

**Formanden:** Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

*Anden behandling af forslag til lov om placeringen af en ny Københavns lufthavn.*

(Første behandling af lovforslaget (nr. 192) findes i tidenden sp. 4266, udvalgets betænkning i tillæg B. sp. 1219).

Der var stillet 1 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

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

**Horn:** Vi kan fortsat anbefale dette lovforslag til vedtagelse, men må fraråde at stemme for det stillede ændringsforslag. Jeg går ud fra, at vi ikke her skal starte en ny stor diskussion om storlufthavnen. Det er nemlig sådan, som det også fremgår af betænkningen, at vi har haft en omfattende efterprøvning af de synspunkter, som lå til grund for det standpunkt, flertallet indtog i den beretning, som vi afleverede den 28. november 1968 til ministeren for offentlige arbejder, og der er ikke fremkommet noget nyt, som tilsiger flertallet at ændre den opfattelse, at man bør lægge den nye skandinaviske storlufthavn på Saltholm.

Siden vi sidst diskuterede det her i tinget, er der jo sket det, at vi har haft lejlighed til i Nordisk Råd at forelægge, at vi i Danmark nu endelig var nået frem til en stillingtagen til, hvor vi mente lufthavnen skulle placeres, og der er fra alle de nordiske lande, ikke blot fra Sverige, men også fra de andre, givet udtryk for, at man var glad for, at man nu endelig var nået så langt, at man kunne begynde at se, hvad Danmark egentlig ville.

Det ville derfor være yderst uheldigt, om vi vedtog ændringsforslaget, for det ville let betyde, at Sverige og andre ville sige: nå, ja men så har danskerne jo stadig væk ingen mening om, hvor lufthavnen skal ligge, og det vil faktisk være en torpedering af de realitetsforhandlinger, som jeg forstår ministeren for offentlige arbejder skal have, vist her engang midt i maj måned, på grundlag af det materiale, som vi i pressen har fået at vide at den svenske kommunikationsminister har afleveret til den danske trafikminister om broforbindelsen. Broforbindelsen er jo så nøje knyttet til lufthavnsanlægget på Saltholm, at sådanne realitetsforhandlinger vil komme til at omfatte begge dele.

Derfor må vi meget fraråde, at man vedtager ændringsforslaget, selv om det kan se meget besnærende ud. Man kan næsten sige, når man læser det, at man i alt fald som gammelt medlem her i tinget ligesom føler, at Bertel Dahlgaards ånd endnu råder i den radikale gruppe. Vi kan altså anbefale lovforslaget til vedtagelse og fraråde at stemme for ændringsforslaget.

**Støhr Johansen:** I denne samling har vi her i det høje ting haft en række store diskussioner om de store trafik anlæg, som vi vist alle mener er nødvendige for, at vi kan opretholde og udvide det danske produktionsliv, der jo i allerhøjeste grad er afhængig af de transportmuligheder, der er til stede her i Danmark. Nu er vi kommet så langt, at vi har kunnet koncentrere os om spørgsmålet om placeringen af en ny storlufthavn, som jo på grund af den kolossale stigning i lufttrafikken længe har været nødvendig, og hvis den skal gennemføres inden for en rimelig tid, således at man kan opfylde det behov, der er til stede, gælder det om, at man så hurtigt som muligt får en afgørelse.

Det, der foreligger her, er jo forslag om en principbeslutning om at foretage yderligere undersøgelser, men jeg vil dog gerne understrege, at naturligvis er denne principbeslutning ikke blevet skabt, uden at der gennem alle de oplysninger, man har fået, er tilvejebragt et materiale, der mere og mere og stærkere og stærkere har peget på Saltholm som den rigtige placering, og derfor forventer jeg heller ikke, at de nær-

## [Stærk Johansen.]

mere undersøgelser og vel også nogen yderligere detailplanlægning, der skal finde sted, vil ændre den kendsgerning, at det er på Saltholm man må regne med at den nye storlufthavn kommer. Men selvfølgelig er det klart, at hvis der sker noget helt revolutionerende, ja så må man tage spørgsmålet op igen.

Jeg vil også med det samme sige, at jeg kan ikke anbefale at stemme for mindretallets ændringsforslag, for selv om det kunne være muligt at foretage undersøgelser samtidig med henblik på Sydamager, er det min opfattelse, at de oplysninger, man har fået fra sagkundskaben, fra eksperterne, særlig på det flyvetekniske område, ligefrem advarer mod denne løsning. Og med hensyn til de rent trafikpolitiske spørgsmål, som man fra mindretallets side gerne vil have draget ind, vil jeg dog gerne have lov til at understrege, at trafikken jo ikke bliver hverken større eller mindre, om man placerer lufthavnen det ene eller det andet sted, i hvert fald ikke før der kommer en Øresundsbro til. Jeg tror, trafikproblemet på Amager mere er et spørgsmål om de mange bebyggelsesplaner, man gennemfører, end det er et spørgsmål om lufthavnen, og jeg mener derfor ikke, det er rigtigt at inddrage trafikproblemerne i spørgsmålet om storlufthavnen. Hvad trafikken angår, er det jo noget, som vej-nævnet og ministeriet for offentlige arbejder sammen med Københavns kommune må klare. Jeg synes ikke, at det er nødvendigt at blande det ind i spørgsmålet om lufthavnens placering.

Det er klart, at der er mange, der kan mene, at en lufthavn på Sydamager kunne både diskuteres og være tænkelig. Jeg lægger ikke skjul på, at da man for nogle år siden begyndte at arbejde med hele spørgsmålet om den storlufthavn, vi nødvendigvis må bygge, hældede jeg selv til den opfattelse, at måske var den letteste og den bedste løsning Sydamager med en forbindelse til Kastrup. Men for det første er der bebyggelsesforhold, som taler meget mod denne plan, og hvad der for mig er helt afgørende, er de udtalelser, der fra flyveteknisk side foreligger om sikkerheden i luften, som der må stilles krav om ved en lufthavn, der er så stærkt trafikeret, som

en storlufthavn vil blive, og når man på dette område vender sig imod Sydamager-løsningen, er jeg i hvert fald blevet ganske overbevist om, at så kan man ikke føre det frem. Der er også helt andre ting, støjmomenter og meget andet, der var medvirkende til, at jeg for mit vedkommende meget hurtigt fik ændret mit syn og nu afgjort mener, at det er rigtigt at placere den kommende lufthavn på Saltholm.

Jeg er også enig i de betragtninger, som hr. Horn kom med, om, at det vil være af meget stor betydning for regeringen i almindelighed og for trafikministeren i særdeleshed, at de forhandlinger, der skal føres med Sverige, kan føres på baggrund af, at det danske folketing i princippet har tilsluttet sig placeringen af den nye lufthavn, Saltholm, som alt peger imod vil være det rigtige sted til placering af storlufthavnen, og jeg kan derfor med disse bemærkninger anbefale, at man stemmer for lovforslaget, og at man stemmer imod mindretallets ændringsforslag.

**Holmberg:** Jeg skal også afstå fra en længere tale ved denne lejlighed, for vi har jo efterhånden mange gange ført diskussion her i folketetinget om placeringen af den nye Københavns lufthavn, i øvrigt ganske naturligt, for det er jo et meget stort projekt. Det skal dog siges, at det jo nu ikke drejer sig om en anlægslov; det drejer sig om en principbeslutning, som går på, at det nu er folketingets opfattelse, at en ny storlufthavn skal placeres på Saltholm.

Vi er jo i øvrigt enige om meget, om det allermeste. Ja, der er jo stillet et ændringsforslag fra det radikale venstre, som jeg senere kort skal kommentere, men vi er i alt fald enige om, at vi skal have en ny storlufthavn, og det var også den tidligere regerings opfattelse. For ca. 5 år siden traf den daværende regering beslutning om, at Kastrup lufthavn skulle nedlægges, og den nuværende regering har jo tilsluttet sig det rigtige heri. Vi er sikkert også enige om, at i fremtiden bliver lufttransporten nervecenteret i en økonomisk udvikling, det gælder både passagerer og fragt. Vi er sikkert også enige om, at det bliver nødvendigt med en meget stor lufthavn, og så er vi vel også nået dertil, at vi er enige om — det håber jeg da vi er — at de tal, som

## [Holmberg.]

hr. Bilgrav-Nielsen opererede med for et stykke tid siden, ikke holder ved en nærmere analyse. Jeg er i øvrigt sikker på, at hr. Bilgrav-Nielsen ikke vil gentage sin argumentation fra tidligere, for den holder jo ikke. Den konklusion, hr. Bilgrav-Nielsen kom til, var måske forståelig på daværende tidspunkt, men efter som diskussionen er gået, var det måske rimeligt, at hr. Bilgrav-Nielsen rettede en del af de tal, som han sidste gang nævnte her fra folketingets talerstol.

I bemærkningerne til ændringsforslaget siger de radikale medlemmer af udvalget, der stiller det, at det ikke er meningen at sinke eller hindre planen. Ja, hindre planen, det kan de jo ikke, men hvis vi vedtog ændringsforslaget, ville det hele så afgjort blive forsinket, det er sikkert, og den forsinkelse mener det meget store flertal er forkert. Både af hensyn til trafikudviklingen og af hensyn til de forhandlinger, der nu bedre kan føres med bl. a. svenskerne, må vi afvise det stillede ændringsforslag, som jeg anbefaler at stemme imod.

**Bilgrav-Nielsen:** Jeg forstår af det sidste indlæg, at der er nogle, der ønsker, at vi skal have en større debat om enkeltheder i dette lovforslag også i dag. Det har ikke været min hensigt at gentage den diskussion, vi allerede har haft, og jeg skal derfor vente til anden omgang med at kommentere det, hr. Holmberg fremførte.

Ved første behandling af dette lovforslag gav jeg udtryk for vort principielle syn på det udredningsarbejde, som må gå forud for en så vidtrækkende beslutning som den, vi her står over for, og jeg resumerede, hvilke alvorlige mangler der efter vor opfattelse var ved det beslutningsgrundlag, vi havde tilvejebragt på daværende tidspunkt.

Tiden siden første behandling har ikke budt på glædelige overraskelser i den retning. Der savnes således stadig en samlet vurdering af de trafikale, de byudviklingsmæssige og de økonomiske følgevirkninger af de alternative placeringer. Der savnes stadig en klar og realistisk vurdering af prognosegrundlaget, og der savnes stadig en afklaring af anlægsomkostningerne og

rentabiliteten ved de alternative placeringsmuligheder.

Da vi under udvalgsarbejdet blev klar over, at flertallet ikke ønskede disse for os helt nødvendige oplysninger tilvejebragt, inden vi tog beslutning, ja, så prøvede vi på, om vi i det mindste ikke kunne få hele udvalgets accept af, at man samtidig med udarbejdelsen af den i forslaget omhandlede plan for udbygning af Saltholm gennemførte økonomiske, tekniske og trafikale undersøgelser af en lufthavnsplacering på Sydager, således at vi fortsat kunne sammenholde de to alternativer. Selv om jeg naturligvis er taknemlig for den sympati, der fra visse sider i udvalget blev vist vort forslag, skal jeg ikke undlade at give udtryk for en meget dyb skuffelse over, at flertallet ikke kunne støtte dette, som det blev udtrykt af et medlem af udvalget, meget sagligt motiverede forslag.

