

[Formanden.]

dagsordenen for tinget førstkommande spørgetid.

Folketingets næste møde afholdes i morgen, torsdag den 16. maj, kl. 13 med følgende dagsorden:

- 1) *Spørgsmål om meddelelse af orlvo til folketingsmand Dose.*
- 2) *Spørgsmål om indkaldelse af stedfortræderen for folketingsmand Dose.*
- 3) *Anden behandling af:*  
Forslag til lov om universiteternes udbygning.
- 4) *Anden behandling af:*  
Forslag til lov om forskningsråd.
- 5) *Anden behandling af:*  
Forslag til lov om oprettelse af en institution på Amager i Forsorgscentret for København m. v., afdelingen for voksne.
- 6) *Anden behandling af:*  
Forslag til statsbanelov.
- 7) *Forespørgsel til justitsministeren af Poul Dam m. fl.*

Mødet hævet kl. 16<sup>49</sup>

## 50. møde.

Torsdag den 16. maj kl. 13.

**Formanden:** Udvalget angående forslag til lov om opspæringspræmiering har afgivet betænkning over nævnte lovforslag. Eksemplarer vil blive omdelt.

Udvalget angående undervisning og uddannelse har afgivet betænkning over forslag til lov om fritidsundervisning m. v. Eksemplarer vil blive omdelt.

Uden for dagsordenen giver jeg ordet til

ministeren for offentlige arbejder, for at han kan fremsætte en tidligere anmeldt redegørelse.

**Ministeren for offentlige arbejder (Guldberg):** I den forrige regerings åbningstale i folketinget i oktober 1967 blev der på trafikområdet bl. a. bebudet, at regeringen, inden folketinget blev hjemsendt på sommerferie, ville give folketinget lejlighed til under en debat at tage stilling til de aktuelle problemer om anlæg af en ny storlufthavn til afløsning af Kastrup samt anlæg af en fast forbindelse over Øresund. Det blev tillige bebudet, at der fra regeringen ville blive fremsat en redegørelse om provinslufthavnene og om dansk indenrigsflyvnings fremtidige organisation og driftsform. Med hensyn til det sidste punkt er det denne regerings agt så snart som muligt at give folketinget en redegørelse på grundlag af provinslufthavnsudvalgets betænkning. Min redegørelse i dag vil derfor indskrænke sig til at behandle problemerne i forbindelse med den nye storlufthavn og dennes sammenhæng med etablering af den faste forbindelse over Øresund.

Vi står her over for to meget store projekter, som har sat sindene i bevægelse gennem de sidste 5-6 år, hvor der i en lang række udvalg har været arbejdet meget intenst med problemerne. Der foreligger indtil nu i alt 4 betænkninger, som danner grundlaget for den drøftelse, der nu skal være.

Der er for den faste Øresundsforbindelses vedkommende det dansk-svenske Øresundsudvalgs betænkning af november 1962, som forudsatte, at en fast forbindelse over Øresund i linjen mellem København og Malmø blev udført som tunnel på strækningen Amager-Saltholm, som en dæmning over Saltholm og som højbro på strækningen fra Saltholm til Sverige. Forslaget om, at der skulle være tunnel mellem Amager og Saltholm, var motiveret i sikkerhedshensyn for lufttrafikken på den nuværende lufthavn i Kastrup, som ville blive kompromitteret af en højbro på denne strækning. Betænkningen af 1962 forudsatte ikke, at der blev anlagt en lufthavn på Saltholm, til trods for at en sådan mulighed indgik i kommissoriet for det udvalg vedrørende Københavns lufthavns fremtid, som ministeren for offentlige arbejder nedsatte den 18. oktober 1962,

[Ministeren for offentlige arbejder.]

Øresundsudvalgenes arbejde blev fortsat i den fælles dansk-svenske Øresundsgruppe, og denne etablerede kontakt med det nedsatte fremtidsudvalg vedrørende Kastrup lufthavn, således at der i redegørelsen „Faste forbindelser over Øresund“, som i oktober 1967 blev afgivet til regeringerne i Sverige og i Danmark, kunne gøres rede for, hvilke anlægstekniske og økonomiske konsekvenser det ville få for forbindelsen i KM-linjen, såfremt der etableredes en ny storlufthavn på Saltholm. Redegørelsen herfor er navnlig kommet til udtryk i bilag 5.3 i Øresundsgruppernes betænkning af oktober 1967.

Denne betænkning går i øvrigt ind for, at der senest i 1980 bør være etableret en fast forbindelse i linjen København-Malmø med to gange 3 spor til vejtrafik; men grupperne gør udtrykkeligt opmærksom på, at der ikke ved den foreslåede dimensionering af forbindelsen over Øresund er taget noget hensyn til den trafik, som måtte blive skaffet af en Saltholm lufthavn. Det er imidlertid klart, at en lufthavn vil medføre en sådan forøgelse af trafikken på strækningen mellem Amager og Saltholm, at 2 gange 3 vognbaner ikke vil være tilstrækkelige til både den faste forbindelse og til lufthavnstrafikken, hvis hele trafikken vel at mærke skal afvikles som vejtrafik.

