

[Ministeren for offentlige arbejder.]  
ning — at når man ikke tidligere har villet rette lovgivningen af i forhold til ekspropriationsloven af 1964, så er det egentlig, fordi man har den opfattelse i ministeriet for offentlige arbejder, at der ikke er tale om nogen stramning og nogen realitetsændring, at det mere er en formel tilpasning, som man derfor foretager ved lejlighed; deri ligger altså også til en vis grad et standpunkt med hensyn til det spørgsmål, om der skulle være en stramning i det — det er i hvert fald ikke hensigten. Så må vi vel drøfte spørgsmålene nærmere i udvalget.  
Jeg takker i øvrigt for tilslutningen.

**Sigsgaard:** Jeg takker for ministerens svar og håber, at vi kan vente et initiativ på dette område. Når jeg tager ordet igen, er det for at forebygge enhver misforståelse. Jeg gik ikke forleden dag ind for, at vi bare skulle lade lufthavnen blive liggende i Kastrup ganske uanset støjproblemerne. Hvad jeg sagde forleden dag, var, at det kan ikke hjælpe, at vi koncentrerer undersøgelserne om Saltholm og mere eller mindre ligesom på forhånd på grund af forståelig sympati for Saltholmløsningen vælger den og undlader at foretage en række undersøgelser vedrørende Sydamericaløsningen, som burde foretages, og også undlader overhovedet at arbejde med spørgsmålet om, hvorvidt der er mulighed for, at lufthavnen simpelt hen kan udbygges dér, hvor den ligger. Selvfølgelig kan en sådan udbygning ikke ske — deri er jeg ganske enig med ministeren — hvis støjproblemerne bliver alt for overvældende; det er klart, at støjproblemerne er en meget afgørende faktor, når vi diskuterer lufthavnsplacering.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Lovforslagets overgang til anden behandling vedtages uden afstemning.*

**Formanden:** Efter de faldne udtalelser foreslår jeg, at lovforslaget henvises til et udvalg på 17 medlemmer. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

*Første behandling af forslag til lov om udbygning af Københavns lufthavn.*

(Lovforslaget (nr. 135) findes i tillæg A. sp. 2781, fremsættelsen i tidenden sp. 2504).

Lovforslaget sættes til forhandling.

**Horn:** Vi er jo her i tinget gentagne gange blevet bekendt med, at Kastrup lufthavns proportionelle muligheder er ved at blive begrænsede. Vi så jo sidste sommer, at trafikken lå lige på kanten af, hvad der er forsvarligt, og da problemet naturligvis også har været drøftet i relation til spørgsmålet om opførelse af en storlufthavn på Saltholm, sådan som det er kommet til udtryk i beretningen af 28. november i fjor, er det ganske klart, at dette lovforslag må gennemføres snarest muligt, både af sikkerhedsmæssige grunde, af hensyn til den service, som den skandinaviske centrallufthavn må yde, af hensyn til lufthavnens økonomi og af hensyn til luftfartsselskabernes økonomi, som jo ikke kan være nogen nation uvedkommende, fordi det er et spørgsmål om nationalproduktet — og det er det i særlig grad for de nordiske lande. Af disse grunde kan vi anbefale lovforslaget til en hurtig behandling, men jeg henstiller, at det henvises til udvalget om storlufthavnen.

**Stærh Johansen:** Dette lovforslag er jo et typisk udtryk for den meget store stigning i lufttrafikken ikke alene i Danmark, men også andre steder. Da vi i 1957 vedtog at udvide lufthavnen til de dimensioner, den har, var der nogen ængstelse for, at man havde lavet lufthavnen for stor, men allerede i dag kan man altså konstatere, at trafikken er vokset så meget, at den har overfløjet det antal landinger og starter, man dengang opererede med. Denne udvikling er så fortsat på andre områder. For det første er privatflyvningen vokset, men også charterflyvningen, som dengang i forhold til nu kun var i sin vorden, har jo taget et meget stort omfang, og det nye, som man også må regne i den kommende tid vil vokse uhyre meget, er fragtflyvningerne, som vi i virkeligheden her i Skandinavien er lidt tilbage med i forhold til f. eks. Amerika; vi må regne med, at

[Stæhr Johansen.]

fragtflyvningerne vil få en større og større betydning. Det vil altså sige, at lufthavnens udnyttelse, der i øjeblikket i virkeligheden er større, end dens kapacitet er beregnet til, vil vokse yderligere; man ved jo, at prognosen for stigningen er på 10 pct. om året, og de amerikanske eksperter, man har haft til at se på den nye storlufthavn, vi skal have, mener endda, at disse tal er for små. Også SAS-direktør Karl Nilssons udtalelser i Berlingske Tidende i dag giver udtryk for, at mange flere mennesker vil komme til at flyve i de kommende år end nogen sinde før, ligesom rejserne qua de store maskintyper vil blive billigere. Hele det talmateriale og alle de prognoser, der er til rådighed, viser, at selv om man meget hurtigt vedtager en storlufthavn, er det nødvendigt, at man udbygger Kastrup. Jeg har også forstået, at den parallelbane, som man vil bygge, vil være i stand til at tage en trafikforøgelse på omkring 70 pct., og det betyder altså, at vi er dækket ind i nogle år, op til omkring 1975-76, hvor der er mulighed for, at de første baner på en ny storlufthavn er færdige, hvis det altså bliver Saltholm, som der jo ved trafikdebatten forleden dag var en overvældende stemning for. Der vil altså være en mulighed for, at man kan løse problemerne nogenlunde, selv om jeg er sikker på, at vi går ind i nogle meget vanskelige passager i det kommende par år, hvor Kastrup ikke har evnen til at tage den store stigning i trafikken.

Det er uhyre mange penge, det koster, og når man ved, at der kan spares ca. 200 mill. kr., hvis man vil være i stand til at få en ny storlufthavn åbnet omkring 1975-76, så tror jeg nok, at man i det udvalg, som jeg går ud fra bliver nedsat, sammen med ministeren meget stærkt må overveje tempoet i arbejdet herinde for at få fastlagt, hvordan lufthavnsudvidelserne skal være. Jeg tror, det er meget betydningsfuldt, at man får opstillet en plan, og at man meget hurtigt finder frem til, hvad man ønsker at gøre. Men jeg skal ikke gentage debatten fra i torsdags. Jeg kan kun sige, at mit parti er velvilligt indstillet over for lovforslaget og dets hurtige gennemførelse.