Dette er så meget mere beklageligt, som man ved vedtagelsen af vort ændringsforslag ville sikre, at lovforslaget som helhed ville få den bredde, der skal til for i højere grad at give det karakter af et forhandlingsgrundlag over for den svenske regering. At der fra svensk side er en vis bekymring til stede her, er der ingen tvivl om. Det fremgik således ganske tydeligt af et indlæg, den svenske trafikminister havde på Nordisk Råds møde i Stockholm, at man nærer bekymring for, at Danmark skal møde til Øresundforhandlingerne med bundet mandat. Samtidig hermed kom den svenske trafikminister med en ret skarp kritik af, at man i Danmark for det store flertals vedkommende først besluttede sig for Saltholm og derefter begyndte undersøgelserne. Jeg tror, man bedst får indtryk af kritikken ved, at jeg — i oversættelse — citerer fra protokollen over Nordisk Råds forhandlinger for onsdag den 5. marts. Her siger kommunikationsminister Lundkvist:

„Jeg er under forberedelsesarbejdet blevet klar over, at den offentlige mening i Sverige i nogen grad er forvirret over den forskellige måde, man i Sverige og Danmark behandler politiske spørgsmål på. . . . Vi vil finde ud af tingene først og derpå tage vort standpunkt. Vi vil også så vidt muligt vide besked om kendsgerningerne, inden vi

**[Bilgrav-Nielsen.]**

går ind i direkte forhandlinger mellem regeringerne, for at drøftelserne kan få en mening, og for at de kan føre til et hurtigt resultat.

Når vi siger forhandlinger, mener vi også, at det skal være muligt at tage hensyn til modpartens synspunkter. Vi vil således ikke gå til en forhandling bundet af et i forvejen indtaget standpunkt.

Vort ændringsforslag ændrer intet ved, at der i lovforslaget peges på Saltholm. Det sikrer derimod, at folketetinget ikke — i tilfælde af, at man ved udarbejdelsen af planen for Saltholm skulle støde på uoverkommelige vanskeligheder af trafikal eller økonomisk art — står uden ajourført viden om et alternativ. Der er altså tre væsentlige begrundelser for ændringsforslaget. Det sikrer, at der fortsat er et relevant sammenligningsgrundlag mellem de to placeringsmuligheder, det giver i højere grad end ellers lovforslaget karakter af at være et forhandlingsgrundlag, og det giver mulighed for, hvis omstændighederne skulle kræve det, hurtigt at sætse på en anden placering.

Jeg er overbevist om, at folketetinget kunne stå sig ved at vedtage dette ændringsforslag både af hensyn til de vanskeligheder, der vitterligt vil opstå under de fortsatte undersøgelser og forhandlinger, og af hensyn til den interesserede offentlighed, hvis pengepung vil rammes af eventuelle fejl-dispositioner. Vedtages ændringsforslaget, vil vi, som det også fremgår af betænkningen, stemme for lovforslagets endelige vedtagelse.

**Aksel Larsen:** Jeg anbefaler forslaget til vedtagelse, sådan som udvalgsflertallet har indstillet det. Jeg fraråder at stemme for ændringsforslaget, som i mange henseender vil ikke blot komplicere sagens videre behandling, men har chance for at virke direkte skadeligt, når det drejer sig om at få løst dette et af Nordens største trafikproblemer.

Jeg er nødt til at sige, at denne sag nu har været behandlet i så mange år og været undersøgt så omhyggeligt, og at alle, som man kalder det, relevante oplysninger er fremskaffet, at det er mig noget uforståeligt, at det radikale partis ordfører her vil sige, at flertallet i udvalget ikke ønsker

de helt nødvendige oplysninger tilvejebragt. Det forholder sig naturligvis, som Nordisk Råds trafikudvalg sagde til Nordisk Råds møde i Stockholm, at man altid kan blive ved med at forlange nye oplysninger og på den måde trække sagen i langdrag; men der må komme et tidspunkt, hvor en beslutning må træffes, og den kan forsvarligt træffes på det tidspunkt, hvor man har tilstrækkelige oplysninger til, at man kan overskue konsekvensen af beslutningen — og det har vi. Kastrup lufthavn er for lille. Den vil løbe fuld i løbet af få år, selv med den udvidelse, som folketetinget ganske givet beslutter. Den må erstattes af en anden og større lufthavn, og der findes ingen bedre placering i Øresundsområdet end netop Saltholm.

Begrundelsen herfor er fremført så tit. Jeg skal kun igen gøre opmærksom på, at det drejer sig om en ø af en passende størrelse, ubebygget, flad, bæredygtig og særdeles velegnet til at indrette lufthavn på. Hvad alternativet angår, har vi overvejet det tilstrækkeligt, såvel i Nordisk Råd som i folketingets udvalg om en storlufthavn, og er kommet til det resultat, at en placering af storlufthavnen på Saltholm er at foretrække fremfor en placering på Sydager.

Vi har fået mange argumenter eller forsøg på argumenter imod Saltholm. Jeg skal forbigå sådanne argumenter som, at storlufthavnen hellere burde lægges på Svane-grunden mellem Samsø og Jylland. Det er jo et praktisk forslag — lige så praktisk som det, der fik meget stor publicity i det saltholmfjendtlige Dagens Nyheter i Stockholm, som på forsiden bragte et forslag om, at Nordens storlufthavn burde ligge i Lapmarken med den begrundelse, at fra Lapmarken er der kortere til Nordpolen, end der er fra Øresund, og dette er jo evident rigtigt. Men jeg skal gøre opmærksom på, at man har anvendt argumentet om, at der var for megen støj fra en lufthavn på Saltholm. Dette har de sagkyndige over for os tilstrækkeligt dokumenteret ikke vil blive tilfældet. Man kan naturligvis godt gøre op, at der i værste fald, hvis man tilrettelægger helt tåbelige ind- og udflyvningsvinkler, kan blive for megen støj såvel på den svenske som på den danske side af Øresund; men i hvert fald har vi i Nordisk Råds trafikudvalg fået dokumentation også

**[Aksel Larsen.]**

fra flyvesagkyndige, fra piloter for, at de ikke ville kunne tænke sig at flyve på den måde, som visse svenske påstået sagkyndige ville have de skulle anvende for at frembringe mest mulig støj over Malmø.

Jeg har meget vel set i udvalgets materiale, at man fra radikalt hold opererer med, at en lufthavn på Saltholm vil støjramme 23.000 boliger, mens en lufthavn på Sydamager kun vil ramme 16.000 boliger. Det første tal er vildt overdrevet. Hvad det andet tal angår, må jeg gøre opmærksom på, at så forudsætter man altså, at der ikke må bygges noget på de kolossale ubebyggede arealer, der findes på Syd- og Vestamager såvel som i Kalveboderne, som jeg går ud fra vil blive inddæmnet. Men her er netop forholdet, at når det drejer sig om at finde et areal i hovedstadens nærhed, som er ubebygget, hvor man kan planlægge, hvor man kan bygge, det være sig fabrikker, boliger, universitet eller indrette rekreative områder, kan man ikke få noget mere gunstigt end Syd- og Vestamager og den del af Kalveboderne, som sikkert vil blive tørlagt.

Det være samtidig sagt, at når man taler om samfundsøkonomi, må man gøre sig klar, hvad samfundsøkonomi er. Samfundsøkonomi er nemlig ikke et spørgsmål om, hvor meget en m<sup>3</sup> beton koster, og hvor mange m<sup>3</sup> beton der går til det ene sted og det andet sted. Det er også et spørgsmål om, hvad samfundet som sådant har gavn af. Jeg tror, samfundet vil have gavn af at få de kolossale bebyggelige arealer frigjort til bebyggelse eller anden anvendelse, som man kan få frigjort, hvis man lægger lufthavnen på Saltholm.

Dertil kommer, når man taler om samfundsøkonomi, at i øjeblikket er det sådan i Kastrup lufthavn, at op imod 40 pct. af persontrafikken er transittrafik, som ubetinget giver indtægter til lufthavnen og dermed til Danmark. Det kan forudses, at en storlufthavn, som kan tage en langt større trafik, vil være endnu mere fordelagtig i den henseende, og det tæller også samfundsøkonomisk.

Men i øvrigt siger jeg ikke dette, for at vi her skal have en indviklet diskussion og en mængde tal. Det er kun for at advare mod at tro på visse beregninger, der er foretaget af et såkaldt embedsmandsudvalg

under regeringens politisk-økonomiske udvalg; jeg tror også, at udvalget som helhed eller i hvert fald dets store flertal blev klar over, at disse beregninger ikke kunne holde.

Så har man bragt spørgsmålet om trafikforbindelserne igennem hovedstaden ind i billedet. Jeg kan ikke se, det har så meget med det at gøre, for det er jo givet, at en lufthavn ikke skal belastes med gade- og vejføringer og tunneler og broer i hovedstadsområdet; det er et hovedstadsproblem. Det skulle kun nævnes.

Nu henviser hr. Bilgrav-Nielsen til noget, som er sagt på Nordisk Råds møde i Stockholm, og citerer et for ham passende afsnit af den svenske trafikministers tale. Jeg må gøre opmærksom på, at rigtignok sagde den svenske trafikminister noget sådant i den første tale, han holdt; men da trafikminister Guldberg og nogle af Nordisk Råds medlemmer havde gjort opmærksom på de faktiske forhold, lod han hele denne argumentation ligge. Vi ved udmærket vel, at man i Sverige har dette system med remiss, hvor man sender forslag ud til høring i alle mulige instanser. Det være i denne forbindelse bemærket, at forslaget om en Saltholmplacering af lufthavnen har været til remiss i Sverige, og at den aldeles overvejende del af svarene gik ud på, at man anbefalede Saltholm fremfor Sydamager. Men samtidig sagde man, at det er givet, at den danske regering til forhandlingerne med den svenske regering måtte møde med en mening om, hvor den vil placere storlufthavnen; dette var en betingelse for overhovedet at komme til at forhandle reelt.

I 1965 vedtog Nordisk Råd en rekommandation til regeringerne i de nordiske lande om hurtigst at undersøge, hvor man bedst kunne placere en storlufthavn på det eneste sted i Norden, hvor det vil være mest muligt at placere en sådan af økonomiske, befolkningsmæssige, erhvervspolitiske og andre grunde, nemlig i Øresundsområdet. Den gik til regeringerne, og den svenske regering reagerede temmelig hurtigt med en kategorisk erklæring om, at den opfattede det sådan, at det drejede sig om at erstatte en lufthavn i Danmark med en anden lufthavn i Danmark, og, tilføjede den, hvor i alverden Danmark ville lægge

## [Aksel Larsen.]

en lufthavn på dansk territorium, var et dansk anliggende; det agtede Sverige ikke at blande sig i, det måtte Danmark selv afgøre.

Det er på dette grundlag bl. a., at vi her i folketinget nu træffer beslutning om, hvor Danmark vil lægge en lufthavn i Danmark. Det betyder ikke, at vi ikke ønsker at forhandle med de øvrige nordiske lande om det, tværtimod, og jeg ønsker stadig væk, at det må blive et fælles foretagende for de nordiske lande, eller i det mindste for Sverige og Danmark. Men der er spillet ud fra svensk hold; man har sagt til os, at vi, før man kan komme i realitetsforhandlinger, skal sige, hvor lufthavnen skal ligge, og så opfylder vi kun den svenske regerings ønsker. Det er muligt, trafikminister Lundkvist ikke har været klar over dette, for det pågældende svar fra den svenske regering blev afgivet under en foregående trafikminister; men nu ved han det i hvert fald, og derfor forekommer det mig ikke rimeligt i den danske debat og her i folketinget at køre op med trafikminister Lundkvists misforståelse.

