

**[Formanden.]**

forslag til lov om fiksering af ejendomsskyld til staten og forslag til lov om ændring af lov om kommunale ejendomsskatter. Eksemplarer er omdelt.

I skrivelse af dags dato meddeler ministeren for offentlige arbejder, at han ønsker her i tinget skriftligt at fremsætte:

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

Medlem af folketinget Thisted Knudsen har meddelt mig, at han ønsker til ministeren for handel, industri og søfart at stille følgende spørgsmål:

„Med hvilken begrundelse har handelsministeren anset det for påkrævet at pålægge kommunerne i anledning af benzinrationeringens ophør at fremsende opgørelse til direktoratet for vareforsyning over de af kommunerne i medfør af handelsministeriets cirkulærer herom udleverede mærker?“

Spørgsmålet vil blive optaget på dagsordenen for tingets førstkommende spørgetid.

Fra faglige og andre sammenslutninger samt fra private personer er modtaget forskellige henvendelser vedrørende økonomiske, sociale og andre forhold. Disse henvendelser er fremlagt til eftersyn for medlemmerne i læseværelset.

*Skriftlig fremsættelse af lovforslag.*

**Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg):** Jeg tillader mig herved for det høje ting at fremsætte *forslag til lov om udbygning af Københavns lufthavn i Kastrup og opførelse af en ny hovedbygning m. v. på lufthavnen.*

Som det fremgår af lovforslaget og bemærkningerne hertil, falder forslaget i to dele.

I § 1 stilles der forslag om bemyndigelse for ministeren for offentlige arbejder til at foretage udbygning af anlæggene i Københavns lufthavn. Det er en udbygning ved forlængelse af startbaner, anlæg af rullebaner, forbedring af sikkerhedstjenesterne

og udvidelse af forskellige andre anlæg på lufthavnen.

I §§ 2 og 3 foreslås der tillagt ministeren for offentlige arbejder tilsvarende bemyndigelse til at lade opføre nye lufthavnsbygninger og til at udføre andre anlæg, der slutter sig hertil, alt til afløsning eller suppleret af de nuværende bygninger og anlæg.

Den i § 1 omhandlede udbygning skal muliggøre, at Kastrup lufthavn bliver i stand til at modtage jetmaskiner, som fra 1959-60 påregnes indsat i den civile lufttrafik, i første række inden for den interkontinentale lufttrafik.

Disse maskiner stiller på grund af deres store hastighed og vægt langt større krav til de faste anlæg og til jordorganisationen i lufthavnene i det hele taget, end Københavns lufthavn i sin nuværende skikkelse opfylder.

Indsættelsen af jetmaskiner i den civile lufttrafik betyder et spring i udviklingen og er over hele verden kommet bag på luftfartsmyndighederne. Det var vel i luftfartskredse forudset, at jetmaskiner i en nærmere fremtid ville vinde indpas også inden for trafikflyvningen, men indtil efteråret 1955 regnede man ikke med, at denne udvikling var umiddelbart forestående.

Udviklingen er en følge af den enorme stigning i lufttrafikken i efterkrigstiden og flyvemaskinefabrikkernes konkurrence om at ligge forrest i kapløbet om de bedste og hurtigste maskiner.

I 1955, endnu inden fabrikkernes nyeste typer inden for propelmaskiner havde været i luften, havde fabrikkernes teknikere planer fuldt færdige til langdistancejetmaskiner, der med deres store hastighed og kapacitet fuldstændig ville revolutionere den internationale lufttrafik. Uanset at disse maskiner kun forelå på papiret og ikke ville være færdigbygget til indsættelse i trafikken før tidligst i 1959, kappedes luftfartsselskaberne verden over om at afgive bestillinger. De store amerikanske selskaber førte an, og de øvrige landes luftfartsselskaber så sig af konkurrencemæssige grunde nødsaget til at gå med. Med propelmaskiner ville det være umuligt på de interkontinentale ruter at konkurrere med jetmaskinerne, og det ville heller ikke være muligt at vente og se tiden an. Hvis selskaberne skulle gøre sig håb

**[Ministeren for offentlige arbejder.]**

om at klare sig i konkurrencen, måtte de være med fra første færd, i modsat fald ville de sakke bagud.

Dette må ses på baggrund af, at udgiften pr. ton/km forventes at ville blive henimod 20 pct. lavere for jetmaskinerne end for propelmaskinerne.