**Holmberg:** For de mere udenforstående kan det måske se lidt mærkeligt ud, at efter

at der er afgivet beretning vedrørende en ny storlufthavn på Saltholm, som altså et stort flertal går ind for, med de kæmpemæssige investeringer, som det virkelig drejer sig om, flere milliarder kr., kommer nu ministeren med forslag om udvidelse af Kastrup lufthavn, den Kastrup lufthavn, som vi forventer bliver nedlagt. Det er i øvrigt ret store udvidelser, det drejer sig om, en beløbsramme foreløbig på ca. 350 mill. kr. Det kan måske, som man anfører, lyde lidt mærkeligt, men jeg skal alligevel anbefale lovforslaget og kort begrunde min anbefaling.

De prognoser, vi indtil nu har haft at arbejde med for udviklingen inden for flyvningen, har jo egentlig vist sig at være forkerte. Det er på ingen måde nogen bebrejdelse, for det har samtlige prognoser over hele verden været. Flyvningen har nemlig taget opsving, som ingen havde tænkt sig muligheden af bare for nogle år siden. Vi kan altså konstatere, at prognoserne stort set har været forkerte, hvad passagerantal angår, og noget lignende gør sig gældende, hvad angår godstrafikken. Jeg vil lige kort til orientering her nævne, at passagerantallet, hvis det blot stiger 10 pct., i 1980 vil udgøre 21 millioner i stedet for de tidligere beregnede ca. 13 millioner. At det så bliver nødvendigt med drastiske foranstaltninger, endda ret hurtigt, behøver i og for sig ingen særlig, nærmere motivering.

Ministeren anfører, at det eksisterende banesystem på Kastrup allerede er fuldt udnyttet, og at der allerede sidste sommer, i 1968, har været vanskeligheder forbundet med en bare nogenlunde tilfredsstillende afvikling. Ja, det tør antydes. Det er vi mange der efterhånden har stiftet bekendskab med. Det kan ikke være særlig tilfredsstillende for nogen af parterne, hverken for flyveselskaberne eller lufthavnen eller passagererne, at vi ofte, hvor der er en flyvetid på ca. 25 minutter indenrigs, må vente op til tre kvarter, inden vi får lov til at starte. Som jeg nævnte, kan det være ubehageligt for passagererne, men det er også alt for dyrt. Det passer faktisk meget, meget dårligt sammen. Nu ved vi jo godt, at der er visse tider, hvor det er værst med afviklingen, det anføres i bemærkningerne, nemlig kl. 8-10, kl. 13-14 og endvidere kl. 16-18, og ved for-

## [Holmberg.]

nufte forhandlinger med charterselskaberne er chartertrafikken henlagt til andre tidspunkter. Endvidere ved vi også, at en aflastningslufthavn ved Tune vil blive fremskyndet. Alligevel er jeg ganske enig med ministeren i, at Kastrup allerede er ved at have nået bristepunktet; og at der vil komme en vanskelig tid, inden en parallelbane her er færdig, er ret sikkert.

Det er som nævnt store beløb, det drejer sig om, ca. 350 mill. kr. Der er ingen grund til ved denne lejlighed at genoplive debatten fra sidste uge, hvor henholdsvis Saltholm og Sydamager blev drøftet, men alligevel vil jeg gøre opmærksom på, at beløbsrammen vil blive betydelig større, hvis den kommende storlufthavn bliver placeret på Sydamager, nemlig ca. 200 mill. kr. større.

Med lovforslaget her er der ikke taget stilling til, hvor storlufthavnen skal bygges. At en udbygning af Kastrup i alle tilfælde er nødvendig, vil være ret sikkert også af den grund, at ellers kunne vi nemt komme til at miste fremtidig trafik. Men jeg vil alligevel benytte lejligheden til også ved denne anledning at spørge ministeren, hvornår vi egentlig kan forvente en principbeslutning om den kommende lufthavn, hvornår vi egentlig kan vente et forslag til debat her i Folketinget. Jeg tror faktisk, det haster, og mener også, at vi er nået så langt frem, at det skulle være muligt for ministeren og for ministeriet at komme med forslag, og jeg spørger hermed kort, hvornår vi kan vente forslag herom.

Der kunne i øvrigt være anledning til at gå ind på mange enkeltheder i lovforslaget, men jeg mener, det egner sig bedst til udvalgsbehandling, og på mit partis vegne kan jeg tilsige velvillig behandling.

**Bilgrav-Nielsen:** Det radikale venstre kan tilslutte sig lovforslaget. Det er jo ikke nogen hemmelighed, at det er nødvendigt, at der nu bliver udvidet i Kastrup. Jeg kunne godt tænke mig at spørge ministeren, der i bemærkningerne taler om, at ud over banesystemets udbygning, der vil vare godt 2 år, må også passagerfaciliteterne udvides, om han også regner med, at det bliver nødvendigt at etablere en parallelbane til bane 12-30.

Ministeren anfører i bemærkningerne til

lovforslaget, at etableringen af den parallelbane, der her er tale om, er den eneste måde, hvorpå man kan afhjælpe den kapacitetsmangel, der er. Er det nu helt rigtigt? Naturligvis er det vigtigt, at banelegemet har en sådan udstrækning, at trafikken kan afvikles, men der er jo også andre forhold, der spiller ind. Jeg tror, det er almindelig kendt — og det fremgår i øvrigt af bemærkningerne til lovforslaget — at den baneudnyttelsesgrad, man i øjeblikket har i Kastrup, ikke er særlig høj i forhold til udnyttelsesgraden på baner andre steder. Dette problem har med støjrestriktioner at gøre, men det har også med flyveledertjenesten at gøre. Jeg vil derfor gerne høre ministeren udtale sig om muligheden for gennem forbedret flyveledertjeneste at øge kapaciteten, at øge udnyttelsesgraden i Kastrup.