Øresundsgrupperne er dog gået ud fra, at det af hensyn til de fornødne udfletningsanlæg på Saltholm ikke vil være trafikalt forsvarligt at udbygge en enkelt tunnelforbindelse til mere end 6 spor, og forudsatte derfor, at der nord for den faste Øresundsforbindelses tunnel på strækningen Amager-Saltholm må anlægges en vej tunnel alene til brug for lufthavnstrafikken, idet motorvejene i de to tunneler forudsættes forbundet på selve Saltholm.

Med hensyn til spørgsmålet om en ny Storlufthavn blev der, som nævnt, i oktober 1962 nedsat et udvalg vedrørende Københavns lufthavns fremtid. Baggrunden for beslutningen om nedsættelse af dette udvalg var, at kapaciteten i Københavns lufthavn i den form, den havde fået siden 1957, ikke på længere sigt kunne anses for tilstrækkelig til, at trafikafviklingen kunne ske på forsvarlig måde. Der henvistes endvidere til, at de i overensstemmelse med jet-

støjudvalgets indstilling gennemførte trafikrestriktioner ville medvirke til at fremskynde det tidspunkt, hvor Kastrup lufthavn blev for lille.

Fremtidsudvalget fik til opgave dels at fremskomme med indstilling om det tidspunkt, til hvilket en kapacitetsforøgelse i Kastrup ville være nødvendig, og om størrelsen af denne, dels at afgive indstilling om mulighederne for og udgifterne ved at løse det konstaterede behov gennem udvidelse af den eksisterende lufthavn, anlæg af en ny lufthavn på Saltholm, anlæg af en ny lufthavn på Sjælland eller bevarelse af Københavns lufthavn i dens nuværende udformning kombineret med et andet lufthavnsanlæg på Sjælland.

Da udvalget i november 1963 fremsatte forslag til ekspropriationer eller rådighedsindskrænkninger, omfattende meget betydelige arealer på Amager, med henblik på udbygning af den eksisterende lufthavn, besluttede regeringen i 1964, at arbejdet i fremtidsudvalget skulle fortsættes ud fra den forudsætning, at Kastrup lufthavn, når der til sin tid måtte være anlagt en ny storlufthavn andetsteds, skulle nedlægges. Fremtidsudvalgets kommissorium blev derved indskrænket til at omfatte tre hovedalternativer til løsning af lufthavnsproblemet: anlæg af en storlufthavn på Saltholm, anlæg af en ny lufthavn på den sydlige del af Amager og som den tredje mulighed anlæg af en ny lufthavn på Sjælland. I forbindelse med det sidste alternativ skulle udvalget fortsat belyse fordele og ulemper ved at bevare den nuværende lufthavn i Kastrup som lufthavn for visse typer af trafik.

I november 1965 gjorde fremtidsudvalget ministeriet for offentlige arbejder bekendt med resultatet af en undersøgelse, hvori der var givet nærmere belysning af fordele og ulemper ved storlufthavnens nærmere eller fjernere beliggenhed i forhold til København. Denne rapport indgår som bilag 2 i fremtidsudvalgets betænkning. Da ministeren for offentlige arbejder i marts 1966 yderligere havde orienteret finansudvalget om problemerne vedrørende udbygning af Københavns lufthavn og en eventuel åbning af flyvestation Værlose for civil trafik, fandt ministeriet tidspunktet inde til på ny at ændre fremtidsudvalgets kommissorium med

[Ministeren for offentlige arbejder.]

det formål at fremme udvalgets arbejde, således at en betænkning kunne afgives inden udgangen af 1966.

Selv om problemerne nu for fremtidsudvalget var begrænset til en undersøgelse af mulighederne Saltholm og Sydnamager for placering af en kommende storlufthavn, lykkedes det ikke før udgangen af 1967 at gøre udvalgets arbejde færdigt, hvilket for en væsentlig dels vedkommende måtte bero på afslutningen af de meget omfattende støjundersøgelser, som professor Ingerslev havde fået overdraget, og hvorom en udførlig rapport er optaget som bilag 6 A, B og C i fremtidsudvalgets betænkning.

I august 1967 fremkom der fra Øresundsbrokonsortiet til den daværende trafikminister, Horn, et skitseprojekt til inddæmning for en lufthavn på Saltholm, og de heri indeholdte tanker besluttedes det at bearbejde nærmere i et den 21. september 1967 nedsat særligt Saltholmudvalg, som fik til opgave hurtigst muligt at fremkomme med forslag til gennemførelse af en central lufthavn på Saltholm samt at fremkomme med materiale i tilstrækkeligt omfang til at muliggøre en sammenligning mellem Saltholmplanerne og Amagerplanerne i henseende til arealtilvejebringelse.