Tvunget af disse omstændigheder afgav også det skandinaviske luftfartskonsortium SAS i 1956 bestilling på 7 jetmaskiner af type DC-8 til indsættelse i trafikken i 1960. Disse maskiner agtes i første række indsat på ruten til New York og på polarruterne til Los Angeles og Tokio, hvor maskinernes store rækkevidde, hastighed og lasteevne bedst kan udnyttes. En DC-8 vil med fuld last kunne flyve strækningen København-New York uden mellemlandning med en marchhastighed af omkring 900 km i timen, d. v. s. en rejsetid på ca. 8 timer. DC-8 maskinerne kan på turistklasse befordre indtil 134 passagerer.

Forud for SASs bestilling af jetmaskiner var gået indgående undersøgelser og overvejelser med hensyn til den fremtidige udvikling inden for lufttrafikken, og bestillingen baseredes på, at den hidtidige stigning i lufttrafikken efter alt foreliggende måtte skønnes at ville fortsætte og dermed give den økonomiske baggrund for de store investeringer, som selskabet måtte foretage.

Udviklingen inden for lufttrafikken har fra 1946 til dato fulgt en stadig stigende kurve, svarende til ca. 16 pct. stigning om året. Også i de nærmest kommende år skønnes verdenslufttrafikken at ville stige med ca. 16 pct. om året. For ikke at overvurdere fremtidsudsigterne har SAS i beregningerne over den fremtidige lufttrafiks størrelse dog kun regnet med en stigning på ca. 13 pct. om året. På dette grundlag er man nået til det i bemærkningerne til lovforslaget nævnte antal passagerer i Københavns lufthavn i 1960 på ca. 1 mill. og i 1965 på ca. 1,5 mill. For fem års perioden 1965—70 har man forsigtigvis kun regnet med en trafikstigning på 8 pct. om året og når herved til et passagerantal i 1970 på ca. 2 mill.

At luftfartsselskaberne verden over regner med en stadig stigning i lufttrafikken, fremgår af, at der i årene 1955—56 er afgivet bestilling på i alt 340 jetmaskiner til en samlet værdi af ca. 12 milliarder kr. og

med en transportkapacitet, der — suppleret med et betydeligt antal nye, moderne propeldrevne maskiner — vil betyde mere end en fordobling i forhold til i dag.

Prognoserne over lufttrafikken fortsatte udvikling tyder imidlertid på en trafikstigning, som er endnu større end den ved disse materielanskaffelser indvundne kapacitetsforøgelse.

Indsættelsen af jetmaskiner i den civile lufttrafik stillede luftfartsmyndighederne i alle lande over for omfattende tekniske og finansielle problemer. Såfremt landene skulle gøre sig håb om at følge med i udviklingen, måtte de i løbet af 3-4 år bringe deres lufthavne i en sådan stand, at de kan modtage jetmaskinerne. Der var her tale om et enten — eller. Enten måtte luftfartsmyndighederne tage beslutningen om at forbedre overgangen til jettrafik gennem udbygning af anlæggene, eller også måtte de se i øjnene, at deres havne i løbet af nogle år ville reduceres til havne af sekundær betydning, idet den interkontinentale trafik i givet fald ville søge andre steder hen.

Disse forhold har også ligget til grund for de danske luftfartsmyndigheders overvejelser og deres beslutning om at gå ind for, at der investeres de store beløb, der her er tale om, og man har herved lagt afgørende vægt på, at Københavns lufthavn med sin gode beliggenhed har alle muligheder for at blive et centrum for lufttrafikken mellem vest og øst. Som det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, skønnes udgifterne til den nødvendige tekniske udbygning i Københavns lufthavn at ville beløbe sig til 76,2 mill. kr. over en 3-årig periode.

Udbygningen af lufthavnen muliggør, at de fremmede luftfartsselskaber kan beflyve havnen med jetmaskiner, hvad enten det er som endepunkt for ruter til København eller som mellemlandingsstation.

Særlig betydning har udbygningen selv sagt for SAS, da den gør det muligt for selskabet at indsætte de indkøbte jetmaskiner i trafikken med Københavns lufthavn som udgangspunkt. I Norge er der endnu ikke truffet bestemmelse om udbygning af Fornebulufthavnen ved Oslo til modtagelse af jettrafik, og det er uvist, om det overhovedet vil være muligt. De svenske luftfartsmyndigheder har først for ganske nylig afgivet

[Ministeren for offentlige arbejder.]

indstilling om at anlægge en helt ny jet-lufthavn ved Skå-Edeby vest for Stockholm.

