

Den næste sag på dagsordenen var:

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

(Lovforslaget (nr. 171) findes i tillæg A. sp. 3617, fremsættelsen i tidenden sp. 6326).

Lovforslaget sattes til forhandling.

**Horn:** Jeg ved ikke, om den situation, som har fremkaldt dette lovforslag, er kommet bag på nogen. Vi havde jo håbet efter bebudelsen i åbningstalen af, at der kom et forslag, at det var kommet inden den 15. marts, men det lod sig jo ikke gøre. Vi kan også sige, at befolkningen synes jo nok, det hele virker noget forvirret. Vi kan vel heller ikke sige, at pressen har bidraget særligt til at skabe klarhed om selve sagen, selv om den i og for sig er ganske enkel.

Det er jo en sag, som på gammel vælgermødefacon, der somme tider har været brugt her — navnlig når vi står foran et valg — godt kunne bruges til noget politisk drilleri. Men heldigvis er det jo sådan, at de nuværende generationer vil se realiteter, og alt spilfægteri og drillerier vil de have sig frabedt. Derfor skal jeg ikke, heller ikke selv om vi nærmer os valget, falde for den fristelse.

Vi forstår, at lovforslaget er fremkaldt af en uenighed i regeringen om prioriteringen af de mange store opgaver inden for alle de sektorer, vi skal dække ind. Det skal også opfattes sådan, at den højtærede minister for offentlige arbejder ligesom har ønsket at få fastslået, at sabotørerne — undskyld, modstanderne af Saltholm ikke skal regne med, at de kan vælte den plan, vi har om at flytte til Saltholm. Vi vedstår fra vort partis side den beslutning, som folketinget traf den 25. april 1969 om, at vi skulle flytte til Saltholm. Vi har jo senere den 16. december i fjor yderligere cementeret eller bekræftet, at denne flytning skal finde sted, og jeg vil i og for sig opfatte lovforslaget her — når det er vedtaget, hvad jeg går ud fra at det bliver — som blot en ny bekræftelse på, at 25. april-beslutningen fra 1969 om at flytte til Saltholm vedstår alle, måske bortset fra de få stykker, som dengang var imod den.

Vi har jo gentagne gange drøftet disse problemer, og alle er klar over, at vi nærmer os det tidspunkt, hvor der må ske noget. Vi forstår også, at ministeren fastholder den linje, der blev anlagt i 1967, at vi skulle begrænse investeringerne i Kastrup til det mindst mulige i overlevesperioden. Vi må også opfatte det derhen, at vi skal vedstå Nordisk Råds rekommandation fra 1965, som pålagde den danske og svenske regering at få skabt basis for en flytning af den nordiske storlufthavn og i første række satse imod at lægge den på Saltholm. Det har vi her i folketinget indfriet indtil videre ved det tilsagn, der blev givet.

Det vil sige, at der ikke skulle blive mulighed for for dem, der er modstandere af Saltholm, at gøre forsøg på at vælte den beslutning, der er truffet i sin tid af de 123 medlemmer, som stemte for, at vi skulle til Saltholm. De øvrige nordiske lande, og ikke alene de øvrige nordiske lande, men alle de luftfartsselskaber, som beflyver den nordiske storlufthavn, forventer, at de også frem i tiden kan regne med, at der i Norden findes en international lufthavn af den karakter, som Kastrup har, men ikke kan fortsætte med at have, fordi rammerne bliver for snævre.

Om perspektivplanen skaber forstyrrelser i selve terminerne for, at dette kan komme i gang, det skal jeg ikke kunne sige noget om. Det er givet, at vi hele tiden har været klar over, at prioriteringsproblemerne er noget, som der må tages højde for. Vi ved blot, at det haster. Vi er for så vidt ved at komme i tidnød med at få realiseret de beslutninger, vi traf den 25. april 1969.

Når dette er sagt, vil vi gerne tilføje, at vore forudsætninger for at stemme for dette forslag er, at man ikke begrænser investeringerne mere i Kastrup, end at denne lufthavn fortsat kan opfylde de forpligtelser, som jeg lige har omtalt. Hvis ikke Kastrup er i stand til at opfylde de almindelige krav, som der stilles til en international lufthavn indtil det tidspunkt, da vi kan flytte, så har vi på forhånd ødelagt mulighederne for at få noget ud af at flytte. Det gælder om at aktivere på dette område, sådan at mange kræfter udefra kan hjælpe os med de økonomiske muligheder, vi har, hvis vi udnytter dem, men vi kan sandelig også forspilde

[Horn.]

mulighederne, hvis vi ikke handler i rette tid.