Hele dette problem indgår jo også, når vi drøfter placeringen af en ny storlufthavn og problemet om samkøring af den bestående og en kommende lufthavn. Her fremgår det af den beretning, storlufthavnsudvalget afgav, at der ikke skulle være særlig gode muligheder for en samkøring med en lufthavn på Sydamager. Det fremføres, at forholdene er bedre over for Saltholm. Den henvendelse, vi forleden fik fra byplanlæggerne, fremfører nogle betænkeligheder på dette område. Byplanlæggerne siger bl. a. i denne henvendelse, at de mener at vide, at flyveledertjenesten i Kastrup har protesteret imod en eventuel samkøring af Saltholm og Kastrup. Jeg synes, det er meget væsentligt at få dette spørgsmål afklaret, for det er indlysende, at når flyvelederne udtaler sig, så gør de det, fordi de står med ansvaret for en stor del af flyvesikkerheden. Jeg vil derfor gerne høre ministerens udtalelse om dette problem, om man har fået en sådan henvendelse, en sådan protest, fra flyveledelsen, og i givet fald om ministeren føler og mener, at den bør efterkommes.

I øvrigt har jeg ikke mange bemærkninger at gøre til selve lovforslaget. Det er jo en betydelig udvidelse, der sker. Jeg kunne blot til sidst spørge, om dette nye anlæg i givet fald vil få indflydelse, hvis man igen skulle overveje en samkøring af en Sydamager lufthavn og Kastrup. Det er indlysende, at den nye bane strækker sig

## [Bilgrav-Nielsen.]

betydelig længere ind over Amager, end de tidligere gør, så jeg kunne godt tænke mig at vide, om den placering, vi nu giver den nye bane, har indflydelse, hvis vi skulle bestemme os for Sydamergerløsningen i stedet for Saltholm.

**Arne Larsen:** Vi havde jo i sidste uge en ret omfattende debat om trafikproblemer og herunder også lufthavnsproblemerne, og der er ikke stor grund til at gentage denne debat i dag.

Det foreliggende lovforslag går kort ud på, at der gives grønt lys for anlæg af en parallelbane til bane 04-22 i Kastrup lufthavn i en afstand af 600 m fra den eksisterende bane. Jeg vil gerne i den forbindelse have en lille smule garanti for, at vi med de 600 m er på den helt rigtige side af sikkerheden. Jeg går ud fra, at dette spørgsmål har været nøje undersøgt. Det kan jo lyde, som om det er vældig tæt på den eksisterende bane.

Hr. Bilgrav-Nielsen var inde på spørgsmålet om flyveledertjenesten, og en udbygning af flyveledertjenesten er vel også et problem, man snarest bør tage op, for også jeg tror, at der på det område er noget at hente hjem, og at man med mere moderne materiel måske var i stand til hurtigere at ekspedere flys nedtagning og afsendelse, at man altså med det eksisterende banenet og med den udbygning, der nu foreslås, kunne få antallet af operationer sat en lille smule op. Dertil kommer vel også, at udflytningen af almenflyvningen, af privatflyvningen, til Tune selvfølgelig i sig selv også vil lette trykket på Kastrup lufthavn noget. Det haster vel også med anlægget af denne lufthavn, og jeg går ud fra, at vi meget snart får et lovforslag fra ministerens hånd med hensyn til anlæg af lufthavn „vest“.

Som sagt er det 100 mill. kr., der her lægges i en udvidelse af Kastrup lufthavn — og det er klart, at det er nødvendigt — samt udgifter til anlæg af en hel række

andre ting. Men det er også rigtigt, at får vi Saltholm udbygget hurtigst muligt og får en del af Saltholm gjort operationsklar f. eks. i midten af 1970erne, ja, så vil man kunne spare væsentlige beløb på en udbygning af Kastrup lufthavn. Ellers skal vi fortsætte, og så er det endda et spørgsmål, om det kan holde til meget længere end 1980.

Jeg har også set og læst noget om, at det muligvis skulle blive påkrævet med anlæg af en parallelbane også til bane 12-30, og den skulle koste rundt regnet 77 mill. kr. at anlægge, inkl. udgifter til landvinding, men at det måske kan spares, hvis vi forcerer arbejdet og beslutningerne med hensyn til en eventuel Saltholm lufthavn. Også jeg vil gerne spørge, hvornår man måtte kunne forvente en principbeslutning eller et forslag fra ministerens hånd om anlæg af en ny storlufthavn. Det haster. Der skal jo trods alt meget undersøgesarbejde i gang og foretages skitsearbejde og projekteringsarbejde, så jeg tror, et forslag meget snart fra ministerens side vil være meget kærkomment.

Med disse ord skal jeg anbefale det fremsatte lovforslag.

**Sigsgaard:** Jeg tror, det er nødvendigt at se det foreliggende lovforslag i sammenhæng med storlufthavnsplanerne. Såfremt storlufthavnen kommer til at ligge på Saltholm eller på Sydamerger, betyder det ikke så forfærdelig meget, hvordan udbygningen af Kastrup sker. Men hvis det skulle gå sådan — der er jo ikke meget, der tyder på det — at man finder udvej for, at lufthavnen i en længere fremtid kan forblive i Kastrup, ville man jo nok vælge en anden udbygningsform end den, man her foreslår, hvor man ligesom klemmer sig ind i hjørnet. I stedet for ville man jo nok prøve på at udnytte de friere arealer mod sydvest i lufthavnsområdet, og det samme kunne tænkes, hvis udflytningen af en eller anden grund, som det kan være vanskeligt at skønne om i dag, skulle blive forsinket. Jeg håber altså,

**[Sigsgaard.]**

at udvalget vil overveje disse ting. Men i øvrigt bør udvalget jo også undersøge, hvor alvorlig støjgenen bliver ved den løsning, her er foreslået, og jeg håber, at man i den betænkning, man til sin tid skal afgive, også vil komme ind på det problem.