Med hensyn til de nærmere enkeltheder vedrørende den tekniske udbygning af lufthavnen skal jeg henvise til bemærkningerne til lovforslaget.

Jeg skal blot nævne, at den under § 1, a), fornyelse af startbaner m. v., omtalte forlægning af Amager Landevej er anslået at ville medføre en udgift på ca. 1,5 mill. kr., som er medtaget i de samlede udgifter.

Det har som nævnt været overvejet at føre Amager Landevej i en tunnel under startbanen, hvilket skulle motiveres ved de ulemper, som beboerne på den østlige del af Amager vil påføres ved omlægningen af Amager Landevej.

Bekostningen herved vil imidlertid andrage ca. 16 mill. kr., og dette beløb er så uforholdsmæssigt stort, at jeg ikke har fundet det forsvarligt at anbefale denne løsning.

Medens nødvendigheden af udbygningen, der er omhandlet under § 1, kom ganske bag på luftfartsmyndighederne, har man i længere tid været klar over, at en ny ekspeditionsbygning måtte stå færdig omkring 1960 til afløsning af den nuværende. Som følge af stigningen i trafikken vil den nuværende bygning ikke kunne gøre fyldest ud over 1960, da passagerantallet må antages at være kommet op på i hvert fald 1 mill. om året. Den nuværende bygning vil end ikke uden en udvidelse kunne tage den trafik, der er i dag, og det har derfor været nødvendigt at ansøge finansudvalget om en bevilling på 2 mill. kr. til udvidelse af denne bygning, af forpladsen foran denne og af parkeringsarealet.

Udgiften til de nye bygninger er anslået til 72 mill. kr. Hertil kommer udgiften til ny forplads og til vejanlæg m. v., der anslås til 18,8 mill. kr.

Planerne til de nye bygninger foreligger i dag kun i form af skitseprojekter, der under byggeriets gang naturligvis vil kunne undergå visse ændringer, men principperne for byggeriet ligger fast. I henhold til projektet er det tanken, at bygningerne med tilsluttende anlæg skal stå fuldt færdige i løbet af 1963, og at de vigtigste afsnit, herunder den ny ekspeditionsbygning, skal kunne tages i brug i 1960.

For så vel den tekniske udbygning som for opførelsen af de nye bygninger m. v. er der lagt et fuldstændigt byggeprogram, hvorefter de samlede udgifter, der er anslået til 167 mill. kr., påregnes afholdt i finansårene 1957-58—1962-63. I bemærkningerne til lovforslaget er der givet et overslag over, hvilke beløb der tænkes anvendt i de respektive finansår.

Dette overslag må naturligvis tages med et vist forbehold. Man vil bestræbe sig for så vidt muligt at følge programmet og udføre de forskellige arbejder i den påtænkte rækkefølge og hertil anvende de afsatte beløb. Men ved et så omfattende projekt kan man ikke se bort fra muligheden af, at det med henblik på den mest økonomiske og formålstjenlige gennemførelse af arbejderne kan blive påkrævet at ændre rækkefølgen af de forskellige arbejder og dermed eventuelt også finansieringsplanen.

For så vidt angår den tekniske udbygning, herunder særlig af baneanlæggene og hjælpe-midlerne til maskinernes navigering, gør der sig endvidere det særlige forhold gældende, at planerne for udbygningen er baseret på det kendskab, man i dag har til de særlige krav, som jetmaskinerne stiller til de tekniske anlæg i lufthavnene. I internationale luftfartskredse, herunder først og fremmest i den internationale luftfartsorganisation ICAO, arbejdes der imidlertid stadig med problemer af denne art, og det er muligt, at der kan dukke løsninger op, der er mere hensigtsmæssige end de i de foreliggende planer valgte, og at det derfor kan blive formålstjenligt at ændre disse.

Også på det punkt må jeg derfor tage et forbehold.

I bemærkningerne til lovforslagets § 5 er der dels givet en oversigt over lufthavnens økonomi i de seneste 5 år, dels opstillet beregninger over økonomien efter foretagelsen af de foreslåede investeringer.

