påregnes, at forholdet mellem af staten beskæftigede og af luftfartsselska- berne m. v. beskæftigede i fremtiden vil blive forskudt således, at antallet af be- skæftigede af staten vil blive forholdsvis mindre. Det kan således nævnes, at Scan- dinavian Airlines System allerede i 1960

påregner at beskæftige ca. 700 personer i bygningerne mod i dag ca. 400. Der må endvidere forudses en væsentlig stigning i antallet af beskæftigede i restauration og kiosker.

Det er ikke muligt på indeværende tids- punkt blot med nogenlunde sikkerhed at udtale sig om, i hvilket omfang det i årene indtil 1970 vil blive nødvendigt at oprette nye tjenestemandstillinger.

Det må forventes, at den stadig vok- sende trafik — helt bortset fra udvidelsen af havnen — før eller senere vil nødvendig- gøre oprettelse af nye tjenestemandstil- linger, ikke mindst inden for sikrings- tjenesterne.

Driften og vedligeholdelse af de nye bygninger og anlæg vil ligeledes kræve nyansættelser. Først og fremmest vil det blive nødvendigt at udvide rengørings- personalet væsentligt og antallet af arbejds- mænd og håndværkere. For så vidt angår tjenestemandsansatte, vil det blive nød- vendigt at udvide antallet af havnebe- tjente af hensyn til opretholdelsen af ro og orden på den udvidede lufthavn. End- videre må der påregnes en mindre for- øgelse af havneadministrationens perso- nale.

Ad spørgsmål 10:

Der henvises til det til udvalget frem- sendte ændringsforslag om indsættelse af følgende bestemmelse i lovforslaget:

„§ 6.

Finansministeren bemyndiges til at ud- stede statsobligationer til fremskaffelse af de fornødne midler til gennemførelsen af de i nærværende lov omhandlede bygge- og anlægsarbejder.“

Kai Lindberg.

/Svend Garde.

Folketingets udvalg angående forslag til lov om udbygning af Københavns lufthavn i Kastrup og opførelse af en ny hovedbygning m. v. på lufthavnen.

Bilag 3.

DRAGØR KOMMUNALBESTYRELSE

Dragør, den 14. marts 1957.

Ved amagerkommunernes møde med folketingets udvalg angående lov om lufthavnens udvidelse blev følgende fremført:

- 1) Under krigen blev strandvejen mellem Dragør og København lukket af militære grunde. Den blev aldrig lukket op igen. Vi mistede en vej af stor landskabelig skønhed, stærkt benyttet af cyklister til og fra arbejde i København, stærkt benyttet udflugtsvej.
- 2) Samtidig afskar lufthavnen den smukke „Ryvej“ fra kysten langs lufthavnens daværende sydgrænse til Amager Landevej nord for St. Magleby.
- 3) Trafikken fra Dragør og en stor del af St. Magleby blev henvist udelukkende til Amager Landevej. *Den vej er Amagers hovednerve, og nu skal også den ødelægges.*
Man vil inddrage 600 meter af landevejen nord for St. Magleby til startbane og som følge deraf føre landevejen i en bue på et par kilometer uden om startbanens nye endepunkt og tilbage til landevejen. Eller også vil man gøre Amager Landevej til en blind vej og lede Amagers trafik til det vestlige København. Dette kan Dragør og St. Magleby ikke finde sig i. St. Magleby bliver en død by, idet al dens trafik til København skal føres tilbage til den nye store buevej.
- 4) Nordre Dragørvej, som for de nordlige dele af Dragør og St. Magleby er forbindelsen til Amager Landevej, bliver uden interesse. For beboerne dér betyder det ca. 1 km ekstra omkørsel. Atter mistes en stærkt benyttet vej.

Alt dette, som ikke alene medfører ulemper, men *daglige store tab for befolkningen*, kan undgås, simpelt hen ved at føre Amager Landevej under startbanen.

Dette er i alles interesse, navnlig også i lufthavnens. For det er ikke sidste gang, lufthavnen skal udvides mod vest. Er en tunnel først indrettet, vil yderligere udvidelse kunne ske uden nævneværdig gene for befolkningen.

Det er anført, at en *tunnel* koster 16 mill. kr. Det er ubegribeligt; vi mener, at den vil blive meget billigere, og sagkyndige mener, at også driftsomkostninger er sat urimeligt højt, men selv om den skulle koste 16 millioner, kan det ikke kaldes dyrt for et sådant varigt gode, når man tænker på, at *en enkelt flyvemaskine skal koste fire gange så meget.*

Men arbejdet skal gøres *nu*. Nu kan det gøres som almindeligt gravearbejde med gravemaskiner. Når man senere alligevel bliver nødt til at lave en tunnel, bliver det umådeligt dyrt som underjordisk arbejde.

Det er blevet sagt, at amagerkommunernes sekundære forslag var forbindelse over Tårnby og Englandsvej til København. Dette er urigtigt.

Alle tre amagerkommuner ønsker sagen løst ved en tunnel. For St. Magleby og Dragør er sagen klar, men heller ikke Tårnby kan tillade, at tilværelsen bliver ødelagt for alle de beboere, som har tilknytning til Amager Landevej. Langt den største part af Amagers beboere har deres erhverv ved landevejen, ved Amagerbrogade, i Sundby eller i de store virksomheder på Øst-Amager. De har let ved at nå til deres beskæftigelse fra Sundbyvester

Plads, hvor rutebilerne nu føres ind. At føre alle disse mennesker i retning af Langebro vil være at berede dem vanskeligheder og udgifter daglig.

Det skal tilføjes, at Københavns amtsråds vejudvalg, med hvem sagen har været drøftet, er fuldstændig enig med amagerkommunerne i, at spørgsmålet bør løses ved en tunnel.

Der bygges overordentligt meget ude hos os i de senere år. For fem år siden opførtes i Dragør et boligkompleks til 300 familier, og om kort tid påbegyndes et længe forberedt byggeri af lignende størrelse. Desuden opføres der — navnlig på St. Magleby's områder — hundreder af enfamilieshuse. Det er ikke spekulation fra kommunernes side men udviklingen, som fører det med sig, og vore egne unge mennesker vil også gerne blive boende hos os, når de sætter bo.

Det kan ikke med rette påstås, at den

ønskede tunnel vil få for lille et publikum. I øjeblikket har St. Magleby og Dragør tilsammen tæt ved 6 000 fastboende indbyggere og om sommeren mange flere. Om 10 år regner vi at have 15 000, der så godt som alle vil være afhængige af forbindelsen med København.

Befolkningen herude skal som landets øvrige skatteydere deltage i de store udgifter til luftfarten. Det er i sin orden. Men det er ikke retfærdigt, at vi derudover skal bære alle ulemperne, se vore værdier forringet på grund af dårlige vejforbindelser og beyrdes med daglige ekstraudgifter i al fremtid. At finde frem til størrelsen af den erstatning, som bør ydes, vil formentlig være vanskeligt. Det rigtige er at føre Amager Landevej under startbanen, dermed er vanskelighederne løst og den rigtige pris for lufthavnens udvidelse betalt.