Umiddelbart efter regeringsskiftet blev der fra svensk side taget kontakt med mig vedrørende spørgsmålene om gennemførelse af den faste forbindelse i KM-linjen og om de meget konkrete planer med hensyn til anlæg af en Saltholmlufthavn. Det var mit indtryk, at en videreførelse af arbejdet i det særlige Saltholmudvalg ville medføre, at man fra svensk side ikke ville føle sig i stand til at tage stilling til Saltholmspørgsmålene ud fra den hidtil hævdede betragtning, at de danske undersøgelser måtte bringes til afslutning før en konkret stillingtagen i Sverige. Jeg var med min svenske kollega enige i, at der, selv om Saltholm agtes udnyttet til anlæg af en dansk lufthavn til afløsning af en anden dansk lufthavn, alligevel indgik visse fælles problemer, som man måtte give Sverige lejlighed til at deltage i udredningen af. Jeg tænker her først og fremmest på støjproblemer, som kan opstå i forbindelse med Saltholmlufthavnen, men også på spørgsmålet om det svenske luftrum, som måtte stilles til rådighed, for at en Salt-

holmlufthavn kunne benyttes uden væsentlige indskrænkninger i kapaciteten. Det førte til, at vi på et møde i København den 9. februar enedes om at nedsætte et dansk-svensk embedsmandsudvalg, som skulle forberede regeringsforhandlinger, så vidt muligt allerede i maj dette år, om anlægget af en fast forbindelse og om en lufthavn på Saltholm eller Sydnamager.

Under et møde den 3. maj i år i Stockholm havde jeg lejlighed til sammen med min svenske kollega at drøfte situationen omkring det iværksatte arbejde. Der blev her gjort udførligt rede for de iværksatte undersøgelser og de opnåede resultater, men jeg måtte konstatere, at en principbeslutning i Øresundsspørgsmålene i Sverige først ville kunne ske engang i løbet af efteråret. Derfor fik jeg min svenske kollegas tilslutning til, at der i det danske folketing ville kunne afgives en redegørelse om de danske storlufthavnsproblemer ud fra den betragtning, at der her er tale om en dansk opgave. Jeg har måttet bøje mig for, at man fra svensk side ikke ville være i stand til at behandle Øresundsproblemerne, inden den svenske rigsdag slutter den 31. maj i år, og vi må derfor se frem til, at det dansk-svenske embedsmandsudvalg vil kunne fremlægge oplæg; således at regeringsforhandlingerne vil kunne indledes i efteråret 1968.

Om selve problemstillingen med hensyn til en ny storlufthavn kan jeg sige, at de i tidens løb fremførte motiver for at nedlægge Kastrup lufthavn og erstatte den med en anden lufthavn i Københavnsområdet har været meget forskellige. Oprindeligt var den væsentligste grundelse de støjgener, som kom ved indførelse af jetflyene; vi erindrer sikkert alle tydeligt de mange protester, der opstod dengang. I erkendelse af situationens uholdbarhed iværksatte daværende minister Kai Lindberg støjrestriktioner og foreskrev en række procedurer, som stærkt kom til at hæmme den nyudbyggede lufthavns kapacitet. Det synes at være indlysende, at en udbygning af Kastrups banesystem, der går meget væsentligt uden for lufthavnens nuværende grænser, må mangedoble de støjproblemer, der gav anledning til gennemførelsen af de gældende beflyvningsprocedurer i Kastrup. Man kan jo som eksperiment forestille sig, at man tog de støjzoner, som professor Ingerslev i fremtidsudvalgets betænk-

## [Ministeren for offentlige arbejder.]

nings bilag 6 A, B og C har optegnet for en ny storlufthavn, og lagde dem ind på kortet placeret ved Kastrup lufthavns banesystem. Dermed ville man konstatere, at næsten hele Amager og dele af København ville blive belastet med helt uacceptable støjgener. Allerede af den grund må det være min bestemte opfattelse, at en udbygning af Kastrup til den fremtidige storlufthavn må betragtes som udelukket, og dermed er konklusionen altså, at der bør anlægges en ny storlufthavn til erstatning for Kastrup. Problemet bliver så hvornår og hvor.

I debatten om flytning af Kastrup til en anden placering er der jo også indgået andre argumenter, og jeg vil da gerne for mit vedkommende tage udgangspunkt i den indstilling, som netop er modtaget fra planlægnings- og anlægsudvalget vedrørende Kastrup lufthavn. I denne indstilling påviser udvalget klart, at det vil være udelukket inden for rammerne af den nuværende lufthavn at foretage udbygning af Kastrup, således at den kan klare trafikken længere end højst til i begyndelsen af 1980'erne. Hvis man tager sit udgangspunkt i forudsætningen om, at der ikke kan eller bør foretages en stor udbygning af Kastrup lufthavn, må man altså være enig med udvalget i, at Kastrups kapacitet vil være opbrugt i løbet af en periode på maksimalt 15 år, og at man altså senest i begyndelsen af 1980'erne må kunne tage en ny lufthavn i brug.

Nu er forholdet yderligere det, at Kastrup lufthavns kapacitet allerede er opbrugt, og det er derfor uomgængelig nødvendigt, at man snarest gennemfører en kapacitetsudvidelse, således at Kastrup kan klare trafiktilvæksten, indtil en ny lufthavn kan tages i brug. Hvis vi ikke gør det, vil der kunne opstå trafikvanskeligheder og kaos, som kan blive væsentlig værre end det, vi har oplevet i april måned.