Jeg påstår ikke, heller ikke med de bemærkninger, jeg her har gjort, at Kastrup eller Sydamerger er den rigtige løsning på storlufthavnspøblem; det vil jeg gerne understrege. Jeg har det vel ligesom de fleste andre her i salen, at umiddelbart føler man sig tiltalt af Saltholmløsningen, men jeg har det dog også sådan, at såfremt det viser sig, at denne Saltholmløsning er et milliardbeløb — og ikke et millionbeløb, som en avis citerede mig for at have sagt forleden dag — dyrere end en anden løsning, kan vi selvfølgelig ikke forsvare at gå ind for denne løsning, og derfor er det mig ubegribeligt, at man ikke vil undersøge, hvilke muligheder der er i Kastrup for fremtiden, og at man heller ikke vil gennemføre de andre undersøgelser, som blev efterlyst forleden dag. Det har altså, som jeg har forsøgt at vise det, sammenhæng også med den sag, vi behandler her. Jeg vil sige det sådan, at så længe f. eks. undersøgelsen af Kastrups fremtidsmuligheder ikke er foretaget, er det næsten umuligt at tage stilling til et lovforslag som det, vi her behandler.

Hvis det går sådan, enten fordi man vælger det, eller fordi man bliver nødt til det, at lufthavnen skal forblive i Kastrup længere end påregnet, vil jeg også henstille, at man allerede nu forbereder sig på undersøgelser af, hvilke områder udlagt til byformål der i så fald bliver så støjramte, at de ikke burde bebygges. Områder, som ikke i dag er bebygget, bør man forhindre bebygget, hvis det viser sig, at lufthavnen bliver længere i Kastrup, end vi i dag forventer.

Jeg kan altså ikke tage nogen endelig stilling til lovforslaget i dag, men må vente og se, hvor grundigt udvalget behandler sagen, og om man sætter nogle af de undersøgelser i gang, der er så påtrængende et behov for.

**Skovmand:** Jeg har en enkelt bemærkning til lufthavnen ved Tune, som omtales i fremsættelsen af lovforslaget. Der står, at der snarest muligt skal etableres en aflastnings-

lufthavn i Tune. Jeg vil gerne spørge: sker det sådan rent administrativt, eller vil der blive fremsat lovforslag om det?

Når jeg spørger, er det, fordi jeg endnu ikke har fået et tilfredsstillende svar på det ønske, jeg for nogen tid siden fremsatte her i folketinget om at få belyst, hvilke støjproblemer der vil følge med en lufthavn i Tune. Jeg fik dengang at vide, at man ville foretage projekteringen først, og så ville man analysere, hvordan støjen blev, for derefter at tilrettelægge bebyggelsen mest hensigtsmæssigt. Der er bare det kedelige ved det, at bebyggelsen foregår i øjeblikket, og den foregår oven i købet med statslig ledelse gennem bl. a. planlægningsudvalget for Køge Bugt. Det er højst uheldigt, at man så kommer og dumper en lufthavn ned uden at tage hensyn til støjen, før man har investeret så mange penge i projekteringen, at den alligevel ikke kan flyttes. Jeg vil gerne spørge, om vi kan få nogle yderligere oplysninger om det, selv om det måske skulle komme til at koste et i forhold til helheden beskedent beløb.

Så vil jeg gerne give en blomst til ministeren for offentlige arbejder for hans fremskaffelse af oplysninger om lufthavnsspørgsmålet i det hele taget. Vi har i ministerens embedsperiode været behageligt fri for den sammenrodning af statens interesser og privatkapitalistiske interesser, som vi oplevede under hans forgænger. Derfor vil jeg synes, at det måtte være en naturlig opgave for ministeren at udbygge dette arbejde gennem at skaffe de fornødne oplysninger om Kastrups eventuelle fremtid som storlufthavn. Jeg ved godt, at det er uartigt eller betragtes som uartigt at nævne muligheden af, at Kastrup skulle kunne blive en kommende storlufthavn. Men hvorfor egentlig det? Det var dog i hvert tilfælde værd at få undersøgt, om man kunne spare betydelige beløb ved at forblive i Kastrup. Hvor store er støjgenerne egentlig? Vi har tidligere kunnet se professor Ingerslevs støjkort over henholdsvis Sydamerger og Saltholm, hvor man for Saltholms vedkommende kom til det resultat, at omkring 1/2 million mennesker blev inddraget i de støjende områder. Siden da er der kommet nye oplysninger frem bl. a. om mindre støjende flyvemaskintyper og en ændret beflyvningspraksis, som betyder, at støjzonerne bliver væsentligt

**[Skovmand.]**

formindsket. Noget tilsvarende må vel også gøre sig gældende for Kastrup. Og mens man tidligere kunne sige, at man bare kunne flytte de store zoner et stykke mod vest og nord, så ville man opdage, at Kastrup ikke kunne bruges som storlufthavn, kan man vel dårligt sige det samme i dag. Jeg synes, det måtte være tilfredsstillende, om vi kunne få nogle mere indgående oplysninger om Kastrup.

**Ministeren for offentlige arbejder (Guldberg):** Vi diskuterer på en måde to ting i sammenhæng nu, nemlig dels det lovforslag, det her drejer sig om, dels — og det er jo også meget naturligt — noget i forbindelse med den debat, der har været om den fremtidige placering af Københavns lufthavn. Jeg erkender, at de ting hænger sammen, og derfor skulle jeg måske lige begynde med et par betragtninger over dette, som egentlig ikke direkte vedrører selve lovforslaget.