Hr. Bilgrav-Nielsen siger, at han vil gemme den polemiske del af, hvad han har at sige, til anden omgang, og så får han jo noget at gøre. I hvert fald vil jeg give ham en mulighed for at gå ind på andre problemer. Jeg ser mig nemlig nødsaget til at oplyse folketinget om, at der var én taler på Nordisk Råds møde i Stockholm, der i alle henseender søgte at give visse svenske synspunkter ret. Det var hr. Bilgrav-Nielsen, som imod bedre vidende fortalte, at en lufthavn på Saltholm ville fordyre Øresundsforbindelsen med ½ milliard kr. Dette havde vi gennemgået indtil hudløshed i folketingsudvalget, og det var dokumenteret for os, at den fordyrelse blev der ikke tale om. Det vidste hr. Bilgrav-Nielsen; alligevel stod han på Nordisk Råds møde — og hvis han ønsker det, skal jeg gerne citere hans udtalelser, jeg har protokollen her — og forklarede, at sådan lå det altså desværre; ganske vist var det blevet en lille smule uklart, men alligevel! Og senere forsøgte han at insinuere, at lufthavnen gennem sine indtægter fra flyvningen skulle være med til at betale omkostningerne ved den faste forbindelse

København-Malmø. Noget sådant har der aldrig været tale om. Hr. Bilgrav-Nielsen vidste det, derfor var han forsigtig og sagde det kun i spørgsmålsform, men alligevel med velberåd hu.

Saltholm, Sydamager. Der er forskellige prognoser, og det har været hævdet, at om lufthavnen lægges på Saltholm eller Sydamager, vil der komme lige megen trafik; et embedsmandsudvalg siger, at der såmænd kommer lige mange svenskere til lufthavnen, selv om den ligger på Sydamager, for det tager jo kun 20 minutter længere at køre dertil i bil. Men det kan være, at de 20 minutter er afgørende. Sagen er den, at Sverige vil bygge en lufthavn ved Sturup en 30 km øst for Malmø, og det har Sverige ret til. Men givet er det, at hvis det er hurtigere at komme til Sturup end til Sydamager, så vil mange i Malmø foretrække den. I øvrigt skal man tage det i betragtning, som har været oplyst i folketingsudvalget, nemlig at ledelsen af SAS kategorisk har erklæret, at bygges der lufthavn på Saltholm, vil man koncentrere den svenske indenrigsflyvning om Saltholm og ikke om Sturup, men hvis den bygges på Sydamager, ligger det helt anderledes. Også dette turde indicere, at Saltholm også ud fra driftsøkonomiske betragtninger er det rigtige sted.

Jeg synes, dette skulle siges. Så vil jeg tilføje, at hvis folketinget vedtog ændringsforslaget, ville man spille ud til de forhandlinger, der skal foregå, og stille den danske regering i en meget vanskelig situation, for så kunne visse svenske interesser jo komme frem og sige: ja men så har Danmark ikke bestemt sig endeligt, og så må vi se, om vi ikke kan overtale Danmark til at flytte til Sydamager alligevel, selv om det i hvert fald ud fra et luftfartsøkonomisk og luftfartsteknisk synspunkt er den dårligste løsning, og selv om det set ud fra et dansk synspunkt og i øvrigt efter min mening også fra et virkelig svensk synspunkt er den dårligste løsning. Derfor bør man ikke vedtage ændringsforslaget; jeg anbefaler, at man forkaster det og tilslutter sig indstillingen fra udvalgsflertallet.

**Sigsgaard:** Der er stadig — eller burde være — megen tvivl om, hvor en ny stor-

[Sigsgaard:]  
 lufthavn bør placeres, og meget taler for, at Saltholmløsningen vil blive væsentligt dyrere end en Sydamagerløsning. Hvis flertalsindstillingen her vedtages, vil bl. a. denne forskel i udgiftsstørrelsen ikke blive nøjere undersøgt, og det står vel klart, at en lufthavn også kan placeres på alle måder forsvarligt på Sydamager. Derfor burde det for mig at se være en selvfølge, at begge de mulige løsninger detailundersøges, og det er det, de radikale udvalgsmedlemmer går ind for. Det er for VS noget helt selvfølgeligt, at der skaffes det bedst mulige grundlag for den store investering, som man vil foretage, og derfor vil vi støtte det radikale ændringsforslag og takke for, at det er fremsat.

Bliver ændringsforslaget ikke vedtaget, kan vi ikke stemme for lovforslaget.

Det forekommer mig i det hele taget at være sært, at man binder sig til en bestemt løsning uden at have tilstrækkeligt grundlag for at vurdere, om det nu også er den helt rigtige løsning. Den fremgangsmåde, man har valgt, indebærer, at hvis det viser sig under planlægningen, at Saltholmløsningen ikke er realiserbar, ikke bør realiseres, skal man til at begynde forfra med detailundersøgelser af Sydamagerløsningen. Flertalsforslaget kan altså betyde en risiko for en flerårig forsinkelse af lufthavnsproblemet's løsning, og man har mange gange her fra talerstolen peget på, at en sådan forsinkelse ønsker man ikke. Uanset at man har arbejdet med disse spørgsmål i en række år, må man alligevel fastslå, at behandlingen af dem har været uforsvarlig.

Vi kan som sagt stemme for det radikale ændringsforslag, men hvis det ikke vedtages, kan vi ikke støtte regeringens lovforslag.

**Johan Philipson:** Det materiale, der er tilgået folketingets menige medlemmer i denne sag, danner efter min mening ikke fornøden baggrund for så vidtrækkende og bekostelig en beslutning. Denne sag drøftes i øvrigt også på en facon og en måde, der ikke belyser de andre aspekter for det danske samfund, som en så vidtrækkende beslutning naturligt vil føre med sig. Og når man er i tvivl, hvad gør man så? Så efterlyser man yderligere undersøgelser for

at komme til den afklaring, som er nødvendig.

I øvrigt er det min opfattelse, som jeg har forsøgt at efterleve, at man stort set står sig ved at anvende 1 pct. af en investering's totale omkostning til undersøgelser, og så er det såmænd lige meget, om man bygger huse, køber traktorer, turbiner eller bygger lufthavne. Det tal er vi med hensyn til undersøgelsesomkostninger i Saltholmsagen langt fra nået op til. Jeg ved da også, at mange ude i den danske ingeniørverden siger til os: hvor tør I tage så vidtrækkende en beslutning på det grundlag, der i øjeblikket er til stede?

Jeg skulle forsøge at ridse op, hvilke konsekvenser den beslutning får. Der er en lang række positive, også meget positive; nogle er negative, og nogle vil jeg betegne som uheldige sidevirkninger. Placeringen er sådan, at man må forvente, man får en del af Sydsverige som baggrund for en placering af en lufthavn på Saltholm; derom kan der næppe tvistes. Man kunne spøgende sige: nu får vi altså Skåne, Halland og Blekinge erhvervsmæssigt tilbage igen ved denne beslutning. Der følger i lufthavnens kølvand et krav om forbindelse over Amager syd om København; der følger også i dens kølvand på videre sigt et krav om forbindelse over Østersøen, og den vil antagelig have den virkning — hr. Aksel Larsen skal nok få ret — at den bliver et centrum i Øresundsregionen, og det kunne der siges mange gode ting om.

Det har unægtelig også efter min opfattelse de sidevirkninger, at det bliver en forbindelse, der tangerer et hjørne af Danmark; erhvervsudviklingen vil naturnødvendigt blive drejet imod trafikåren og give os et skævere Danmark, end vi har i forvejen. Stort set har vi allerede to prisniveauer; og nu har vi altså to lønniveauer og også to leveniveauer i det Danmark, der i øjeblikket tillader sig at fungere erhvervsmæssigt på den måde, at vi har en økonomisk barriere ved Store-Bælt. Jeg er altså nødt til at gøre opmærksom på, at den sandsynlige virkning set med jyske øjne bliver et skævere Danmark. Der er en verslinje, der lyder: „Jylland, du er hovedlandet“. Det kunne man passende erindre sig ved denne lejlighed, og den får Jyllands beboere i hvert fald i erindring,

[Johan Philipsen.]

når de om 15 år ser konsekvenserne af det, der nu starter.

Må jeg i øvrigt tilføje nogle bemærkninger til trafikministeren. I øjeblikket lever vi jo erhvervsmæssigt under de vilkår, som skiftende tyske trafikministre giver os, idet de af hensyn til forbundsbanernes økonomi spærrer trafikken på landevejene ved ikke at give yderligere kørselstilladelser og dermed bremser en såkaldt sydvendt udvikling i Jylland. Man kunne spørge: hvor længe vil det blive ved at være sådan? Det spørgsmål rejser sig i min erindring naturligt, idet jeg ved, at S sammenslutningen af danske Havne er undervejs til ministeren med et forslag om højere havnetakster under de helt ejendommelige vilkår, at her på Sjælland tør man ikke sætte dem op, fordi man har lavere takster i København, men på et i øvrigt meget svagt grundlag vil man forsøge at presse priserne yderligere op i havnene i Østjylland, som altså er afskåret fra at foretage det naturlige modtræk for at holde omkostningerne nede: landevejstransport fra Hamborg og nordpå. Indtil dette øjeblik er det tyske trafikministre og deres politiske dækning, der er en hindring for en sydvendt udvikling i Jylland.

Vi fik allernådigst ved pression, eller knibtangsfødsel, lov til at anvende de militære lufthavne, og mit næste direkte spørgsmål til ministeren må være det: hvorfor kan vi ikke få lov til at flyve på langs i Jylland med start fra dansk jord? Det kan lade sig gøre, når vi starter fra udenlandsk jord. Jeg ved, at Lufthansa flyver 5-6 dage ugentlig mellem Hamborg og Oslo; kan Lufthansa få lov til at mellem-lande i Billund?

Det næste spørgsmål: hvornår fjernes kineseriet omkring den dansk-tyske grænse, hvor man nok kan sejle over fjorden og købe billige cigaretter og spiritus, men hvor det ikke lader sig gøre at flyve fra Sønderborg mod syd? Hvis man kører til den eng, der er beliggende sydvest for Padborg,

kan man derfra komme til Berlin og tilbage på én dag.

Alt dette opretholdes med et eneste motiv: hensynet til SAS. Derfor stiller jeg det sidste spørgsmål. Mange siger med megen ret, at Kastrup bliver for lille; der er efter min opfattelse en betydelig modsætning mellem dette og så statens karrighed i Jylland med at give tilladelser; det bremser vore muligheder for at vælge de veje, som vi vil finde naturlige.

Disse overvejelser må føre til som min konklusion, at jeg agter at stemme for det radikale ændringsforslag, uden at jeg dermed kan garantere for, at hr. Bilgrav-Nielsens tal er rigtige. Men min tvivl om selve forslaget må føre til den konklusion, at jeg inden tredje behandling må overveje de to muligheder, der hedder at stemme imod lovforslaget eller at undlade at stemme.