Personlig tror jeg ikke på, at der i en sådan situation ville blive tale om, at al trafik af betydning ville blive overflyttet til andre hovedlufthavne i Nordeuropa. Man har nok

talt meget om, at Hamborg ville overtage Københavns rolle som nordeuropæisk lufthavnscentrum, men jeg tror ikke, det er særlig realistisk. Så længe vi har vort fælles skandinaviske luftfartsselskab, vil det altid lægge en væsentlig del af sin trafik i København, selv om kapacitetsforholdene ikke er tilfredsstillende. Noget andet er, at der vil være sat en stopper for udviklingen af luftfarten over København, og der vil blive tale om et rent ud elendigt serviceniveau. Vi måtte således regne med færre forbindelser ud af København, idet SAS i alle tilfælde på grund af trafikophobning i København ville undgå at transitere over København fra Norge og Sverige.

Jeg vil i denne forbindelse også sige, at det netop er SAS-trafikkoncentrationen i København, der skaber de særlige problemer med hensyn til transit- og transfertrafik. Den store transittrafik er med til at skabe kapacitetsnød i Kastrup, og de mange transfer- og transitpassagerer er med til at fremskynde det tidspunkt, hvor vi har behov for gennemførelse af væsentlige udvidelser af passagerfaciliteterne.

Transiteringen over København er som bekendt ikke særlig populær i Sverige og Norge, men den er utvivlsomt nødvendig i vidt omfang lang tid fremover; fra svenske og norske lufthavne vil der kunne etableres væsentlig flere flyvninger til udlandet, når transiteringen sker over København, hvor der kan fyldes passagerer på.

I Kastrup er hverken banesystem, passagerfaciliteter eller fragtfaciliteter i orden. I året 1967 passerede godt 4,8 mill. passagerer gennem lufthavnsbygningen i Kastrup, og heraf var knap 2 millioner i transit. Samme år var det samlede operationstal 135.000 starter og landinger. Man må i denne forbindelse være opmærksom på, at det banesystem, vi har i Kastrup, når der også skal tages hensyn til støjrestriktionerne, ikke er særlig hensigtsmæssigt og i virkeligheden kun har en kapacitet for instrumentflyvning på 100.000 operationer om året.

[Ministeren for offentlige arbejder.]

De af fremtidsudvalget udarbejdede prognoser for de kommende års trafikudvikling, som er lagt til grund for udvalgenes arbejde, viser, at vi i 1980 må regne med i Kastrup at have 240.000 operationer om året, hvoraf de 140.000 vil være rute-, 40.000 charter-, 20.000 fragt- og 40.000 andre operationer. Samme år, altså 1980, må man regne med, at Kastrup vil have 13 mill. passagerer, hvoraf de 9 millioner vil komme med rutefly og de 4 millioner med charterfly. For rute-trafikkens vedkommende kan man ikke regne med større trafiktillvækst i passager-tallet end 10-15 pct. om året; for antallet af starter og landinger må man vente omkring 8 pct.s tilvækst pr. år.

Det ligger væsentlig vanskeligere at vurdere fragtflyvningen. I 1967 omsattes over luftgodsstationen i Kastrup 77.000 t luftfragt. Det tal ventes i 1980 at ville være øget til 600.000 t. Men på fragtflyvningens område går udviklingen så hurtigt, at man allerede nu med sikkerhed kan sige, at luftgodsstationen på Kastrup vil have nået sin kapacitetsgrænse i løbet af 3 år, og der må derfor i god tid forinden være tilvejebragt nye faciliteter for luftfragten dér.

For 10 års perioden fra 1980 til 1990 regner man med, at passagertrafikken vil stige til 20 mill. passagerer om året, hvoraf 14 millioner i rutetrafik og 6 millioner i chartertrafik. Antallet af operationer vil være steget til 320.000 om året, hvilket svarer til 100 operationer, altså starter og landinger, i den travle time. Og for luftfragten vedkommende er man i 1990 kommet til et tal så stort som 1,7 mill. t omsat over København.

Jeg mener, man skal være forsigtig med alt for blankt at tro på prognoser. De kan altid opstilles ud fra forskellige forudsætninger. Men ved disse prognoser har vi haft mulighed for at få udtalelser af amerikanske eksperter, og det har den fordel, at de er 10-15 år foran os i trafikudviklingen og derfor har et grundlag for at udtale sig. Endvidere må jeg gøre opmærksom på, at SAS, som nu har afgivet en udtalelse i remis til det svenske kommunikationsdepartement, i denne har udtalt, at prognoserne er vel pessimistiske. Så jeg skal nok være forsigtig med at tage alt for håndfast på disse tal.

Det har specielt været anført, at en ny københavnsk storlufthavn skulle etableres

væsentligt af hensyn til interkontinental trafik. I dag er fordelingen mellem de skandinaviske hovedlufthavne sådan, at SAS har ca. 50 pct. af sine interkontinentale afgang fra København, resten er ligeligt fordelt mellem norske og svenske lufthavne. For 10 år siden var der praktisk talt ingen interkontinentale afgang direkte fra svenske og norske lufthavne, men kravet om direkte ruter har ført til en trafikomlægning, og de prognoser, som SAS har udarbejdet for udviklingen i de kommende 7 år, viser, at man regner med, at København vil have ca. 43 pct. af de interkontinentale afgang i 1975, mens Norge vil få en væsentlig fremgang til 33 pct. og Sverige vil blive stående omkring de 24 pct. Tendensen, som man må tage med i billedet, vil derfor være, at alle tre skandinaviske lande før eller senere får deres storlufthavnsproblemer. Vi ved da også, at sådanne overvejelser er i gang, og de hviler altså på et realistisk grundlag, også selv om vi tager vore egne planer i betragtning. De er jo i gang i Norge vedrørende Bergen eller Sola og for Stockholm Arlanda, hvor banesystemet er i orden.