For det første vil jeg gerne sige til det spørgsmål, der har været rejst fra forskellig side om udnyttelsesmuligheder og udvidelsesmuligheder i Kastrup lufthavn, som nogle synes ligesom at ville trække ind i diskussionen om den foreløbige udvidelse, at det kunne da egentlig godt være, at man på forskellig måde med lodder og trisser og andre ting kunne udnytte Kastrup lufthavn og udbygge den og måske bygge den helt ud, som det har været sagt, til en egentlig storlufthavn. Bortset fra at noget sådant naturligvis kan lade sig gøre teoretisk set, må jeg sige som i hvert tilfælde mit standpunkt ganske ubetinget, at man kan ikke på én gang have alle de ulemper, som vi har konstateret ved Kastrup lufthavns beliggenhed, således som den er i dag, og påberåbe sig, at man netop vil undgå støj og undgå at genere folk, og samtidig sige: hvorfor har man ikke som grundlag for disse overvejelser som et udgangspunkt taget, at man kunne jo blive i Kastrup og udvide? Man skal — det er jeg ikke så godt inde i som så mange andre her — gøre sig klart, at historisk har det vist egentlig været luftfartsvæsenernes opfattelse, at man netop skulle udbygge Kastrup ud over Amager, og at der har ligget en række projekter og forslag og ideer dertil, om hvilke man, når de er blevet lagt på bordet og befolkningen — inklusive,

så vidt jeg forstår, også folketetinget — er blevet konfronteret med følgerne deraf, har sagt, at det kan vi ikke byde folk. Dermed er vi så anbragt i den situation, at vi af denne, om ikke af andre grunde, skal flytte ud af den. Jeg mener ikke, vi skal have en lang diskussion igen, men jeg vil dog gerne dertil lægge, at jeg tror også, man må sige, at andre problemer, også omkostningsmæssige problemer, viser, at hvis man skal tænke en lille smule ud over 1982, og det skal man jo gerne i en sådan sag, er det ikke nogen tilfredsstillende løsning blot at blive ved at lappe på den nuværende lufthavn.

Man har været inde på spørgsmålet om mulighederne for ad andre veje end ved at anlægge en parallelbane at udnytte Kastrup yderligere — der har været nævnt flyveledelse og teknisk materiel osv., Tunelufthavnen og alle disse ting. Jeg vil gerne sige, at vi gør alt, hvad vi kan gøre, for at udnytte Kastrup bedst muligt, samtidig med at vi ved, at der er en grænse, som vi ikke kan passere, en grænse, som, alt efter hvor hurtigt det går, kan ligge et sted i begyndelsen af 1980'erne. Men det er en helt afgørende ting i behandlingen af disse spørgsmål, at der ikke på noget punkt slækkes på sikkerheden. Jeg vil sige bl. a. i forbindelse med bemærkningerne om flyveledertjenesten, at det er i hvert tilfælde min opfattelse ud fra det, som jeg, så vidt jeg nu kunne, har lært om disse ting, at der er et stærkt pres på, men at vi ikke kan sige, at vi har presset Kastrup lufthavn stærkere, end man gør andre steder. Men så vil jeg gerne føje til, at det ville jeg rigtignok også meget nødig have at vi skulle komme til, for hvis vi vil presse mere, end vi er helt sikre på er i overensstemmelse med alle former for sikkerhed, kan vi jo ifalde et meget, meget alvorligt ansvar. Det hensyn må der tages.

Jeg kan oplyse til det konkrete spørgsmål fra hr. Bilgrav-Nielsen om selve flyveledelsens stilling til samtidig drift, at det er naturligvis helt gennemarbejdet, ellers ville det være ganske uforvarligt ud fra netop de sikkerhedsmæssige synspunkter, jeg her angiver. Der er givet ganske klare udtalelser om, hvordan det kan gøres, og under hvilke betingelser det er fuldt ud forsvarligt, og derved selvfølgelig også, under hvilke betingelser det ikke ville være det.

**[Ministeren for offentlige arbejder.]**

Og så skulle jeg måske også om selve det konkrete lovforslag og bemærkningerne, der er kommet, lige sige, at det er jo rigtigt, at det er store beløb, man skal anvende til et midlertidigt anlæg, som det i virkeligheden er. Man må trøste sig med, at det er et anlæg, som får så store indtægter og udnyttelse så stærkt, at det også i denne omgang — men det bliver vist også sidste omgang — stadig væk er således, at der er indtægter til en fornuftig forrentning og afskrivning af investeringerne, og at de derfor i og for sig må ses ud fra det forretningsmæssige synspunkt, at man skal betjene trafikken og naturligvis tage de indtægter, det giver, men at man selvfølgelig heller ikke, hvis der bliver tale om en kortere periode, skal gå længere. Dette er altså til en vis grad svar på spørgsmålet om en ny parallelbane, som jeg mener ville blive anlagt så sent, at man nok kan rejse spørgsmålet om det økonomisk-forretningsmæssigt rigtige i det.

Jeg vil gerne sige i anledning af det spørgsmål, der er stillet om en principbeslutning om placeringen af Københavns lufthavn, at jeg har overvejet, og vi har også drøftet i regeringen, under hvilken form en sådan principbeslutning skal kunne komme, og vi er kommet frem til, at den naturlige og rigtige måde at gøre det på vil være at fremsætte et lovforslag om principbeslutning med hensyn til Københavns lufthavns placering. Dette indebærer, at man gennem behandling og eventuel vedtagelse af et sådant lovforslag kan skaffe grundlag for, at trafikministeriet kan lave den plan eller den skitse, som er den nødvendige forudsætning for, at folketinget kan tage endelig stilling i form af en anlægslov og virkelig kan få de oplysninger, som man fra forskellig side peger på man gerne vil have. Det skal villigt erkendes, at der er oplysninger, som ikke kan tilvejebringes, uden at man går ind i et planlægnings- og projekteringslignende arbejde, som jo koster nogle penge. Der bliver altså to faser. Først må man vælge principielt, hvilken mulighed man vil undersøge og ofre penge på at undersøge, og dernæst, når man har gjort det helt til bunds, når man frem til en egentlig anlægsbeslutning. Der mangler enkelte oplysninger endnu,

som jeg gerne vil have, for at man ikke skal kunne sige, at vi ikke har undersøgt alt det, vi kan, og derfor tager vi altså de dage ekstra til det, som er nødvendige, men jeg regner med, at det er et spørgsmål om ganske kort tid, før vi fra regeringens side kan møde med et forslag til lov om placering af Københavns lufthavn og dermed gå ind i den fase, hvor de resterende spørgsmål kan afklares.