**A. Chr. Andersen:** Jeg vil ikke undlade at udtrykke min betænkelighed ved beslutningen om at placere en lufthavn på Saltholm, og hvad hermed følger.

Der er megen usikkerhed om den virkelige udgift ved denne placering, og selv om det nu ved planlægning og yderligere undersøgelser kan blive nogenlunde klart, hvorledes udgiften vil være, er det store spørgsmål, om de indtægter, der til sin tid skal forrente og afskrive denne udgift, nogen sinde vil indløbe. Det var jo kedeligt, om det, efter at lufthavnen var etableret, skulle vise sig, at der slet ikke var brug for den, og det kan meget vel gå således.

Man udbygger nu Kastrup for at klare trafikken adskillige år endnu, der tales om op til 15 år; der skulle således også være den fornødne tid til at blive klar over, om det er på Saltholm eller eventuelt et andet sted, storlufthavnen skal placeres, hvis vi i det hele taget skal have en sådan. Der kan blive tid til de fornødne undersøgelser og planlægning. Jeg kan derfor støtte de radikale udvalgsmedlemmers forslag om, at der foretages yderligere undersøgelser



[A. Chr. Andersen.]

også vedrørende en placering på Sydamerger, og jeg kunne for resten godt tænke mig, at der derudover også blev foretaget adskillige andre undersøgelser.

Det pusterum, vi får ved en udbygning af Kastrup, giver os tid til at tænke lidt over, om ikke visse forudsætninger for planlægningen eventuelt kunne ændres, f. eks. støjproblemet. Man regner med, at det er konstant; men er det så sikkert, at det er det? Man blev så overrasket, da man fik jetmaskiner med den voldsomme støj, de gav fra sig, og man kan blive overrasket igen. Der kan måske findes metoder til at dæmpe denne støj. De nye, store jumbojets støjer for øvrigt mindre end de nu anvendte jetmaskiner. Det kan også gå den anden vej. Støjen fra superpersoniske fly kan blive så stor, at selv en flytning til Saltholm ikke kan gøre det. Der kan også komme andre luftfartstyper, som stiller helt andre krav til lufthavne. Og hvem kan sige, om København stadig vil være en dominerende international lufthavn? Meget af transit- og transfertrafikken kan godt forsvinde, efterhånden som der fra lufthavne, der er mindre, bliver passagerer nok til at flyve direkte til bestemmelsestedet ude i verden; det sker jo allerede i dag fra en række nordiske byer, og vi ved også, at der er ønske om, at det kunne ske f. eks. fra Jylland.

Det er således muligt, at forholdene kan udvikle sig sådan, at Kastrup med de nødvendige udbygninger fortsat kan dække behovet. Man kan også stille det spørgsmål: skal vi have en storlufthavn, skal den så absolut ligge ved København? Når der bliver nævnt andre muligheder, trækkes der som regel på skulderen. Man tager ligesom ikke andre forslag alvorligt; man er så vant til, at det skal være ved København, det skal ske, at andre tanker i denne henseende betragtes som luftkasteller. Man må dog huske på, at der her i landet bor flere mennesker vest for Store-Bælt, end der bor øst for. Planlæggerne har gennem tiderne set sig om efter andre placeringsmuligheder; der har været talt om Lammefjord, Stevns og ved Ringsted, men det endte med, at man koncentrerede sig om Saltholm med Sydamerger som alternativ mulighed. Men der er ingen, der har turdet foreslå at udvide

Kastrup efter behovet ud over de første 10-15 år. Hvis udviklingen bliver som formodet, vil det også kræve bydele fjernet og hindre, at de nuværende lufthavnsarealer kan blive bebygget. Planlæggerne har således ikke set ret meget på mulighederne uden for Københavnsområdet og da slet ikke uden for Sjælland.

Jeg ønsker at sætte et spørgsmålstegn ved, om der egentlig er noget, der begrunder, at en storlufthavn skal ligge ved København, om den ikke lige så godt kunne ligge et andet sted. Af den samlede trafik på Kastrup er den mindste del lokal rutetrafik; resten er transit- og charterflyvning, som ikke nødvendigvis skal mellemlande eller udgå fra København. Det vil sige, at højst en tredjedel af de passagerer, der i dag passerer Kastrup, har behov for at komme der. Skal lufthavnen absolut ligge ved København, er det måske rigtigt at placere den på Saltholm, men jeg vil dog sige, at en opfyldning ved Sydamerger kan gøre mere nytte til andre formål end en opfyldning ved Saltholm, hvis det skulle vise sig, at en flytning af lufthavnen fra Kastrup bliver overflødig.

Jeg har ønsket at komme med disse betragtninger, for at de i hvert fald ikke skulle være usagte.

**Valbak:** Jeg er gået herop for at oplyse, at jeg og andre i vor gruppe ikke kan stemme for det ændringsforslag, som er stillet. For mit eget vedkommende skal jeg kort oplyse lidt om, hvad der har bestemt denne stilling; det er en række forhold, hvoraf jeg skal fremhæve et par stykker.

Ved at vedtage ændringsforslaget skabes på ny en usikkerhed om lufthavnsplaceringen, som kan blive dyr for samfundet. Vedtagelse fører til udsættelse af den endelige placeringsbeslutning, og en beslutning er efter mit bedste skøn det vigtigste i den fase, vi nu er inde i. Beslutning kan forsvarliggøres på grundlag af de undersøgelser, som nu er foretaget igennem nogle år. Usikkerhed og udsættelser vil være dyrt og til skade for Københavnsområdets planlægningskræfter. Usikkerhed og udsættelse vil betyde senere afløsning af Kastrup med økonomiske og andre ulemper til følge. Usikkerhed vil, skønner jeg, svække regeringen i de forhandlinger med repræsentanter for den

[Valbak.]

svenske regering, som er begyndt om bro- og tunnelforbindelsens placering, om økonomien. Regeringen mister nemlig som andre planlægningskræfter her indtil videre sit ståsted, sit udgangspunkt.

Jeg erkender, at ændringsforslaget ud fra formelle forudsætninger er logisk, men den formelle logik vejer, som jeg startede med at sige, ikke tungt nok til, at jeg og nogle andre i min gruppe kan stemme for ændringsforslaget. Under indtryk af logikken vil det dog nok vise sig, at denne stillingtagen vil blive tilkendegivet med variation.

**Ministeren for offentlige arbejder (Guldberg):** Jeg vil gerne takke for tilslutningen fra langt de fleste sider til forslaget og skal gøre nogle enkelte bemærkninger om de synspunkter, der er blevet fremsat.

Jeg må måske have lov til først, da det var to specielle spørgsmål, at komme med et par bemærkninger til hr. Johan Philipsen og hr. A. Chr. Andersen. I og for sig kan jeg omtrent bruge det samme svar, fordi deres indlæg var udtryk for en vis tankegang, som nok er nærliggende, men som man hurtigt kommer til at forlade i praksis.

Jeg vil først sige til hr. A. Chr. Andersen, at jeg nødig ville være sognerådsformand i Grindsted, hvis jeg fik en storlufthavn i Billund. Det er meget nemt, så længe støjen ligger på Amager, at tale om de store fordele ved at få en storlufthavn; men i et område, hvor man gerne ser en erhvervsmæssig og en befolkningsmæssig udvikling, vil jeg i hvert tilfælde ikke opfordre til at samle på storlufthavne.

Hr. Johan Philipsen kom med nogle bemærkninger om, forstod jeg, trafik mellem jyske lufthavne og Hamborg, altså ønsket om at få rutetrafik på disse strækninger, således at jyske flyvepassagerer kan benytte det internationale rutenet i knudepunktet Hamborg i stedet for at være tvunget til at benytte det i Kastrup. Jeg må indrømme, at jeg altså ser på danske interesser, og jeg vil gerne føje til, at selv ved siden af Kastrup, som den er i dag, er Hamborgs lufthavn lille, og derfor er den yderligere lille ved siden af det, som vi er i stand til at etablere, hvis vi altså vel at mærke vil udvide og — det gælder bemærkningen om etablering og fejlinvestering — udvide i det

tempo, som trafikken kræver; mere skal man jo ikke sætte ind, men jeg tror såmænd, det bliver mere end rigeligt.

Jeg kan egentlig bedst belyse denne problemstilling ved en bemærkning, der kom under drøttelserne i Nordisk Råd. Det var et norsk indlæg, der kom som svar på det svenske synspunkt, at det var nok ikke nogen særlig god idé at ville samle så megen trafik på en enkelt storlufthavn, men at det var bedre i højere grad at søge et væsentlig større antal internationale forbindelser etableret mellem Stockholm og Oslo; her sammenligner jeg faktisk f. eks. Billund trafikalt set med Stockholm og Oslo. Svaret fra den norske deltager i drøttelsen var, at selvfølgelig skulle man have direkte linjer både mellem Stockholm og Oslo og alle andre steder, hvis der var trafik til det — og det svar kunne man lige så godt give til Billund — men at man måtte erkende, at det var begrænset, hvad man kunne opnå derved. Nordmændene havde undersøgt, hvad der skulle til, for at de kunne fylde en maskine direkte mellem Oslo og Rom; de oplyste, at de skulle bruge en uge til at fylde den maskine, men de havde 3 daglige afgang fra Kastrup til Rom. Det er knudepunktssynspunktet i lufttrafikken, der er det stærke, og derfor har jeg meget svært ved at forstå den betragtning, at det skulle være en jysk endsige en dansk interesse at sørge for, at knudepunktet blev bygget op i Hamborg i stedet for i København. Det har jeg lidt svært ved at forstå visdommen i. Under alle omstændigheder vil der nemlig — i hvert tilfælde så længe det er os, der selv i Danmark kan administrere disse ting — være tale om, at man vil have en mellemlanding i et knudepunkt, medmindre ens egen trafik er så stor, at man kan få direkte forbindelser. Når den er det, skal man naturligvis have det; det må være noget, vi kan blive enige om her i landet, så længe vi selv bestemmer og ikke har solgt trafikken til udlandet.

I øvrigt skal jeg fatte mig meget kort, fordi det jo er en diskussion, vi har haft mange gange. Det nye i den er for så vidt kun ændringsforslaget. Jeg vil gerne sige om ændringsforslaget, at jeg ikke er i tvivl om, at det er åbenlyst for hr. Bilgrav-Nielsen som medforslagsstiller, at ændringsforslaget ikke vil kunne vinde tilslutning.

**[Ministoren for offentlige arbejder.]**

Om man nu skal kalde det så behændigt, at det ligner noget, Bertel Dahlgaard kunne have lavet, ved jeg ikke. Men det er da i hvert tilfælde et forslag, som giver udtryk for en anden hensigt end den, det tilsigter, for det er meget kønt i indledningen til bemærkningerne at skrive, at det ikke er hensigten at forsinke noget som helst. Men sandheden er jo, at det, det drejer sig om nu, er, om man kan få afsluttet den planlægningsmæssige side, som består i at vælge, hvor man vil placere lufthavnen — hvilket selvfølgelig ikke er det samme som at bygge den — og et ændringsforslag til et lovforslag, der drejer sig om at vælge, gående ud på, at man skal vente med at vælge, idet man stadig skal undersøge på lige fod begge de muligheder, der er at vælge imellem, er egentlig slet ikke et ændringsforslag, men et forslag om, at lovforslaget trækkes tilbage. Det kan man selvfølgelig godt kalde behændigt. Nej, jeg må se på det på den måde, at skal det tages efter sin ordlyd, kan man sige, at hvor vi nu i mange, mange år har drøftet, om man skal gå mod syd eller mod øst, er ændringsforslaget et forslag om fortsat køren i ring.