Jeg skal derefter sige nogle ord om alternativerne for en sådan storlufthavns placering. Det fremgår af fremtidsudvalgets betænkning bilag 2, at ulemperne ved at placere en ny storlufthavn i lang afstand fra København er for store til, at de muligheder, der har været inde i billedet tidligere om anlæg af lufthavne i Lammefjorden og på Stevns, kan anses for realistiske. Da arbejdsgruppen afgav sin indstilling, førte det jo, som jeg nævnte før, også til en ændring af kommissoriet, og det må jeg opfatte på den måde, at den tidligere regering var enig i, at den ny storlufthavn bør placeres så tæt ved København, som det er forsvarligt ud fra støjmæssige og luftrumsmæssige hensyn.

Så vidt jeg kan se, er det derfor kun relevant at diskutere spørgsmålet om placeringen af lufthavnen på Sydamager eller Salt-holm. For at kunne gøre det er det nødvendigt at redegøre for støjforhold og luftrum. Behandlingen af støjforholdene har indtaget en fremtrædende plads i det udvalgsarbejde, der har fundet sted. Jeg skal ikke gå i detaljer her, men jeg vil gerne give en sammenfatning. For det første må det fastslås, at der ikke i et tætbebygget område som Øresundsregionen kan findes nogen place-

[Ministeren for offentlige arbejder.]

ring for en storlufthavn, som ingen støjulemper giver, og for det andet, at der heller ikke inden for dette område, Øresundsregionen, kan findes placeringer, som giver mindre støjulemper end de to muligheder, vi har undersøgt, Saltholm og Sydamager.

Det er meget kompliceret at give et sammenfattende billede, og jeg kommer i høj grad til her at henviser til de udførlige oplysninger, der ligger i de nævnte betænkninger. Jeg vil dog gerne sige, at det billede, der findes heri, ikke er det endelige. Man skal også gøre opmærksom på, at der allerede under udvalgsarbejdet er sket ændringer i de oprindelige forudsætninger for støjundersøgelserne: Lufthavnens placering og startbanernes retning er ændret noget, og der er opnået væsentlige forbedringer i støjmæssig henseende herved.

Endvidere er der i betænkningen peget på yderligere muligheder for under det videre arbejde at finde løsninger med hensyn til trafikafviklingen, som uden at formindske anlæggets kapacitet kan bidrage til at formindske støjgenerne, ligesom en fornyet gennemgang af forudsætningerne kunne vise, at disse på visse punkter måske i første omgang har været for pessimistiske. Det arbejde er i gang som et led i det dansk-svenske embedsmandsudvalgs arbejde, og uden at foregribe noget kan jeg sige, at man på 3 punkter ventes at kunne foretage korrektioner, som vil bidrage til at tegne et lysere og måske et mere realistisk billede af de fremtidige støjforhold end det, vi har i de foreliggende betænkninger.

Dels drejer det sig om udflyvningsvejene, hvor man kan foretage ændringer og kan gå væk fra nogle af de forudsætninger, der hidtil har været gældende. Endvidere skal man være opmærksom på, at i de trafiksvage perioder, og det vil først og fremmest gælde om natten, vil man have mulighed for helt at undgå støjgener. En udnyttelse af muligheden for at henlægge nattrafik til støjmæssigt gunstige baner bør derfor benyttes og kan benyttes. Og endelig må det også siges, at det er forsvarligt at regne med, at de enkelte flytyper gennemgår en udvikling; man går ud fra, at støjen kan blive indtil 5 decibel lavere end den støj, der er regnet med i betænkningerne. Baggrunden for dette er en ændret vurdering af de seneste års udvikling

inden for flyproduktionen, der altså synes at give grundlag for en mere optimistisk vurdering.

Ses der bort fra disse særlige problemer, er der som nævnt på en række punkter grund til at forvente, at det faktiske støjbillede vil tegne sig gunstigeré, og dette gælder, uanset om storlufthavnen placeres på Saltholm eller på Sydamager, idet relationen mellem de to støjbilleder principielt ikke ændres ved de korrektioner, jeg her har omtalt.