Til slut skal jeg blot takke for tilslutning til det konkrete lovforslag her. Der er enkelte spørgsmål, som jeg tror det er bedst at komme ind på under udvalgsbehandlingen.

**Horn:** Det skal kun være den korte bemærkning, at det, at en usandhed gentages tredje gang, gør den ikke mere rigtig. Dette i relation til hr. Skovmands bemærkninger om sammenblanding, som ikke har noget med virkeligheden at gøre.

**Skovmand:** Hvis der er nogen, der ønsker at afgøre, hvorvidt det er hr. Horn eller mig, der har ret, kan de bare kigge efter, hvem det er, der sad i det Saltholm-udvalg, der blev nedsat af den tidligere trafikminister; så tror jeg nok, man kan indstille enhver diskussion om, hvorvidt der var blandet privatkapitalistiske interesser ind.

Jeg stillede to konkrete spørgsmål til ministeren. Det ene var, hvordan man ville fremsætte forslaget om en lufthavn i Tune, om det ville ske administrativt eller gennem et lovforslag. Dernæst spurgte jeg ministeren om, hvorvidt han ville ændre sin stilling med hensyn til støjundersøgelserne og foretage støjundersøgelserne inden projekteringen, så at man i givet fald kunne foretage de fornødne justeringer af anlægget, eventuelt overveje at flytte det et andet sted hen. Hertil svarede ministeren, at han gjorde, hvad han kunne. Jeg ved ikke, om det er muligt at få et lidt tydeligere svar.

Så vil jeg gerne sige om Kastrup lufthavn, at det, jeg har sagt, skal ikke forstås, som om jeg går ind for Kastrup lufthavn. Men jeg synes, det er noget meget utilfredsstillende, når vi bevæger os i beløb af størrelsesordenen adskillige milliarder kroner — selv den billigste af de to storlufthavnsløsninger, nemlig Sydager, koster

[Skovmand.]

ifølge ministerens oplysninger 3,3 milliarder kr., og det er dog et ganske anseligt beløb — at man overhovedet ikke vil undersøge, hvad det ville koste at udbygge en lufthavn i Kastrup, og hvilke støjgener det ville få. Jeg mener, det er ganske klart, at hvis et overvældende antal mennesker i København bliver ramt af støj fra en lufthavn i Kastrup, så må man opgive denne løsning, men vi ved ikke noget om det. Vi har ingen kort, hvor der står angivet, hvordan støjen vil blive fra en kommende storlufthavn i Kastrup. Det synes jeg måtte være muligt at tilvejebringe; i hvert tilfælde måtte det være muligt at tilvejebringe en udtalelse fra professor Ingerslev, der jo har beskæftiget sig med de to andre muligheder.

**Aksel Larsen:** Hr. Skovmand har her fra folketingets talerstol beskyldt en tidligere minister for at have tilladt eller foranlediget, at der under hans ministerium foregik en sammenrodning af statens og private interesser. Han er ikke kommet med noget som helst bevis for det, men han har fremført en påstand. Om han vil komme med bevis for det her i folketinget, og om det er tiden at gøre det under denne debat, ved jeg ikke, men jeg ved, at hvis hr. Skovmand har beviser eller mener at have beviser, så var det på tide, at han foranledigede en alvorlig, indgribende undersøgelse af sagen f. eks. ved at foreslå rigsretssag mod den pågældende tidligere minister. Hr. Skovmand skal ikke tillade sig at fortsætte med den slags påstande og beskyldninger, uden at han bliver nødt til at forsøge at dokumentere dem, og kan han ikke det, ja, så kommer han i hvert tilfælde til at give en alvorlig undskyldning.

Når jeg nu har taget ordet på denne foranledning, vil jeg samtidig sige, at det forbavser mig noget, at hr. Skovmand nu her hævder, at han absolut ikke går ind for, at lufthavnen skal forblive i Kastrup. Jeg havde forleden en diskussion med ham i radioen om dette spørgsmål, og da indtog han to eller tre standpunkter. Han erklærede for det første, at det er en forbrydelse at bygge storlufthavn i Danmark, for hvad i alverden skal svenskere og andre udlændinge flyve fra en dansk lufthavn for,

de kan bygge lufthavn hjemme hos sig selv. Hvis dette virkelig er hr. Skovmands synspunkt, så erkender jeg, at Kastrup lufthavn er stor nok. Derpå hævdede han, at Kastrup lufthavn under alle omstændigheder ville være stor nok med de fornødne udvidelser, og derfor burde der aldrig bygges nogen anden, større lufthavn. Og for det tredje sagde han, at han ville have bygget en storlufthavn på Sydamager. Hvorledes han vil bringe disse standpunkter og synspunkter i overensstemmelse med hinanden, ved jeg ikke. Jeg ville være meget interesseret i at høre, hvordan det kan lade sig gøre.

(Kort bemærkning).

**Skovmand:** Når hr. Aksel Larsen siger, at jeg indtager indtil flere standpunkter på én gang, så tror jeg, det skyldes, at hr. Aksel Larsen begår den almindelige misforståelse at tro, at fordi man beder om oplysninger om alle tænkelige muligheder, så går man også ind for dem alle sammen på én gang. Jeg kan godt se, at det er det enkleste at nøjes med at være tilhænger af én løsning og nøjes med at forlange den undersøgt, men jeg mener, at vi skylder befolkningen, som dog til syvende og sidst skal betale gildet, at foretage en mere grundig undersøgelse af tingene.

Når jeg siger, at privatkapitalistiske og statslige interesser blev sammenblandet, tænker jeg selvfølgelig i første række på nedsættelsen af det såkaldte Saltholmudvalg, hvori der sad 1 repræsentant for Kampsax og 1 person med nær tilknytning til Kampsax mod 1 repræsentant for SAS og kun 1 repræsentant for ministeriet for offentlige arbejder. Jeg synes, det er glædeligt, at en af den nuværende minister for offentlige arbejders første handlinger var at ophæve dette udvalg og nedsætte et udvalg på embedsmandsplan. Det synes jeg vi har grund til at være ham taknemlig for.

(Kort bemærkning).