Over for den kritik, der af og til kommer frem specielt fra hr. Bilgrav-Nielsens side, men også andre sider, om manglende undersøgelser, vil jeg gerne henvise til den redegørelse, jeg gav i maj måned her i folketinget. Der er i denne redegørelse flere sider, som bogstavelig talt er en indholdsfortegnelse over mangeårige undersøgelser. Jeg tror også nok, at det er et rimeligt antal timer, der har været anvendt, både i folketingsudvalget og i folketinget ved adskillige lejligheder. Påstanden om, at det ikke er drøftet eller overvejet eller undersøgt, er derfor meget langt ude.

Så vidt jeg kan bedømme hele dette spørgsmål, faldt den virkelig afgørende beslutning i 1962 og i 1964. Derfor må jeg som nu den tredje trafikminister, der har haft med denne sag at gøre siden da, mene, at når man i så mange år har arbejdet med sagen ud fra forskellige både forudsætninger og måske også personlige synspunkter, men alligevel så ensartet havner i det samme resultat, må der være noget rigtigt i det. Når jeg siger 1962 og 1964, er det, fordi i 1962 kom forslaget om en betydelig

udbygning af Kastrup, og så besluttede man sig til, at det ville man ikke; derfor nedsatte man det fremtidsudvalg, der gav sig til at arbejde med at undgå denne udbygning. Så vidt jeg forstår, var det i 1964, fremtidsudvalget kom tilbage og alligevel foreslog det, den daværende regering og den daværende minister én gang havde sagt at man ikke brød sig om, nemlig en udbygning på stedet. Man må nok sige, at udbygning på stedet har været alvorligt overvejet, når man én gang til dengang sagde, at det kunne man ikke gennemføre. Alt, hvad der er kommet af undersøgelser siden, har bekræftet det.

Jeg kunne forstå det, hvis man havde en hed diskussion her om, hvorvidt man skulle vælge den på nogle punkter teknisk og økonomisk bedste løsning — jeg har selv ved en anden lejlighed kaldt den en noget brutal løsning — som ligger i overhovedet ikke at tage støjensyn til Amagerområdet og for øvrigt heller ikke til en væsentlig del af den københavnske befolkning og sige: det ser vi på, som om det kun er penge, det drejer sig om, som om det kun er teknik, det drejer sig om; vi bliver, hvor vi er. Det er den ene mulighed. Den anden er at flytte, og er man ved at flytte, som det, så vidt jeg har forstået, nu har været folketingets mening i så mange år, må man altså også på et eller andet tidspunkt tage sin beslutning, vælge en placering og lukke op for det planlægningsmæssige.

Det er på det punkt, jeg gerne vil fremhæve en ting, som enkelte nok har berørt, men som jeg i hvert tilfælde gerne vil fremhæve som noget meget væsentligt ved at få dette lovforslag vedtaget uden ændringsforslaget. Det kan ikke nytte noget, at man gang på gang både uden for folketinget og da i høj grad også i vore egne drøftelser indbyrdes siger, at den offentlige planlægning kommer bagefter. Nogle af de mest kritiske røster mod at træffe en beslutning i denne konkrete sag er samtidig røster, der opløfter sig meget, meget kritisk mod manglende planlægning fra det offentlige. Hvis man vil have et grundlag for sin planlægning, kan det ikke nytte noget, at man udsætter afgørelsen, eftersom praktisk taget alle de store trafikspørgsmål i det storkøbenhavnske område: motorvejene, motorgadens placering i Søringen eller et

**[Ministeren for offentlige arbejder.]**

andet sted, S-banernes udbygning, en lang række bebyggelses- og placeringsspørgsmål, nok alle kan løses, hvad enten man anbringer lufthavnen det ene eller det andet sted, men ikke under nogen omstændigheder kan løses på samme måde.

Derfor er ændringsforslaget et forslag om fortsat blokering af enhver planlægning inden for det storkøbenhavnske område, og en fortsat blokering er under alle omstændigheder en kostbar affære. Jeg tror ikke, der er nogen af de instanser, der har med det at gøre, heller ikke på det kommunale plan, som ikke vil være enig i, at det er overordentlig væsentligt at få denne beslutning lagt fast. Jeg vil altså gerne understrege, at dette ud over de rent danske interesser er en meget væsentlig side af sagen, og så vil jeg i øvrigt gerne takke for tilslutningen.

**Horn:** Vi undgår altså ikke at få en længere snak om dette her; jeg skal dog ikke holde nogen længere tale.

Ministeren har nylig givet hr. A. Chr. Andersn er foreløbig omskoling i trafikpolitiske betragtninger og vurderinger, som de passer fra nu af og i alt fald en snes år frem i tiden. Må jeg sige til hr. Johan Philipsen, som bekymrer sig noget om Store-Bælt, at vi kun kan sige, at det, der i øjeblikket generer Store-Bælt mest, er, at jyderne svigter Store-Bælt og trækker andre steder hen, sådan at balancepunktet i rentabilitet imellem færger og bro på Store-Bælt forskydes ved det, der i øjeblikket foregår, og bedre bliver det ikke efter 1. juli.

Endnu en ting til hr. Johan Philipsen i forbindelse med længdeflyvningen og hensynet til SAS. Jeg vil gerne gentage for jeg ved ikke hvilken gang: hvis der er medlemmer, der omgås med tanker om at vælte SAS, slå SAS ihjel, er det tiden at sige til nu af hensyn til samarbejdet i Norden, men også af hensyn til dansk økonomi. Dette være sagt i dyb alvor; det er ikke en spøg, der her er tale om.

Til hr. Bilgrav-Nielsen vil jeg gerne sige, at jeg ikke synes, det er rimeligt fortsat at fremstille det, som om flertallet ikke har villet være med til at skaffe tilstrækkelige oplysninger frem, for at vi kunne få et

endnu bedre arbejdsgrundlag. Det har intet med virkeligheden at gøre. Vi har i dette udvalg som i et par andre, der grænser hertil, bevæget os ind på problemerne, som om det var på et rådgivende ingeniørkontor, vi sad og puslede. Dette her drejer sig om størrelsesordenen. Vi kender størrelsesordenen og omkostningerne ved Saltholm, vi kender størrelsesordenen på Sydamerger, sådan som man nu kan komme til det, når ikke alene danske, men også andre eksperter har kigget på det; og med hensyn til omkostninger ved anlægget i relation til de fordele, vi opnår, er der intet kommet frem, som rokker ved den grundopfattelse, som flertallet har, at Saltholm vil være det fordelagtige sted at lægge lufthavnen.

Det har jeg tidligere givet udtryk for, og jeg har for mange år siden i Nordisk Råd peget på, hvad det betyder med kraftcentret, og jeg har haft den fornøjelse, at andre har sluttet stærkt op om dette synspunkt, ikke mindst hr. Aksel Larsen i de senere år.

Det var ligesom et forsøg på at udvande vores opfattelse, når hr. Bilgrav-Nielsen kom ind på, hvad den svenske kommunikationsminister havde sagt om, at vi nu mødte med bundne hænder. Men når vi kalder det principbeslutning, er det jo ikke anderledes, end at vi ud fra de givne forudsætninger mener, at det må være sådan og sådan. Hvis disse forudsætninger kan omstødes, er der nye forhandlingsmuligheder. Jeg tvivler på, at det vil komme til at foreligge — ja, jeg føler mig overbevist om, at det ikke kommer til at foreligge. Jeg tror dog, hr. Bilgrav-Nielsen vil give mig ret i, at det, der i og for sig var den svenske interesse, som ministeren den dag var inde på, var at få fastslået, om vi fra dansk side kunne acceptere, at Sturup også kan blive en lufthavn, som i alt fald skal have kontinental trafik og i givet fald også oversøisk trafik. Det kunne vi selvfølgelig ikke have noget imod. Som ministeren her har givet udtryk for, er dette naturligt, når det kan bære sig.

Hvad hænger det sammen med, at det var så vigtigt for den svenske kommunikationsminister at få det fastslået eller accepteret fra vor side? Det hænger sammen med den svenske indstilling over for hele det nordiske samarbejde. Vi ved jo ud-

[Horn.]

mærket — dette er sagt uden at genere svenskerne, uden brod mod svenskerne, men ud fra et ærligt og redeligt og jeg mener fremsynet nordisk synspunkt — at hvis Norden skal få noget ud af at hævde sig som en virkelig produktiv region i forhold til de store lande i Europa, er der kun ét sted, det kan have sit kraftcenter, og det er her i Øresundsområdet; det er der vel efterhånden flere og flere også i Sverige af dem, vi kalder storsvenskerne, der accepterer. Man kommer til at erkende, at det rent geografisk er ordnet sådan, at vi må holde Amagers jord fri, for at vi i år 2000 kan skabe grundlag for det handels- og kraftcenter, der skal skabes, ikke for Danmark, men for hele Norden. Når vi er inde i den tankegang, tror jeg, hr. Bilgrav-Nielsen kommer til at erkende, at så er det ikke noget med 1 eller 2 mill. kr. mere eller mindre for Saltholm, men så er det et spørgsmål om milliarder og om generationers fremtid i Norden i forhold til de andre store lande i Europa.

**Bilgrav-Nielsen:** Jeg er ikke uenig i, at det kan være et spørgsmål, der har betydning for Nordens ungdoms fremtid, vi her taler om, endda i særdeleshed hvis vi er i stand til og klar til på et så løst grundlag at træffe beslutning om merinvestering af en sådan størrelse, som der bliver tale om, hvis vi beslutter os på det grundlag, vi nu har.

Der er rejst et par spørgsmål, som jeg bliver nødt til at knytte et par bemærkninger til. Hr. Stæhr Johansen var inde på, at de sagkyndige måtte fraråde, at man spekulerede mere i at bygge på Sydamerica, fordi der var problemer med flyvesikkerheden. Jeg formoder, at det, hr. Stæhr Johansen tænker på, er den påstand, at det ikke skulle være muligt i en overgangsperiode at samflyve en lufthavn på Sydamerica med Kastrup. Jeg skal ikke forsværge, at det kan være vanskeligt; men det problem, vi står over for, er, at ingen af os i dag kan afgøre, om det bliver nødvendigt i en overgangsperiode at samflyve; det afhænger fuldstændig af, hvor stærkt trafikudviklingen vil gå på Kastrup. Her er det imidlertid, at vi opererer med nogle tal, som er stærkt modsigende. Vi har tal,

der viser, at der skulle blive 30 millioner passagerer i 1980-85, og andre, der siger 20 millioner. Det er en af de ting, vi har bedt om at få grundigt klarlagt, inden vi tager endelig stilling, for det er helt fundamentalt, at vi har et begreb om, hvilke tal det er, vi opererer med. Er tallene ikke så store, som man har ment, ja, så kan vi jo klare os med den lufthavn, vi har, i meget længere tid fremover end ellers.