Havnens økonomi har, som det fremgår af oversigten, i fem års perioden fra 1951-52 til 1955-56 været i stadig bedring, og der er i finansåret 1955-56 opnået fuld dækning for driftsudgifter, afskrivninger og ca. 75 pct. af forrentningen. Det må betegnes som et tilfredsstillende resultat.

Der er indtil dato investeret ca. 89 mill. kr. i Københavns lufthavn, et beløb, der ikke er betydeligt set i forhold til havnens

**[Ministeren for offentlige arbejder.]**

størrelse og kapacitet. Af dette beløb har staten ydet ca. 86 mill. kr., medens det resterende beløb er ydet af Københavns og Frederiksberg kommuner.

På grundlag af beregningerne over den fremtidige økonomi skønner man, at der allerede i 1961-62 skulle være så godt som fuld dækning for afskrivningerne og i 1971-72 tillige dækning for ca. 78 pct. af forrentningsbeløbet.

Ved disse beregninger er forudsat et uændret takstniveau. Fra luftfartsmyndighedernes side bestræber man sig på til enhver tid at fastsætte taksterne således, at der opnås rimelig dækning for de faciliteter, der ydes. Man er dog her, især hvad angår landings- og belyningsafgifter, ikke helt frit stillet, idet man dels til en vis grad — på grund af det skandinaviske luftfarts-samarbejde — må afpasse taksterne efter takstniveauet i Norge og Sverige, dels af konkurrencemæssige grunde må afpasse dem efter de takster, der beregnes i lufthavne uden for Skandinavien.

Når den tekniske udbygning er tilendebragt, vil man imidlertid tage spørgsmålet om eventuel forhøjelse af taksterne op til overvejelse for derved om muligt at forbedre havnens økonomi.

I bemærkningerne til § 2 er det omtalt, at man efter opførelsen af den ny ekspeditionsbygning har til hensigt at tage entré for adgang til særlige tilskuerpladser. Der vil herigennem være mulighed for at tilføre lufthavnen en ny indtægt af ikke ubetydelig størrelse. Jeg kan således oplyse, at man i Sverige i dag opkræver 25 øre i entré for adgang til visse tilskuerpladser på Bromma lufthavn, og at denne betaling indbringer ca. 80 000 svenske kroner om året.

Der er ingen tvivl om, at den udbyggede lufthavn vil blive et meget søgt udflygtssted, og at der vil blive et stort salg i havnens forretninger, først og fremmest i restaurationslokalerne, som derfor også er projekteret med henblik på et stort antal besøgende.

Det er mange penge, der fra statens side skal investeres for at få en lufthavn, der opfylder de krav, som fremtidens lufttrafik stiller, men man må herved være opmærksom på, at udgifterne ikke kan betegnes som uforholdsmæssige, når man

tager de beløb i betragtning, som af luftfartsselskaberne investeres i jetmateriel. En enkelt jetmaskine koster således med reservedele 57,5 mill. kr.

Det er ikke blot Danmark, der står over for valget, om det vil investere de beløb, der kræves for at møde jetalderen i lufttrafikken. Mange andre lande står over for det samme valg. Men Danmark slipper, takket være lufthavnens gode beliggenhed og egnethed, langt billigere end størsteparten af disse. Jeg kan således nævne, at lufthavnen i Zürich er projekteret udvidet for en udgift svarende til ca. 285 mill. kr. Herudover er der projekteret udbygning af lufthavnen i Genève. Til udvidelse af lufthavnen ved Amsterdam er der af de hollandske myndigheder bevilget et beløb svarende til 325 mill. kr.

I Italien bygger man en helt ny lufthavn. I Sverige, og muligvis også i Norge, må man bygge helt nye lufthavne, hvis man vil være i stand til at modtage jettrafikken, og udgifterne hertil vil langt overstige de investeringer, der er nødvendige for udbygningen af Københavns lufthavn.

Jeg tror, at man må indstille sig på, at der i løbet af nogle år vil blive tale om massetransport inden for luftfarten til nedsatte billetpriser, og at jetmaskinernes indsættelse i trafikken er optakten hertil.

Tendensen går allerede i dag i denne retning. De selskaber, der er tilsluttet den internationale organisation af luftfartsselskaber, IATA, har således fra 1. oktober 1956 indført en specialrabat på Nordatlanten for returbilletter med 15 dages gyldighed, og fra 1. april 1958 indføres på Nordatlanten en ny 3. klasse med endnu lavere priser.