**Hørn:** Det er en temmelig grov beskyldning over for de personer, at de har noget med Kampsax at gøre. Af de to personer, der er tale om, har jo måske nok, i hvert fald den ene, været ansat i Kampsax, men han trådte ind i dette udvalg som sagkyndig



**[Horn.]**

på området. Jeg må stadig væk mene, at når man ikke selv har tilstrækkelig indsigt, men finder nogle folk, som har indsigt i tingene, og som vil gøre noget ved det — det sidste var ikke uvæsentligt — så kan det være rimeligt, at man tager dem dér, hvor de findes. Der har aldrig været rettet henvendelse til Kampsax om at låne nogle folk. Der har været tale om at samle en gruppe, som havde en betydelig indsigt, en gruppe, som det var nødvendigt at have på det tidspunkt, hvis vi i det hele taget skulle få gjort noget ved det.

**Ministeren for offentlige arbejder (Guldberg):** Må jeg først sige, at det var, ligesom jeg i sidste runde næsten kunne blive draget ind i diskussionen mellem hr. Skovmand og hr. Horn. Det vil jeg meget nødig, så jeg vil gerne have lov at bemærke den ene ting om mit eget syn på det udvalg, der blev nedsat af min forgænger, og som jeg altså op-hævede — jeg tror endda, vi drøftede det dengang — at jeg mener, at der blev til-ført undersøgelserne, forundersøgelserne, megen nyttig sagkundskab, og det mener jeg man skal være tilfreds med. Da ud-valget blev ophævet, var det altså min opgave at takke det, fordi det havde afsluttet sit arbejde, og det var det, jeg gjorde, og den tak var da ikke ment som andet end det, den skulle være: en tak for, at de havde leveret en række tekniske og saglige oplysninger. Det er ganske klart, at en politisk afgørelse må træffes på et objektivt grundlag, men for at tilvejebringe det objektive grundlag må man da have lov til at ind-drage sagkyndig hjælp. Jeg synes ikke, jeg skal bemærke andet om den sag.

Jeg tog egentlig ordet for at sige til hr. Skovmand, at det er vist rigtigt nok, at jeg ikke svarede så konkret på disse ting. Må jeg sige om støjen fra Kastrup, at der er jo den forskel på et lufthavnsprojekt og en lufthavn, at projektet ligger der ikke, og det støjer ikke, men lufthavnen ligger der, og den støjer. Derfor ved man, hvordan Kastrup lufthavn støjer i dag, og man ved også, hvordan Kastrup lufthavn vil komme til at støje under forskellige udbygnings-former. Disse oplysninger foreligger. Det for mig afgørende i denne sag er såmænd, at den støjer nok, som den er. Det tror jeg

at hr. Skovmand kunne få forståelsen af, hvis han ville tage lidt nærmere kontakt med befolkningen på Amager, som vist er meget utålmodig i denne sag.

Med hensyn til Tune lufthavn og spørgs-målet om støjundersøgelser dér må jeg sige, at det kan nu kun gøres på den måde, at man laver et projekt, og at man på grundlag af dette projekt, som jo indeholder de betingel-ser, hvorunder lufthavnen skal placeres og arbejde, lader det støjmæssigt vurdere og rette til, så det giver de mindst mulige støj-ulemper. Det må nu engang være række-følgen, at man må begynde med under-søgelserne og derefter komme til resultatet, og det var egentlig også det, jeg havde for-nemmelsen af at hr. Skovmand syntes var den rigtige arbejdsmetode.

**Aksel Larsen:** Hvis hr. Skovmand ikke har anden bevisførelse for sine grove be-skyldninger end den, han kom med nu, kan vi ikke give ret meget for den. Det var jo indirekte en alvorlig beskyldning mod stats-ministeren, som, så vidt jeg ved, i går på Marienborg havde samråd med privat-kapitalister om forskellige spørgsmål. Dér kan man jo så også risikere sammenblanding af interesser; i hvert fald er faren lige så stor, som den må have været i det Saltholm-udvalg, der blev nedsat, da hr. Horn var trafikminister.

Må jeg tillade mig en bemærkning til. Hr. Skovmand siger nu, at han har kun bedt om oplysninger og ikke andet. Det er ikke rigtigt. Jeg skal gerne sørge for, at hr. Skov-mand får lejlighed til at aflytte båndop-tagelsen af vor diskussion i radioen om luft-havnsspørgsmålene, hvis han er interesseret. Han hævdede kategorisk, at det var unød-vendigt at bygge nogen større lufthavn. Kastrup var stor nok og ville være stor nok, og som bevisførelse kom han 3 gange i debatten og sagde med stor stemmestyrke: hvad i alverden skal udlændinge flyve fra en dansk lufthavn for? Svenskerne kan bygge en lufthavn til sig selv. Vi skal da ikke have svenskere til at flyve fra en dansk lufthavn. Hvis det virkelig var hr. Skovmands mening, og det sagde han, ja, så kan jeg godt forstå, at han mener, Kastrup er stor nok, men så skal han ikke komme her og sige, at han kun gjorde sig til talsmand for at få nogle oplysninger. Hr.

## [Aksel Larsen.]

Skovmand har fået alle oplysninger, han kunne ønske i Saltholmudvalget. At han ikke har udnyttet dem, ja, det er hans sag.

(Kort bemærkning).

**Skovmand:** Jeg vil lige sige til hr. Aksel Larsen, at når jeg ikke har bedt om oplysninger i lufthavnsudvalget om støjen, hænger det sammen med, at det først er for ganske nylig, vi har fået de nye støjkort frem, som netop viser en forbavsende forskel fra tidligere i vurderingen af støjen fra flyvemaskinerne.

I samme forbindelse vil jeg sige til ministeren, at det er rigtigt nok, at Kastrup støjer nok, som den er, men hvordan vil befolkningen reagere, hvis ministeren får placeret lufthavnen på Saltholm og der så bliver en voldsom støj også i Kastrup, som der jo gør efter de støjkort, vi har fået forelagt? Så vil befolkningen også være utilfreds, men så er det bare for sent. I øjeblikket foregøglers vi den måske, at forholdene bliver bedre, end de i virkeligheden gør.