Skal man på det foreløbige grundlag, som vi har i dag, ud fra rent støjmæssige vurderinger afveje de to placeringer over for hinanden, er der altså to forhold, man særlig skal hæfte sig ved. For det første, at Saltholm som ø har den fordel, at den er omgivet af en naturlig beskyttelseszone, som hindrer, at bebyggelsen med årene kan krybe helt ind på lufthavnen og kvæle den. Lufthavnen på Sydamager vil blive omgivet af vand på tre sider, og selv om denne placering på grund af en gennemgående længere afstand til de nærmeste byer i visse henseender frembyder fordele, har man på den anden side her problemet, hvordan man skal hindre, at bebyggelsen nordfra vokser for tæt ind på lufthavnen. Der kræves en permanent friholdelse for boligbebyggelser og dermed ligestillet udnyttelse, og de erfaringer, vi har, siger jo, at alle gode viljer på dette område alligevel kan blive overvundet, og at det kan ende med at blive, som vi jo har erfaring for det i Kastrup, at man alligevel trods alle regler havner i at få et naboproblem. Og har man først det, bliver det kostbart; det er jo også det, vi betaler for i øjeblikket i Kastrup.

Om luftrumsproblemet vil jeg sige, at det er jo ikke noget nyt problem. I Øresundsregionen har vi flere danske og svenske, både civile og militære lufthavne liggende i indbyrdes ikke særlig stor afstand, og der kræves allerede i dag et vidtgående samarbejde mellem de berørte myndigheder for at sikre en tilfredsstillende afvikling af trafikken. — men dette er jo samtidig beviset for, at det kan lade sig gøre. De problemer, der her er tale om, vil, ganske uanset hvilken placering af fremtidige lufthavne i regionen man måtte vælge, vokse i de kommende år alene som følge af en stærk stigning i trafikken og tilkomsten af stadig hurtigere typer af fly.

**[Ministeren for offentlige arbejder.]**

Derfor er det naturligvis ikke ligegyldigt, hvordan lufthavnene placeres i forhold til hinanden, og hvordan man placerer start- og landingsbaner. Det er af største betydning, fordi det naturligvis her gælder om ikke at investere betydelige beløb i udbygning af en kapacitet, som man bagefter ikke er i stand til at udnytte fuldt ud.

Disse luftrumsproblemer har været meget nøje drøftet af vore flyveledelseseksperter i samarbejde med amerikanske eksperter og under hensyntagen til de eksisterende og planlagte lufthavne i området. Som det fremgår af de betænkninger, jeg har nævnt, er resultatet blevet, at det under bestemte forudsætninger vil være muligt at etablere et stort set tilfredsstillende trafiksystem for beflyvningen af en storlufthavn, hvad enten denne placeres på Saltholm eller på Syd-amager. Jeg vil imidlertid gerne understrege, at det for i praksis at nå til dette resultat vil være afgørende, at de forudsætninger, der er gjort, opfyldes. Dette kræver først og fremmest, at der både på dansk og på svensk side fremtidig såvel kvantitativt som kvalitativt indsættes større ressourcer end hidtil inden for flyveledelserne i regionen. Der kræves en fælles dansk-svensk planlægning og en vidtgående koordinering og standardisering på et meget avanceret niveau med hensyn til uddannelse af personale og anskaffelse af udstyr.

En endelig stillingtagen fra svensk side til den fra dansk side anviste løsning foreligger ifølge sagens natur endnu ikke. Men det er mit indtryk, at svenske eksperter kan gå ind for denne løsning under bestemte forudsætninger, som i det væsentlige svarer til dem, vi selv har opstillet. Der kan dog ikke være tvivl om, at man fra svensk side ud fra rent flyveledelsesmæssige vurderinger var mere interesseret i, at den danske storlufthavn blev placeret på Syd-amager end på Saltholm. Det må formentlig også medgives, hvad der ikke kan undre nogen, at problemerne ved de to placeringsmuligheder i relation til de svenske lufthavne vil være noget større for en lufthavn på Saltholm end på Syd-amager.

Jeg skal derefter give nogle økonomiske oplysninger.

Den væsentligste ulempe ved Syd-amager-

løsningen er de højere arealerhvervelsesudgifter; de er ca. dobbelt så høje som ved en Saltholmløsning. Den væsentligste ulempe ved Saltholmløsningen er naturligvis de relativt høje adgangsomskostninger. Der er i betænkningerne opstillet udførlige tal, og jeg skal ikke bruge tiden her til at gennemgå disse sammenligninger, som man jo har adgang til at gøre sig bekendt med gennem studium af betænkningerne.

Man kan diskutere, hvor meget anlæg af en Saltholmlufthavn vil fordyre en fast forbindelse til Sverige. Man regner med et beløb i størrelsesordenen 285 mill. kr., og det er naturligvis et spørgsmål, hvor sådanne udgifter skal placeres. De egentlige anlægsudgifter for første etape af en Saltholmlufthavn vil være 1.600 mill. kr. til selve lufthavnen og 250 mill. kr. til landvindingsforanstaltninger. En firsporet forbindelse vil koste ca. 500 mill. kr., og de samlede anlægsudgifter går altså op i 2.350 mill. kr. Der bliver i forhold til Syd-amagerløsningen tale om en merinvestering på 150 mill. kr.; men jeg er nødt til at gøre opmærksom på, at de to overslag ikke direkte kan sammenlignes. I Saltholmudvalgets betænkning er de egentlige lufthavnsudgifter på Saltholm opgjort til 1.910 millioner, hvortil kommer indæmningsinvesteringen.