Det er derfor, jeg er lidt uforstående over for dem, der har fremhævet, at undersøgelserne har pågået så og så længe og har været så og så grundige. Det er muligt, at de har pågået meget længe, 5-6-7 år vel, men det afgørende må dog være, om vi har fået de relevante oplysninger frem. Jeg kan ikke forstå, at man kan mene, at blot sagen er undersøgt tilstrækkelig længe, er man også tilstrækkelig grundigt orienteret. Derfor skulle dette ændringsforslag tjene til, at vi fik mere klaring på disse problemer.

Når trafikministeren fremhæver, at vort ændringsforslag har andre hensigter end dem, det foregiver, må det stå som trafikministerens påstand; men det er forkert at have den opfattelse, det er ikke vores hensigt. Vi kan jo ikke knægte et stort flertal, selv om vi skulle have haft lyst til det. Vi må bøje os for flertallet.

Det, vi har ønsket, er, at man, når flertallet har besluttet sig for nu at iværksætte denne planlægning vedrørende Saltholm, så dog ikke allerede helt og aldeles forlod Sydamerica. Jeg kan forstå, at når man hævder, at det skulle forsinke planen, er det, fordi man har en formodning om, at videre undersøgelser på Sydamerica vil understrege den betænkelighed, vi har fremhævet. Sådan må det være, for ellers skulle man ikke være betænkelig ved at undersøge Sydamerica. Hvis det fortsat skulle gå sådan, at det blev bevist over for offentligheden, at Saltholm er det rigtige, må det være glædeligt ud fra et tilhængersynspunkt, at man netop undersøger Sydamerica til bunds.

I øvrigt skal jeg ikke gøre mange bemærkninger. Jeg har dog den enkelte til slut, at når hr. Aksel Larsen siger, at jeg i Nordisk Råd har talt mod bedre vidende ved at fremhæve, at der ville blive tale om en fordyrelse af K—M-linjen ved, at vi lagde lufthavnen på Saltholm, er det en tilsnigelse. Hr. Aksel Larsen truede med at citere mig,

**[Bilgrav-Nielsen.]**

men undlod det; jeg skal glæde hr. Aksel Larsen med så at citere mig selv fra Nordisk Råds møde.

Det, jeg sagde, var bl. a. følgende:

„Vi havde, indtil vi for kort tid siden havde førstebehandlingen i folketinget, regnet med i det danske storlufthavnsudvalg, at Sverigesforbindelsen i K—M-linjen ville blive fordyret med ca. en halv milliard d. kr., hvis vi placerede storlufthavnen på Saltholm. Dette synspunkt, denne forudsætning, er ligesom ved at vakle lidt, idet den danske trafikminister har meddelt, at der ikke bliver nogen fordyrelse på Øresundsforbindelsen.“

Sådan sagde jeg, og det er jo rigtigt, at det har den danske trafikminister meddelt, men det, der står tilbage, er, at vi mangler en dokumentation for, at det ikke bliver dyrere at bygge Øresundsforbindelse, når vi samtidig midt på Øresundsforbindelsen placerer en storlufthavn.

Det er et problem, som jeg har forstået også er ret alvorligt i de forhandlinger, der nu skal føres, og jeg ville da gerne, hvis trafikministeren i dag kunne løfte sløret lidt fra de foreløbige, hemmelige forhandlinger, der er foregået mellem den danske og den svenske trafikminister om problemet. Jeg har forstået på bladene, at man fra svensk side skulle være villig til at betale den del af Øresundsforbindelsen, som går fra Sverige til Saltholm. Jeg har senere fået forklaret, at det, svenskerne er rede til, er at betale halvdelen af Øresundsforbindelsen. Så er det, jeg gerne vil have at vide, om de også er rede til at betale halvdelen af den fordyrelse, der påføres Øresundsforbindelsen på grund af Saltholm. Jeg er nu næsten på forhånd sikker på, at jeg ikke kan få et klart svar, men det er dér, problemet ligger, og jeg synes ikke, at det kan være nogen god ting at ville forholde svenskerne, at det forholder sig sådan, at når vi bygger lufthavn på Saltholm, så fordyrer vi Sverigesforbindelsen i K—M-linjen.

Der skal være et vist udfletningsanlæg; der skal måske ikke være et trug til 450 mill. kr., som man oprindeligt regnede med, men der skal dog være et vist udfletningsanlæg, således at trafikken kan komme fra Sverigesforbindelsen og ned til lufthavnen

på Saltholm, og også af hensyn til sikkerheden skal der træffes andre foranstaltninger end ellers. Jeg kan derfor ikke se, at det skulle være urimeligt at inddrage dette problem i diskussionen, så længe vi ikke har fået en klar forsikring om, at det forholder sig anderledes.

Ja, jeg har ikke flere bemærkninger at gøre. Lige til allersidst vil jeg sige til hr. Aksel Larsen, at når jeg har talt om, hvor mange boliger der findes inden for de forskellige støjgrænser henholdsvis for Saltholm og Sydamager, så er det jo ikke noget, jeg har fundet på, men det er noget, som både hr. Aksel Larsen og jeg har kunnet læse i den rapport, som er blevet afgivet af embedsmandsgruppen, der blev nedsat af det såkaldte PØ-udvalg, men det er måske sådan med dette materiale, at der er nogen, der har læst det mere grundigt end andre. I hvert fald kan jeg oplyse hr. Aksel Larsen om, at på side 10 i dette materiale er der et afsnit, der giver en oversigt over antal eksisterende og planlagte boliger, som støjrammes af de to lufthavnsplaceringer, og på side 11 kan hr. Aksel Larsen forsikre sig om, at det forholder sig, som jeg har sagt, at der inden for en kritisk støjgrænse for Saltholms vedkommende befinder sig 23.500 eksisterende plus planlagte boliger, og at der for Sydamagers vedkommende befinder sig ca. 16.000 eksisterende plus planlagte boliger inden for en kritisk støjgrænse. Dette kun til oplysning for hr. Aksel Larsen om, hvad redegørelsen fra embedsmandsgruppen indeholder.

**Holmberg:** Meningen med mine bemærkninger til hr. Bilgrav-Nielsen i første omgang var simpelt hen, at det er rimeligt, at vi drøfter de forskellige ting, og det er også rimeligt, at de ting, der bliver nævnt, er rigtige, så vidt de kan være rigtige — jeg vil indrømme, der kan være usikkerhedsmomenter. Det, jeg egentlig beklagede mig over, var en kronik, som hr. Bilgrav-Nielsen har skrevet i Roskilde Tidende, dateret den 15. februar 1969. Jeg går ud fra, at hr. Bilgrav-Nielsen selv har skrevet kronikken, og så må han jo også stå inde for det, der står her. Der står som overskrift: „100 procent dyrere for samfundet med en lufthavn på Saltholm“. Nu skal jeg selv-

[Holmberg.]

følgelig ikke trætte med alle de beregninger, der er her, men til allersidst skriver hr. Bilgrav-Nielsen som konklusion, at det bliver „dobbelt så dyrt at anlægge en lufthavn på Saltholm end på Sydamerger.

Jens Bilgrav-Nielsen.“

Det er de ting, som jeg så afgjort mener det er forkert at nævne, for de, der læser dette, har jo meget svært ved at bedømme, om det er rigtigt, hvad der står. Det er ikke rigtigt.

Jeg vil gerne tilføje et par betragtninger for fuldstændighedens skyld, når vi nu nærmer os, kan vi godt sige, afslutningen af det store kapitel, som beslutningen af en ny lufthavn jo er. Det er rigtigt, at de beregninger, vi har fået, viser, at Saltholm bliver dyrere. Jeg skal helt forbigå, at de ting, som er taget ud — bl. a. det såkaldte trug på Saltholm til 445 mill. kr., som også hr. Bilgrav-Nielsen har opereret med — altså ikke længere er med i beregningen, så der ingen grund er til at tale om dem mere.

Derudover blev der anført en merudgift til S-bane på 400 mill. kr. Det er naturligvis rigtigt, at det er anført med de ca. 400 mill. kr., men jeg synes alligevel, det også for fuldstændighedens skyld var mere rimeligt at gøre opmærksom på, at den bane, hvis vi ser det i lidt større perspektiv, er et anlæg, som kan komme til at aflaste en hel del af Øresundsregionen som helhed i økonomisk henseende. Det vil ikke være rimeligt blot at belaste beslutningen om Saltholm med de 400 mill. kr.

Om anlægsudgifterne i øvrigt vil jeg sige, at det er jo rigtigt, som jeg nævnte før, at de nok bliver lidt dyrere, når vi bare læser tallene, men dette fremkommer bl. a. ved, at motorvej og tunnel bliver betragtet som en del af lufthavnen, men det synspunkt er efter min mening ikke helt korrekt, fordi både motorvej og tunnel skal anvendes af trafik til Sverige.

Det ville måske også være rigtigt at sige, når vi forsøger at gøre det hele op så godt, som det overhovedet er muligt, for det må jo være meningen med det, at ved Sydamergerløsningsen burde egentlig indregnes det samfundøkonomiske tab ved de forringede muligheder, der her vil blive både for boligbyggeri og andet.

Måske ville det også for fuldstændighedens skyld være korrekt at anføre, at Saltholm sikkert vil få større betydning for sydsvensk trafik end Sydamerger og på den måde kommer til at betale sig noget mere.

Til sidst vil jeg nævne, at indflyvningsforholdene er betydelig mere sikre ved Saltholmløsningen end ved Sydamerger; vi ved jo, at på Sydamerger skal en hel del af indflyvningerne ske over land, og det sikkerhedsmæssige må jo også spille en rolle.

Indtil nu har vi hørt mange gange — nu har vi hørt hr. Bilgrav-Nielsen — at de, der var for Saltholm, burde vide bedre, mens de, der var imod Saltholm, næsten er blevet nævnt som eksperterne. Hvis nu hr. Bilgrav-Nielsen tog de ting med i overvejelserne, som jeg har nævnt her ganske kort, så tror jeg alligevel, det vil være rigtigt af hr. Bilgrav-Nielsen at tilbagekalde det, han har skrevet i sin kronik om, at det bliver dobbelt så dyrt at anlægge en lufthavn på Saltholm som på Sydamerger.

(Kort bemærkning).

**Bilgrav-Nielsen:** Man kunne jo have ventet, at hr. Holmberg ville have givet en klar dokumentation for, at det ikke forholder sig sådan, at Saltholm bliver dyrere at etablere end Sydamerger, når han nu hævder, at vor påstand om, at det bliver den, er forkert. Men jeg kan forstå, at det skal vi ikke forvente at få. Jeg skal da gerne gentage over for hr. Holmberg og andre, at det, jeg har gjort i denne sag, er, at jeg har gennemgået den rapport, som den økonomiske ekspertgruppe har sendt til Folketinget og til udvalget, og ud fra den rapport har jeg forsøgt, ikke engang at sætte tal på de ting, som man her pegede på, men at stille disse tal op under hinanden og så lægge dem sammen, og så kom jeg til det resultat, at alt taget i betragtning kunne det se ud, som om der ville blive tale om en fordobling af udgifterne. Det synes jeg dog er væsentligt at vi diskuterer. Jeg kan ikke forstå, at man vil mene, dette er galt og det er noget, jeg skal tilbagekalde. Jeg bygger disse udtalelser på den rapport, som også hr. Holmberg har i sit materiale.