Allerede herved vil nye grupper af passagerer benytte luftvejen.

Jeg vil gerne til slut nævne, at staten er indehaver af halvdelen af aktiekapitalen i DDL, som er den danske parthaver i SAS. Bestemmelserne herom og om Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfarts-samarbejde findes i lov nr. 493 af 20. december 1950.

Til grund for denne lov lå en aftale mellem de nationale norske, svenske og danske luftfartsselskaber om dannelse af et konsortium under betegnelsen Scandinavian Airlines System, der havde til formål for

## [Ministeren for offentlige arbejder.]

fælles regning at drive trafikflyvning og i forbindelse hermed stående virksomhed. Det svenske luftfartsselskab ABAs andel i konsortiet udgør tre syvendedele, medens det norske selskab DNLs og det danske selskab DDLs andele udgør for hver to syvendedele. I dette forhold deltager de 3 selskaber i overskud og tab. Overenskomsten mellem selskaberne løber til 1975.

Som indehaver af halvdelen af aktiekapitalen har staten en betydelig interesse i selskabets fortsatte beståen og trivsel, ligesom staten vil have interesse i at støtte det skandinaviske luftfartssamarbejde, som SAS er udtryk for.

Derimod er der ikke tale om, at staten yder subvention til SAS. En sådan støtte i form af tilskud fra staten til det nationale luftfartsselskab er almindelig i mange lande uden for Skandinavien.

Med disse bemærkninger skal jeg anbefale lovforslaget til det høje tings hurtige og velvillige behandling.

Den første sag på dagsordenen var:

*Første behandling af forslag til lov om ændring af lov om skolelæger.*

(Lovforslaget findes i tillæg A sp. 1233, fremsættelsen i tidenden sp. 2368).

Lovforslaget sattes til forhandling.

**Alfred Kristensen:** Allerede i 1943 blev der gjort forsøg på at få gennemført en lov om obligatorisk helbredsundersøgelse af børn i den skolepligtige alder. I landstinget blev der fremsat forslag herom; der blev foretaget en førstebehandling, og udvalgsbehandlingen var vidt fremskredet, da vi nåede den 29. august og rigsdagen som bekendt ophørte med sin virksomhed. Dermed bortfaldt lovforslaget, men det blev igen fremsat straks efter krigens afslutning og blev ophøjet til lov i 1946. Der blev i loven indsat en bestemmelse om revision

af loven efter 10 års forløb, og det kunne da være rigtigt nu, da loven har været gældende i 10 år og skal til behandling igen, at se tilbage på, hvordan denne lov har virket.

Til trods for at der her i tinget dengang blev udtalt megen anerkendelse og tilfredshed med, at vi nu fik en lov som den omtalte, måtte man jo forudse, at der ville blive visse vanskeligheder at overvinde ved en sådan lov, som fik så vidt forskellige virkefelter som København og de store købstæder og helt ude i de mindste landkommuner. Det kan heller ikke nægtes, at de kommunale myndigheder i landkommunerne ikke med glæde så hen til en ny udgift, som de mente måske ikke var strengt påkrævet, og der var vel også steder på landet, hvor man ikke mente, det var strengt nødvendigt at sende børn til læge, når de ikke var syge. Disse problemer har nu foreligget i de 10 år, der er gået, men det er mit indtryk, at man sjældent har fået en lov på et nyt område, der er gået mere ind i befolkningens bevidsthed som værende en rigtig lovgivning end netop loven om skolelæger. Jeg tror, det er sådan, at selv de forældre ude i visse landkommuner, som var meget betænkelige ved at skulle sende deres raske børn til læge, i dag betragter det ikke blot som selvfølgelig, men som noget, de ikke vil undvære. Jeg tror kort sagt, man kan sige, at loven om skolelæger er blevet en helt naturlig bestanddel af vor skolelovgivning, og at det ikke havde været nødvendigt at foretage en revision af loven nu, hvis der ikke havde været denne revisionsbestemmelse.

Jeg mener i og for sig ikke, der er grund til at foretage væsentlige ændringer i loven, og det er da ej heller foreslået. Før undervisningsministeren fremsatte det her foreliggende lovforslag, har der været foretaget visse undersøgelser. Bl. a. har loven været oversendt til indenrigsministeriets udvalg vedrørende helbredsundersøgelser af børn. Dette udvalg har afgivet en betænkning, som det kalder en foreløbig udtalelse, men