

Hermed sluttede forhandlingen.

Forslaget til folketingsbeslutning vedtoges enstemmigt med 125 stemmer.

Formanden: Der vil nu blive givet ministeren for kulturelle anliggender meddelelse om denne vedtagelse.

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om forlængelse af statsgaranti i forbindelse med Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde.

(Lovforslaget (nr. 133) findes i tillæg A. sp. 2567, fremsættelsen i tidenden sp. 3478).

Lovforslaget sættes til forhandling.

Horn: Vi kan anbefale dette forslag til hurtig vedtagelse i det høje ting. Det er velmotiveret og sådan set forudsat, da vi i sin tid, i 1966, sammen med de andre nordiske SAS-lande gav tilslutning til, at vi ville sikre selskabets position i luftfartstrafikken i almindelighed. Da selskabet i høj grad har levet op til de forventninger, som vi fra statsmagternes side har stillet til det, er der al grund til, at vi forlænger garantiperioden og også udvider garantibeløbet. Med den udvikling, der er i luftfarten, med den kolosale konkurrence, der er ikke mindst for de europæiske selskaber, er der al anledning til at forlænge garantiperioden.

Det kunne være fristende her at gøre nogle betragtninger om luftfart i al almindelighed, men da vi vel, inden folketinget rejser hjem, får lejlighed til at drøfte trafikproblemer i al almindelighed, skal jeg afstå herfra ved denne lejlighed og anbefale forslaget til vedtagelse.

Jørgen Jensen: Der er et gammelt ord, der siger: at sejle er nødvendigt. I vor tid er det også nødvendigt at flyve. Luftfart er et såre internationalt erhverv, og konkurrencen er stenhård. Vi kan glæde os over, at SAS har kunnet hævde sig smukt indtil nu, men tidene bliver ikke lettere i de kommende år, når nye kæmpeluftskibe bliver sat ind på de lange ruter.

Det konservative folkeparti kan tiltræde dette lovforslag om en fordobling af garantien til Det Danske Luftfartselskab i en ny 5 års periode. Det er en klar nødvendighed, ikke alene ud fra de forhold, jeg lige har strejft, men også fordi en statsgaranti var en forudsætning for de amerikanske lån, som SAS optog for 10 år siden.

Holmberg: Jeg har også bare få bemærkninger til forslaget, som her er til behandling, om forlængelse af statsgarantien til SAS, for i bemærkningerne til lovforslaget anføres jo rimeligt som baggrund for anmodningen om forlængelsen og fordoblingen af garantibeløbet de ret usikre forhold sådan i almindelighed og en mindre nedgang i driftsresultatet det sidste år, de internationale politiske og økonomiske forhold og endvidere det sidste — det var det væsentlige — betingelsen for de amerikanske lån, hvormed SAS finansierede sine indkøb i 1959-60. Disse lån vil jo først være afviklet i 1970. Det vil næsten sige, at forslaget i al sin enkelthed bare drejer sig om en kaution for et ret beskedent beløb, for Danmarks vedkommende ca. 14,5 mill. kr.

På mit partis vegne kan jeg anbefale forslaget til vedtagelse.

Skovmand: Mit parti kan tilslutte sig, at man som foreslået af trafikministeren forøger garantien til SAS til indtil 14,5 mill. kr. årligt. 70 mill. kr. over en 5-årig periode er ikke noget i sig selv afskrækkende beløb, specielt da det først kommer til udbetaling, hvis der sker en væsentlig nedgang i indskudskapitalen i SAS. Jeg synes dog, det vil være rimeligt, om vi i forbindelse med dette lovforslag får en generel debat i trafikudvalget om SAS' forhold i de kommende år.

Som det omtales i bemærkningerne til lovforslaget, vil de kommende år blive præget af en anstrengt økonomi for luftfartsselskaberne på grund af de nye store flytyper, der kommer på markedet. De vanskeligheder, det store amerikanske luftfartsselskab Pan Am i øjeblikket er ude i, må vel betragtes som en slags forvarsel om denne situation. Man må vel derfor se i øjnene, at SAS ret snart kan komme i så store vanskeligheder, at hverken den eksisterende indskudskapital eller de nye garantibeløb kan slå til. En sådan situation vil formentlig

[Skovmand.]

føre til krav om øgede bidrag fra de nordiske staters side, og den situation gør vi klogt i at tage i betragtning allerede nu.

Aksel Larsen: Hvis en sådan tænkt situation som den, hr. Skovmand forudså, skulle indtræffe, vil jeg antage, at socialistisk folkeparti også ville stille sig velvilligt over for forslag om at imødegå sådanne eventuelle vanskeligheder. Danmark har været med til at skabe det skandinaviske luftfartssamarbejde, der er en meget væsentlig del af det nordiske samarbejde, og det bør naturligvis ikke afbrydes, og det lovforslag, regeringen her er kommet med, det medgiver vi vor anbefaling. Vi vil stemme for det.

Ministeren for offentlige arbejder (Guldberg): Jeg vil blot takke for tilslutningen.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden: Ønskes der udvalgsbehandling? (Tilråb: ja!). Der ønskes udvalgsbehandling af forslaget. Ønskes der et udvalg på 17 medlemmer, eller ønskes det oversendt til trafikudvalget? (*Afbrydelse*). Så vil jeg foreslå, 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 projektering af en ny fast forbindelse over Storstrømmen med tilsluttende motorvejsanlæg.

(Lovforslaget (nr. 125) findes i tillæg A. sp. 2529, fremsættelsen i tidenden sp. 3232).

Lovforslaget sættes til forhandling.

Horn: Også dette forslag kan vi anbefale. Jeg vil gerne knytte nogle enkelte principielle bemærkninger til forslaget. Dels er vi helt enige i, at arbejdsopgaver af denne størrelsesorden nok bør omfattes af selvstændige forslag, sådan som ministeren her har fundet det hensigtsmæssigt, og ikke tages efter det almindelige system, vi har ved udbygning af motorveje. Der er endvidere det ved det, at anlæg af denne karakter i høj grad har betydning for kommuner og amtskommuner i deres planlægning. Vi ved jo, at en af de nye amtskommuners væsentligste opgaver bliver at planlægge. De skal nok få mange kvaler med primærkommunerne, når det gælder om at blive enig om planlægningen, men det bliver jo deres sag. De skal i hvert fald nødvendigvis skyde på folketinget, for at vi ikke i rimelig tid har givet dem mulighed for at vide, hvad vi mener om tingene.

Det er også ønskeligt, at det bliver markeret på et tidligt tidspunkt af hensyn til de investeringer, som vi i øvrigt har inden for trafiksektoren og andre sektorer, så vi kan tage stilling til, hvornår vi mener at det sådan kan lade sig gøre. Dette som udenværker.

Den tilvækst, vi kan regne med der vil komme på E4, med indenrigsbetegnelsen A2, vil være ret væsentlig også i de kommende år. Vi ved, at den har været overordentlig stærk, og vi ved, at man på E3-området har følt sig noget trykket af, at vi udbygger E4-området for stærkt i forhold til E3-området, men trafikøkonomien kan jo fuldt og helt begrunde, at det er gået sådan, som det er, og også at dette forslag nu bringes frem.

Vi ved, at den længere fritid i høj grad vil give anledning til en stærkere trafik. Antallet af biler pr. 1000 indbyggere er nu ved at placere os blandt de fineste i verden. Endelig er der en ting, som pudsigt nok det udvalg, som har afgivet betænkning i november måned om denne sag, ikke rigtig har for øje. Det er det, som vil ske i det øjeblik, jerntæppet mod øst åbnes, og