Når det er sagt, at det må skønnes, at Saltholm kan blive omkring 100 pct. dyrere, så

[Bilgrav-Nielsen.]

hænger det sammen med, at der er en lang række forhold, som ikke er afdækket, men som man i embedsmandsrapporten peger på, og som man gør opmærksom på at man må tage hensyn til. Man siger ret klart i rapporten, at man må have det undersøgt nøjere, inden man kan vide klar besked. Det er ikke andet end et eksperiment på grundlag af den rapport, jeg har foretaget. Det kunne enhver anden foretage. Jeg synes, det har været relevant at forsøge at stille disse ting op, og jeg kunne da godt have tænkt mig, at hr. Holmberg ville have foretaget en lignende opstilling for den argumentation, han nu fører frem.

Til syvende og sidst er det afgørende, at mine påstande kan være løse, og de kan måske bygge på et for løst grundlag — det skal jeg gerne indrømme — men jeg tror, det understreger, at det er undersøgelser, vi stadig savner i denne sag.

Aksel Larsen: Hr. Bilgrav-Nielsen er nu nøddlandet på rapporten fra embedsmandsudvalget, som ud fra deres særlige økonomiske forudsætninger undersøgte, hvad de syntes ville være bedst, og hvad de syntes ville være mest forkert. Lad mig for det første tillade mig at bemærke, at det var økonomer, og der var kun ét af medlemmerne i det embedsmandsudvalg, der havde en lille smule begreb om luftfart. Det var nu ganske gavnligt, om man bedømte det ud fra, om jeg så må sige, luftfartsmæssige forudsætninger og ikke ud fra nogle økonomiske betragtninger om: hvad koster et hus, og hvad koster en kubikmeter beton?

Må jeg dernæst sige, at det ville være hensigtsmæssigt, hvis hr. Bilgrav-Nielsen ville læse også andre dokumenter end dem, hvis indhold konvenerer ham. Hvis hr. Bilgrav-Nielsen ville læse generalplanchef Lembergs notat, så ville han måske alligevel føle embedsmandsrapportens tal vakle lidt under sig.

Hvad angår de støjramte boliger, da

kender jeg udmærket disse tal, som anfægtes på det kraftigste fra svenske støjekspertes, som siger, at der bliver ikke nær så mange støjramte boliger ved en lufthavn på Saltholm. Men når vi endelig skal diskutere det, så har jeg også tallene her. For Saltholms vedkommende bliver der efter økonomernes opfattelse 22.150 støjramte eksisterende og planlagte boliger, men for Syd-amager 29.300 — det er dog et noget større tal. Men så har man omhyggeligt regnet med, at der kun kan blive bygget boliger inden for det nuværende Tårnby- og St. Magleby- og Dragørområde på Amager, mens man ser helt bort fra det kolossalt store areal af Syd- og Vestamager, der er ubebygget, det inddæmmede areal og den kommende inddæmning af Kalveboderne. Jeg erkender, at jeg ved ikke, hvor mange kvadratkilometer det drejer sig om, men det er et meget, meget stort areal. Økonomen i embedsmandsudvalget har ladet som om, at dér ville der aldrig nogen side blive bygget så meget som et lysthus. Ja, på den måde kan man jo sagtens komme til mere beskedne tal, end man ellers ville komme til.

Så gør hr. Bilgrav-Nielsen mig den tjeneste selv at læse noget af det op, han sagde i Nordisk Råd. Det er rigtigt, hr. Bilgrav-Nielsen sagde, at man havde regnet med, at Sverigesforbindelsen i K—M-linjen ville blive fordyret med ca. 1/2 milliard danske kroner, hvis vi placerede lufthavnen på Saltholm. Så tilføjede han: dette synspunkt, denne forudsætning, er ligesom ved at vakle lidt, og det kan næppe tjene noget formål at gå ind i en diskussion om dette. Hvorfor drog han det så frem, når han ikke ville diskutere det?

Jeg må gøre opmærksom på, at denne tale blev holdt den 5. marts i Stockholm. Her står jeg med et bilag fra udvalget, dateret den 14. februar, med hr. Bilgrav-Nielsens spørgsmål. Jeg skal nøjes med at nævne to af dem. Han ønsker en redegørelse for, hvordan man mener at kunne spare trugtet på Saltholm, og hvorfor den af



**[Aksel Larsen.]**

ministeren omtalte forskydning af linjeføringen ikke medfører fordyrelse. Det var oprindeligt tænkt, at man skulle underføre København—Malmø forbindelsen under startbanerne på Saltholm. Det kalder man truget, altså en slags kort tunnel, og det ville naturligvis medføre en fordyrelse. Det ville medføre en fordyrelse, som man ikke kunne belaste Sverigesforbindelsen med, men måtte belaste lufthavnen med. Hr. Bilgrav-Nielsen spørger altså: hvorledes mener man at kunne spare truget? Da vidste hr. Bilgrav-Nielsen allerede den 14. februar, at planerne om truget var forladt, at man ville spare det, og så spørger han: hvordan kan man spare det? Han fik en udførlig redegørelse af ministeren om, at det kunne spares.

Næste spørgsmål: en redegørelse for, hvorfor man nu ikke mere anser det for sandsynligt, at bygning af lufthavn vil fordyre en fast forbindelse i K—M-linjen. Her fik vi det elementære svar, at eftersom fordyrelsen bestod i truget, og eftersom truget er opgivet, så bliver der ingen fordyrelse. Dette vidste hr. Bilgrav-Nielsen den 14. februar, og så rejser han til Stockholm, og den 5. marts siger han, at der bliver en fordyrelse af den faste forbindelse, selv om det måske vakler lidt med denne oplysning. Jeg synes, dette skal frem i det danske folketing.

Og så taler han stadig væk her om, at det bliver dyrere alligevel, for nu har han fundet ud af, at der skal dog, hvis der bliver en fast forbindelse Malmø—Saltholm—København, være udfletning, så folk fra Malmø eller fra Sverige, der vil til lufthavnen, kan komme til lufthavnen. Ja, naturligvis skal der det, men omkostningerne ved den udfletning, som skal tjene lufthavnen, må jo komme på lufthavnens konto og ikke på København—Malmø forbindelsens konto, så det kan ikke fordyre den.

Hvad ligner det så nu at spørge ministeren: den fordyrelse, som jeg her opererer med, og som jeg, Bilgrav-Nielsen, godt ved ikke kommer, vil Sverige også være villig til at betale halvdelen af den? Jeg tror i øvrigt, hr. Bilgrav-Nielsen roligt kan overlade til ministeren at forhandle med den svenske regering og de svenske sagskyndige om disse problemer.

Endelig til sidst til hr. Bilgrav-Nielsen: han finder ud af, at når vi anbefaler at forkaste hans ændringsforslag om en Syd-amagerundersøgelse, så er det, fordi vi frygter, at derved kommer der oplysninger frem, som vil gøre det nødvendigt at ændre standpunkt. Jeg skal forsøge at skære det ud i pap, når hr. Bilgrav-Nielsen ikke har forstået, hvad alle vi andre har sagt til ham nogle gange. Det er, fordi, hvis det danske folketing siger: ja, vi vil nok kigge på Saltholm, men vi vil nu alligevel se, om det ikke skal være Syd-amager, så vil det komplicere forhandlingerne med Sverige i ganske betydelig grad og forsinke historien, og det vil give visse kræfter i Sverige argumenter for, at det må hellere blive Syd-amager, hvilket måske også giver en lufthavn i Sturup større chancer. Det er derfor, vi er modstandere af det. Vi frygter ikke, at der kommer noget frem, som kan forstyrre de hidtidige beregninger.

Må jeg så i øvrigt til slut om dette spørgsmål om omkostningerne ved Saltholm og Syd-amager sige, at energiske folk har haft så travlt med at se, om de ikke kunne finde ud af, at en lufthavn på Saltholm bliver dyrere end beregnet. Der er ingen, der har interesseret sig for på tilsvarende kritisk måde at kulegrave Syd-amagerberegningerne. Jeg tror godt, at hvis man havde den samme gode vilje — hvis jeg skal bruge udtrykket gode — den samme gode vilje, som hr. Bilgrav-Nielsen og andre hidtil har haft, så kunne vi sikkert finde noget, der indicerede, at Syd-amagerlufthavnen blev dyrere end beregnet.

Endelig et par bemærkninger til hr. Johan Philipsen. Hr. Johan Philipsen har fuldkommen ret i, at enten vi får lufthavn på Saltholm eller på Syd-amager, så skal der forbindelse til Sjælland fra Amager, og det kommer der under alle omstændigheder. Det fordyrer ikke lufthavnen, det skal i alle tilfælde etableres. I øvrigt går som sagt jeg ud fra, at vi pumper vandet væk fra Kalveboderne, og så er der vel ikke så store problemer med at skaffe de nødvendige forbindelser. Men at det skulle indicere, at vi skal have en fast Tysklandsforbindelse, det ved jeg ikke af. Det er da vel nok noget; vi selv er herre over. Jeg tror nok, at der engang kommer en fast forbindelse. Dan-

**[Aksel Larsen.]**

mark—Tyskland ved Fehmern Bælt, men jeg kunne altså godt tænke mig, at vi forinden havde Øresundsregionen udbygget, så at det ikke bevirkede, at Øresundsregionen blev en økonomisk provins af Hamborg.

Dermed være sagt eller indledt noget, jeg vil sige om dette med udviklingen her ved Øresund af Storkøbenhavn og af Jylland. Jeg tror, at det vil være ulykkeligt for Jylland, hvis man ikke skaber et stort erhvervsøkonomisk kraft- og trafikcentrum i Danmark; det kan kun skabes ved Øresund. Ellers løber ikke alene Jylland, men også hele Danmark en risiko for at blive et økonomisk appendiks til Hamborg. Det er meget godt at tale om dette, at vi skal ikke flække Danmark ved ikke at etablere en forbindelse over Store-Bælt. Vi skal have en forbindelse over Store-Bælt, men vi skal have et tilstrækkelig stort og stærkt centrum her, hvor det kan skabes, og hvor der er langt, langt større trafikmæssige og handelsmæssige muligheder, end de nogen sinde har haft og nogen sinde vil få i Hamborg. Det må vi have skabt her i Norden for at forhindre, at en væsentlig del af Danmark drages for meget imod syd, og det er hr. Johan Philipsen jo heller ikke interesseret i skal ske.

Hvad Store-Bælt angår, er jeg vældig tilhænger af en Store-Bæltsforbindelse også af den grund, at så længe vi ikke har en fast forbindelse over eller under Store-Bælt, bliver det umuligt at få de danske statsbaner til at klare sig ordentligt og betjene landet ordentligt. Vi har haft travlt med at nedlægge en del baner, heldigvis dog kun mindre baner, i de sidste år, men vi kan ikke undvære de store jernbanelinjer, og man må forstå, at Store-Bælt er i så fantastisk høj grad en hindring for jernbanetrafikken og for statsbanernes økonomi her i dette land, at alene det tilsiger, at der må presses på.

Men det betyder ikke, at vi kan lade dette ligge her ved Øresund, som i allerhøjeste grad også presser sig på, og derfor bør folkettingen af hensyn til Norden, af hensyn til det nordiske samarbejde, også af hensyn til Skåne, Halland og Blekinge, hvis hr. Johan Philipsen vil have det sådan, men også af hensyn til Danmark, træffe beslutningen om Saltholm.