Ved vurderingen af rentabiliteten af de forskellige placeringer mener jeg, man må se bort fra den faste forbindelse, da det må forudsættes, at denne skal finansieres selvstændigt ved afgifter pr. passager for benyttelsen, og forskellen mellem de to anlæg reduceres derved betydeligt. Når man ser på de egentlige lufthavnsanlæg, kan det endda være, at Saltholmløsningen kan blive lidt billigere end Syd-amagerløsningen, selv hvis man for Saltholm i værste tilfælde skal betale nogle meromkostninger til den faste forbindelse. På dette punkt må jeg sige at værdien af den gratis støjfri zone, som er svær at sætte om i penge, også må indgå.

Jeg skal derefter komme med nogle bemærkninger om organisation og finansiering.

Man har herom fra Saltholmudvalget peget på, at det bedste ville være at lade en ny storlufthavn finansiere gennem privates optagelse af lån i udlandet med statsgaranti, så man kunne overlade anlægget til et privat konsortium på koncessionsbasis. Jeg vil



[Ministeren for offentlige arbejder.]

gerne sige, at det er en tanke, jeg har megen sympati for; men det er naturligvis klart, at den må overvejes nærmere.

I Saltholmudvalgets betænkning er det foreslået at koble lufthavnen på Saltholm og den faste forbindelse sammen i den samme regie. Hvis man gør det, vil det selvfølgelig være nemmere at gøre det samlede anlæg rentabelt, men det indebærer til gengæld nogle vanskeligheder med hensyn til spørgsmålet om den økonomiske fordeling. Jeg mener f. eks. ikke, at man vil kunne fastslå, at et overskud på den faste forbindelse kunne benyttes til betaling af en lufthavn. Man arbejder videre med disse spørgsmål i det dansk-svenske embedsmandsudvalg.

Jeg kan i øvrigt om de talmæssige oplysninger som før nævnt henvise til det, der foreligger i betænkningerne.

Jeg skal også sige lidt om indtægterne. I Kastrup har vi i dag en samlet indtægt på 18 kr. pr. passager, og med samme gennemsnitsindtægt vil vi i 1980 være oppe på en indtægt af 260 mill. kr. om året. Det betyder, så vidt jeg kan se, at lufthavnsafgifterne, hvad enten man placerer en ny lufthavn på Saltholm eller på Sydamerger, på det nærmeste må fordobles, når en storlufthavn tages i brug. Men dette er ikke så uacceptabelt, som det kan lyde, for det medfører blot, at danske lufthavnsafgifter derved vil komme på samme niveau som dem, man arbejder med i de svenske og norske hovedlufthavne, og selv om man, hvad ingen jo går ind for i øjeblikket, skulle vælge at udbygge Kastrup på stedet, må man også her imødesee denne stigning af lufthavnsafgifterne i det lange løb.

Konklusionen af de bemærkninger, jeg har gjort, må med hensyn til selve storlufthavnen være, at man må have en afløsning for Kastrup lufthavn senest i begyndelsen af 1980erne. Jeg tror, det er urealistisk at regne med 1976 eller 1977, som i betænkningen er omtalt som overflytningstidspunkt. Det betyder ikke, at der ikke kan spares væsentlige investeringer i Kastrup lufthavn, og dem skal jeg nævne. Men spørgsmålet er derefter for mig, om man ikke skal give sig den fornødne tid til at planlægge den nye storlufthavn effektivt. Både Sydamerger og Saltholmløsningen kan bruges, og fra et forbrugersynspunkt vil de to løsninger stort

set blive lige dyre og ikke dyrere, end de svenske og norske er i dag.

Jeg anser det imidlertid også for væsentligt, at vi ikke nu fra dansk side forsøger at lægge os fast på, hvornår en fast forbindelse over Øresund skal etableres i KM-linjen. Dette spørgsmål må indgå i en større sammenhæng med prioriteringen af de store trafikopgaver, og en debat herom vil kunne føres til efteråret, når man fra dansk og svensk side er rede til at træffe en principbeslutning i Øresundsspørgsmålet. Det er dog helt nærliggende at sige, at man fra folketingets side må gøre sig klart, at Kastrup ikke længere kan klare trafiktilvæksten, og at lufthavnen derfor må udbygges. Der er ved at blive udarbejdet en indstilling derom. Lufthavnen skal altså holde ca. 10 år endnu, og den kan i bedste fald og med visse udbygninger holde i 15 år, mens man gennemfører den nye storlufthavn. Jeg skal ikke komme ind på enkeltheder om de anlæg, som måtte være nødvendige for at klare dette; men jeg kan sige, at de samlede nødvendige investeringer i Kastrup af planlægningsudvalget opgøres til 517 mill. kr. i de næste 10 år. Disse investeringer er nødvendige, for at man kan klare trafiktilvæksten, indtil en ny lufthavn kan tages i brug.

Hvis anlægget af en storlufthavn fremmes så meget, at den kan tages i brug i slutningen af 1970erne, vil der kunne spares en investering på 150 mill. kr. af de her nævnte. Man kan synes, at investeringerne i Kastrup lyder meget store i betragtning af, at lufthavnen kun kan holde en kort tid endnu, men vi må her tage i betragtning, at driftsøkonomien i Kastrup lufthavn allerede i begyndelsen af 1970erne vil være så god, at lufthavnen vil kunne selvfinansiere sine investeringer for resten af levetiden.