Jeg synes, det måtte være muligt, ligesom man har foretaget undersøgelser af, hvordan støjen vil blive fra en Kongelunds lufthavn og fra en Saltholmlufthavn, at undersøge, hvordan den vil blive fra en fuldt udbygget storlufthavn i Kastrup. Det kan godt være, det giver til resultat — og det synes jeg vil være udmærket, så ved man det — at det ikke kan lade sig gøre at udbygge den dér.

Jeg vil lige til sidst sige til hr. Aksel Larsen, at det er i orden, at man samarbejder med privatkapitalen, når bare alle er klar over, hvad det er, man gør. I tilfældet Saltholmudvalget fik et udvalg, som havde privatkapitalistisk repræsentation, til opgave at vurdere, hvad en række firmaer, deriblandt Kampsax, havde foreslået ministeren, og det blev fremlagt for offentligheden. Jeg tror, det var meget få, der forstod, at det ikke var et rent embedsmandsforetagende.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.*

**Formanden:** Efter de faldne udtalelser foreslår jeg, at lovforslaget henvises til det

udvalg, som tinget har nedsat til at drøfte problemer og modtage information vedrørende den nye storlufthavn og en fast forbindelse over Øresund. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

*Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående forslag til lov om ændring af lov om vurdering af landets faste ejendomme.*

Valgt blev: *Niels Ravn, Juul-Madsen, Poul Schlüter, H. C. Toft, Hauch, A. Chr. Andersen, Enggaard, Nordqvist, Svend Haugegaard, Jens Peter Jensen (Agerskov), Ove Hansen, Kaj Andresen, Lis Groes, Grünbaum, Egon Jensen, Peter Nielsen og Gert Petersen.*

Den sidste sag på dagsordenen var:

*Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående:*

*Forslag til lov om ændring af lov om folkekirkens lønningsvæsen m. v., forslag til lov om ændring af lov om menighedsråd,*

*forslag til lov om ændring af lov om kirkers brug, sognebåndsløsning m. m.*

og

*forslag til lov om ændring af lov om kirkers bestyrelse m. m.*

Valgt blev: *Vestergaard Poulsen, Burgdorf, Erik Hansen (Vejle amt), Ulla Worm, Evan Jensen, Damsgaard, Niels Jørgen Nielsen, Samuelson, Bilgrav-Nielsen, Meta Ditzel, Orla Møller, Grünbaum, Jørgen Peder Hansen, Egon Jensen, Ejner Nielsen, Johan Nielsen og Morten Lange.*

**Formanden:** Der er ikke mere på dagsordenen.

I skrivelse af 18. d.m. meddeler anlægsgartner *Hans Larsen*, at han er villig til at indtræde i folketinget som midlertidigt medlem i anledning af den medlem af folketinget *K. Helveg Petersen* tilstæede orlov.

Udvalget angående forslag til lov om støtte til erhverv i Grønland har afgivet be-

**[Formanden.]**

tænkning over nævnte lovforslag. Eksemplarer vil blive omdelt.

Folketingets næste møde afholdes i morgen, onsdag den 22. januar, kl. 13 med følgende dagsorden:

- 1) *Spørgsmål til ministrene.*
- 2) *Anden behandling af:*  
Forslag til lov om ændring af lov om erhvervsskattens afløsning i visse kommuner m. v.
- 3) *Anden behandling af:*  
Forslag til lov om ændring af ligningsloven.
- 4) *Første behandling af:*  
Forslag til normeringslov for finansåret 1969-70.
- 5) *Første behandling af:*  
Forslag til lov om ændring af lov om lønninger og pensioner m. v. til statens tjenestemænd.
- 6) *Første behandling af:*  
Forslag til folketingsbeslutning om vigtige dele af landets udenrigspolitik [af J. O. Krag m. fl.].
- 7) *Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående:*  
Forslag til lov om ophævelse af lånekassen for Sønderjylland.
- 8) *Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående:*  
Forslag til lov om ændring og senere ophævelse af lov om nedslag i skatteansættelsen for folkepensionister m. fl.
- 9) *Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående:*  
Forslag til lov om ændring af lov om luftfart.
- 10) *Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående „Kongeriget Danmarks Hypotekbank og Finansforvaltning“s beretning for regnskabsåret 1967-68.*

11) *Valg af 1 medlem til repræsentantskabet for Færøernes Realkreditinstitut (i stedet for Per Hækkerup).*

12) *Valg af 1 medlem til lønningsrådet (i stedet for Hindkjær Pedersen).*

Mødet hævet kl. 15<sup>19</sup>.

**48. møde.**

Onsdag den 22. januar kl. 13.

**Formanden:** Det er meddelt mig, at *Poul Dam* ønsker at udtræde af udvalget for forretningsordenen, udvalget angående forslag til lov om ændring af lov om teknisk samarbejde med udviklingslandene og udvalget angående forslag til folketingsbeslutning om undersøgelse af stiftelsen og sammenbruddet af sammenslutningen Boss of Scandinavia. Vedkommende gruppe har udpeget *Aksel Larsen* til at indtræde i udvalget for forretningsordenen, *Morten Lange* til at indtræde i udvalget angående forslag til lov om ændring af lov om teknisk samarbejde med udviklingslandene samt *Aksel Larsen* til at indtræde i udvalget angående forslag til folketingsbeslutning om undersøgelse af stiftelsen og sammenbruddet af sammenslutningen Boss of Scandinavia. De pågældende er herefter valgt.

Efter at *Uhrskovs* hverv som midlertidigt medlem er ophørt, vil der i hans sted være at vælge nyt medlem til udvalget angående forslag til lov om ændring af valgretsalderen til folketinget [af *Poul Dam* m. fl.], udvalget angående forslag til lov om ændring af valgretsalderen til folketinget, udvalget angående forslag til folketingsbeslutning om nedsettelse af valgretsalderen og myndighedsalderen samt udvalget angående forslag til lov om ændring af lov om erhvervsskattens afløsning i visse kommuner m.v. Vedkommende gruppe har udpeget *Poul Dam* til at indtræde i udvalget angående forslag til lov