**Formanden:** Foranlediget af, at forskellige af deltagerne i debatten har anvendt citater, hvad selvfølgelig er tilladt, vil jeg gerne gøre opmærksom på forretningsordenens § 27, hvor der står:

„Citater må kun anvendes i begrænset omfang. Det skal klart fremgå af indlægget, hvornår citatet begynder, og hvornår det slutter. Ligeledes skal det tydeligt tilkendegives, hvorfra citatet er hentet, og hvor det er at finde i det pågældende skrift.“

(Kort bemærkning).

**Holmberg:** Kun den korte bemærkning til hr. Bilgrav-Nielsen, at jeg mener egentlig efter at have hørt hr. Bilgrav-Nielsens argumentation, at jeg opnåede det, jeg gerne ville. Hr. Bilgrav-Nielsen udtrykte sig på den måde, at det var en slags legen med tal, en slags eksperiment, og så kunne det se sådan ud — jeg går ud fra, at det var på det tidspunkt, da hr. Bilgrav-Nielsen skrev den kronik, som jeg har nævnt. Men efter de oplysninger, jeg nu har fået, så går jeg ud fra som en selvfølge, at hr. Bilgrav-Nielsen ikke vil fastholde påstanden om en 100 pct.s fordyrelse.

**Johan Philipsen:** Jeg vil gerne sige til ministeren: disse knudepunktsbetragtninger er rigtige stort set, og de kan bære et langt stykke frem. Det, jeg gerne ville have sagt, var, at man må ikke så hårdnakket holde fast ved de knudepunktsbetragtninger, at de direkte er en hindring for tåbeligt at modsætte sig småting som flyvning over den dansk-tyske grænse osv. I øvrigt skal jeg have rettet en misforståelse. Jeg har vist ikke givet udtryk for noget ønske om at udbygge flyvepladsen ved Kaltenkirchen; det er der vist næppe nogen der ville beskyldte mig for.

Så skal jeg kun til hr. Horn sige, at når jyderne svigter Store-Bælt, så kunne man jo rejse det spørgsmål, hvem der svigter hvem, men lad det nu ligge i den forbindelse. Jeg synes, det er misbrug af mine udtalelser at vende det derhen, at jeg skulle gøre forsøg på at vælte SAS — selvfølgelig ikke. Det, jeg har sagt, og det, der er dækning for i den sønderjyske befolkning, er, at alle de flyveforbindelser udad, vi har

[Johan Philipsen.]

fået fra Sønderborg og fra Skrydstrup, dem har vi fået imod SAS' vilje og ønske, og dem har vi fået imod skiftende myndigheders ønske, simpelt hen på den facon, at vi langsomt har måttet tilkæmpe os denne adgang til flyvning; ellers havde vi såmænd nok kun haft forbindelsen med tog, sådan som vi har haft det indtil disse tider.

Det, jeg har ønsket at sige, er, at efter min opfattelse er der ikke fornøden baggrund i øjeblikket for så vidtrækkende en beslutning og for at tilknytte denne beslutning mange gode ting, erhvervskoncentration osv. Der er en sidevirkning over for det jysk-fynske område; som ingen har lagt væsentlig vægt på, og hvis størrelse jingen vel er i stand til helt koncist i øjeblikket og i de kommende år at overse, men hvis tilstedeværelse er en klar del af denne beslutning.

**Bilgrav-Nielsen:** Hr. Aksel Larsen siger, at der er mange, der interesserer sig for at undersøge økonomien omkring Saltholm. Ja, det har interesseret os meget, og det, der har gjort mest indtryk på os, var, at hver gang vi fandt en regnefejl, så betød det altid en ændring, der viste, at det var mere fordelagtigt at bygge på Sydamager. Men der er ikke noget, der har forhindret hr. Aksel Larsen i at foretage det samme eksperiment med Sydamager.

Hr. Holmberg gik ud fra, at denne „legen med tal“ skulle betyde, at jeg tilbagekalder denne kronik. Selvfølgelig gør jeg ikke det. Materialet er fortsat relevant, og man kan fortsat udlede, hvad jeg har udledt. Men jeg vil gerne understrege, at forskellen på hr. Holmberg og mig nok er den, at jeg mener, at disse ting har sagt os, at denne sag bør undersøges grundigere, medens hr. Holmberg synes at mene, at nu er det tydeligt nok. Jeg tror, vi bliver nødt til at være opmærksom på, at den beløbsstørrelse, der her er tale om, er så stor, at vi er lige ved at kunne bygge en Store-Bæltsbro for pengene.

(Kort bemærkning).

**Aksel Larsen:** Jeg nødsages til at gøre opmærksom på, at hr. Bilgrav-Nielsen, da han nu var heroppe — og han havde tid nok — absolut ikke bestred, at han i midten

af februar fik tilstrækkelig tydelige oplysninger om, at en lufthavn på Saltholm ikke ville fordyre Sverigesforbindelsen, men at han alligevel den 5. marts i Stockholm forsøgte at give Nordisk Råd indtryk af, at en sådan fordyrelse ville indtræffe.

(Kort bemærkning).

**Bilgrav-Nielsen:** Hr. Aksel Larsen lige så lidt som jeg ved, om der bliver tale om en fordyrelse af Sverigesforbindelsen. Det, vi har fået at vide i trafikudvalget, er, at man tilsyneladende kan indrette sig således, at der ikke bliver en så stor fordyrelse. Men det påpeges kraftigt — også i den besvarelse, som hr. Aksel Larsen omtaler — at der bliver tale om en fordyrelse på grund af vejudfletninger osv., men der er ikke sagt noget om, hvor høje disse udgifter bliver. Der bliver altså tale om en fordyrelse, det ved hr. Aksel Larsen også.

(Kort bemærkning).

**Aksel Larsen:** Hr. Bilgrav-Nielsen bestrider stadig væk ikke det, jeg har sagt, og det er godt, men han kan jo heller ikke bestride, at hvis der fra den faste Sverigesforbindelse skal foretages udfletninger, for at man kan komme til lufthavnen, så kan det ikke fordyre Sverigesforbindelsen, for så er det et lufthavnsspørgsmål og ikke et Sverigesforbindelsesspørgsmål.

**Formanden:** Hr. Bilgrav-Nielsen har ordet for en kort bemærkning, og derefter henstiller jeg, at man indskrænker de korte bemærkninger.

(Kort bemærkning)

**Bilgrav-Nielsen:** Mon dog ikke hr. Aksel Larsen og jeg kan blive enige om, at der ikke er brug for vejudfletning, medmindre vi bygger lufthavn på Saltholm?

**Ministeren for offentlige arbejder (Guldberg):** Jeg skal ikke forlænge debatten. Jeg synes, der faldt en — en enkelt — udmærket bemærkning fra hr. Bilgrav-Nielsen, og det var bemærkningen om, at man skal ikke måle værdien af undersøgelser på, hvor lang tid de har taget. Jeg vil ellers gerne slutte denne debat med for mit eget vedkommende at sige til hr. Bilgrav-Nielsen, at man skal heller ikke måle værdien af en

**[Ministeren for offentlige arbejder.]**

debat på, hvor lang tid den har taget. Jeg konstaterer, at hr. Bilgrav-Nielsen under denne debat og under en lang række tidligere drøftelser gang på gang har fået oplysninger fra mig, enten i udvalget eller her i salen, klart svar på bestemte spørgsmål, men næste gang står hr. Bilgrav-Nielsen her på talerstolen — eller også skriver han det i en artikel — og beklager sig over, at han ikke har fået svar.

Der er to eksempler i dag, og det er klart, at den form for diskussion vinder vi ikke noget ved at fortsætte. Hr. Bilgrav-Nielsen taler om en fordyrelse af en Øresundsforbindelse, beklager sig over ikke at have fået svar, citerer nogle udtalelser, der er en blandet forvirring af, at somme tider siger han, han tror ikke, det bliver dyrere, somme tider siger hr. Bilgrav-Nielsen, at han har fået at vide, det ikke bliver dyrere, somme tider siger han, han tror nok, det bliver dyrere alligevel, og det gentager han nu i dag. Jeg kan selvfølgelig komme med den ene erklæring efter den anden, men jeg ved ikke, hvor stor interesse det har at afgive erklæringer over for nogen, som alligevel hævder, at de ikke tror på, hvad man siger.

Jeg må også tilbagevise den insinuation, der lå i, at hr. Bilgrav-Nielsen sagde her fra talerstolen, at han var overbevist om, at hvis der under de forstsatte forarbejder vedrørende lufthavnen og dens projektering kom oplysninger frem, som talte til gunst for Sydamerica, så ville jeg undertrykke dem. Jeg takker for tilliden. Det er altså en af grundene til, at jeg ikke tror, vi får så forfærdelig meget ud af at fortsætte denne debat. Jeg skal i hvert fald gerne for mit vedkommende afstå fra det og så i øvrigt takke for den tilslutning, jeg har fået fra anden side, og for den — i øvrigt — saglige debat.

Hermed sluttede forhandlingen.

**Ændringsforslaget**

forkastedes med 97 stemmer mod 21; 2 medlemmer tilkendegav, at de hverken stemte for eller imod.

*Lovforslagets §§ 1 og 2 og dets overgang til tredje behandling*  
vedtoges uden afstemning.

**Formanden:** Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

*Første behandling af forslag til lov om ændring af lov om den offentlige sygeforsikring. (Sygedagpenge).*

(Lovforslaget (nr. 240) findes i tillæg A. sp. 4595, fremsættelsen i tidenden sp. 5446).

Lovforslaget sattes til forhandling.

**Helge Nielsen:** Må jeg indledningsvis udtrykke glæde over ministerens forslag og de forbedringer, der er nedlagt heri. Det gælder både forhøjelserne af dagpengesatserne og fordoblingen af dageantallet fra 156 til 312 dage. Det er gode forbedringer, og mit parti kan naturligvis anbefale lovforslaget til hurtig gennemførelse.

**Formanden:** De, der ønsker at forlade salen, bedes gøre det i stilhed, og de, der forbliver her, bedes føre indbyrdes samtaler sagte.

**Helge Nielsen:** Jeg har også med glæde konstateret, at LO helt og fuldt har accepteret disse forhøjelser og de deraf følgende merudgifter for lønarbejderne. Jeg er skuffet, men egentlig ikke overrasket over, at Dansk Arbejdsgiverforening har taget forbehold.

Mens jeg er ved de rosende bemærkninger til forslaget, vil jeg også takke ministeren for bemærkningerne i den skriftlige fremsættelse. Jeg tænker her på afsnittet om, at regeringen er opmærksom på, at en mere varig løsning må bestå i, at dagpengene i højere grad end efter de gældende regler er afpasset efter den enkelte indtægtstab. Fra socialdemokratiets side har vi jo tidligere peget på dette forhold, senest ved behandlingen af vort forslag til folketingsbeslutning vedrørende denne lov, det var i januar måned i år. Ved denne lejlighed mærkede jeg ikke den store velvilje fra regeringspartiernes ordførere, men man skal da ikke være ked af det, når andre tager ens gode forslag op og erklærer sig enige i dem. Det vil vi da sige tak for.