Nu er dette ikke i sig selv afgørende. Det vigtigste er, om vi kan holde trit med trafikens vækst, så der overhovedet bliver et grundlag fremefter. Derfor vil jeg gerne nævne, at hvis man forestiller sig, at vi holder op med at investere i Kastrup omkring begyndelsen af 1980erne, hvor vi altså kunne regne med 13 mill. passagerer om året, vil det altså ligge klart, at Kastrup ikke vil kunne modtage trafiktilvæksten for de kommende år, og det vil efter de prognoser, vi har, betyde, at man i 10 års perioden efter 1980 mister en samlet indkomst på 850



[Ministeren for offentlige arbejder.]

mill. kr. i indtægter, såfremt Kastrup „løber fuld“, uden at man har sikret overflytningsmuligheder til andre.

Jeg skal til sidst sige, at jeg her har søgt at holde mig til de kendsgerninger og facts, som er nødvendige for folketinget, hvis det skal gå ind i en sag, der jo er så omfattende både teknisk og økonomisk. Jeg mener, at det foreliggende talmateriale viser, at en hurtig investering i en storlufthavn er ubetinget nødvendig, hvis vi fortsat skal have et nordeuropæisk luftfartscentrum her.

Der indgår også i dette spørgsmål væsentlige momenter, som ikke kan gøres op i penge eller på anden måde måles. Så kan man kalde det mere eller mindre følelsesbetonede; man kan også kalde det et spørgsmål om at have næse for forretninger. Mange af de store trafik anlæg, vi disponerer over, er blevet til, uden at man dengang i diskussion om deres etablering kunne forlange eller få sikre garantier for, at de i fremtiden ville afkaste indtægter, der gjorde investeringerne rentable. Overvejelserne i gamle dage beroede vel nok på nogle fornemmelser, som man kunne kalde for købmandskab. En sådan fornemmelse tror jeg også mange af folketingets medlemmer vil anlægge over for denne sag, og dertil kommer så, at vi i løbet af kort tid skal træffe beslutning om noget, som kan betyde et bidrag til velferdsudviklingen i det skandinaviske område, og hvor vi også skal være opmærksom på vore egne, lokale forhold.

Mange dispositioner, ja, næsten alle store dispositioner i Københavnsområdet, afhænger af, om der træffes hurtig beslutning i Øresundsspørgsmålene. I Storkøbenhavn arbejder man med svære trafikproblemer: tunnelbanerne, Søringen, havnens fremtid. Hvis der disponeres enkeltvis med hensyn til løsning af sådanne meget kostbare trafikprojekter, vil der blive gjort mange fejl, når man ikke har en sikker afgørelse af, hvor den kommende storlufthavn skal placeres. Efter min opfattelse er dette nøgleproblemet i hele det storkøbenhavnske trafikplanlægnings- og i øvrigt også boligudbygningsspørgsmål, og man kan derfor ikke højt nok vurdere betydningen af en hurtig beslutning, så den statslige og kommunale planlægning kan fortsætte på et sikrere grundlag, end den hidtil har haft.

Må jeg til sidst igen fremhæve de nordiske perspektiver, der ligger i dette. For mig at se vil en fast forbindelse over Øresund og anlægget af en storlufthavn på Saltholm betyde mulighed for en øget erhvervsmæssig integration, som ikke alene har betydning for Danmark og Sverige, men som har skandinavisk betydning. Historien viser jo, at lige gyldigt hvilke grænser landene selv sætter op mellem hinanden med hensyn til told og andre økonomiske restriktioner, er etablering af trafikforbindelser noget, der fjerner skellene og fremmer erhvervsudviklingen. En snarlig løsning af Øresundsproblemerne vil derfor stærkt — som det også er fremhævet af Nordisk Råd — kunne medvirke til at skabe det kraftcentrum i Øresundsregionen, således at vi i Skandinavien kan tage konkurrencen op også med det øvrige europæiske område.

**Formanden:** For en anden gangs skyld gør jeg opmærksom på, at taletiden ved fremsættelse af redegørelser fra ministre er en halv time.

Den første sag på dagsordenen var:

*Spørgsmål om meddelelse af orlov til folketingsmand Dose.*

**Formanden:** Dersom ingen gør indsigelse, vil jeg betragte det som vedtaget, at den ønskede orlov meddeles fra og med den 16. d. m. (Ophold). Det er vedtaget.

Man gik derefter til:

*Spørgsmål om indkaldelse af stedfortræderen for folketingsmand Dose.*

**Formanden:** Dersom ingen gør indsigelse, vil jeg betragte det som vedtaget, at stedfortræderen indkaldes. (Ophold). Det er vedtaget. Hr. Ib Kolbjørn vil herefter blive indkaldt som midlertidigt medlem af folketinget fra og med den 16. d. m.

Den næste sag på dagsordenen var:

*Anden behandling af forslag til lov om universiteternes udbygning.*

(Første behandling af lovforslaget (nr. 96) findes i tidenden sp. 2279, udvalgets betænkning i tillæg B. sp. 375).