Vi vil endvidere forudsætte — selv om vi må tage nogle yderligere pejlinger, idet der er enkelte problemer, som der er peget på i det materiale, storlufthavnsudvalget har, der ikke er fuldt afklaret, men som yderligere bør belyses — at vi i løbet af sommeren i udvalget kan tage stilling hertil, således at man kan tage stilling.

Vi må ikke overse i den situation, vi er i, hvor vi må finde os selv nede på et lavere plan, hvis vi falder uden for den gruppe af lufthavne, der kan beflyves af den internationale luftfart, at der står konkurrenter udenfor, som godt er klar over, hvordan det forholder sig. Der er jo ingen grund til, at de skulle være passive; de benytter naturligvis de muligheder, de har.

Vi ved stort set, hvordan problemstillingen er, fra den hvidbog, som ministeriet for offentlige arbejder udsendte i april måned 1970. Vi ved, at titusinder af amagerborgere forventer, at lufthavnen flyttes, sådan som folketinget har besluttet det. De kan af finde sig med — det har jeg forstået på de forhandlinger, vi har haft med amagerboerne, kommunestyrelsen derude, at de er indstillet på — at acceptere noget af den støj, der er, og også de røgplager, der er og vil være, men under forudsætning af, at folketinget vedstår sine tidligere omtalte beslutninger.

Jeg vil derfor mene, at når vi får de uafklarede ting yderligere belyst i udvalget, så skulle vi have mulighed for forholdsvis hurtigt at træffe en beslutning, og det er alle parter bedst tjent med at vi får gjort så snart som muligt, for vi må regne med, at det kan blive meget dyrt at komme i tidnød på på dette område. Derfor gælder det om, at der bliver mulighed, politisk mulighed, for at træffe de beslutninger, der mangler.

Under disse forudsætninger vil jeg gerne på vor gruppes vegne anbefale lovforslaget til vedtagelse. Man kan vel sige, at forslaget for så vidt er unødvendigt, for de penge, der er bevilget, dækker jo produktionen noget frem, og så ville der være tid til, at folketinget kunne præsenteres for, hvad der yderligere måtte til, indtil vi kan komme til Saltholm, men jeg slutter med at sige: det haster.

**Stæhr Johansen:** Det af trafikministeren fremsatte lovforslag om begrænsning af den videre udbygning af Kastrup lufthavn, hvor igangværende anlægsarbejder til ca. 130 mill. kr. endnu ikke er afsluttet, virker jo i al sin korthed noget drastisk og har da heller ikke passeret den offentlige debat uden visse dønninger. Jeg tror dog, det er rigtigt at anskue lovforslaget som det, det er, en sikkerhed mod fejlinvesteringer i den tid, der må forløbe, indtil der er sket en nærmere afklaring af hele storlufthavn-problemet.

Forholdet er jo det, at siden dette høje ting vedtog loven af 30. april 1969 om placering af en ny københavnsk lufthavn på Saltholm, er der fremkommet en række oplysninger, som gør det rimeligt endnu i nogen tid at fortsætte overvejelserne om problematikken omkring Kastrup-Saltholm og disse projekters indpasning i de store trafikinvesteringer og i samfundsøkonomien i det hele taget. Da trafikministeren i april sidste år fremlagde sin hvidbog, som senere indgik som en del af perspektivplanen, og som i hovedtræk angav, hvorledes de foreliggende trafikopgaver kunne løses inden for rammen af et budget på rundt regnet 55 milliarder 1969-kroner, gav dette i sig selv naturligvis stof til eftertanke. Det var, om jeg så må sige et beløb med perspektiv i. Jeg tror, at det står klart for alle, at beløbsrammer af denne størrelsesorden for trafikinvesteringernes vedkommende ikke i praksis vil være realisable i den kommende 15 års periode, når vi må regne med endnu et godt stykke ind i 1970erne at måtte slås med betalingsbalanceproblemerne, og når man yderligere betænker de mange andre områder, særlig inden for uddannelsen og det sociale område, som er stærkt ressourcetrævendende.

På den anden side viser erfaringen jo at trafikinvesteringer altid betaler sig på kortere eller længere sigt. Jeg er da heller ikke i tvivl om, at en bevarelse af vor position på luftfartens område, som nøje er knyttet til den storlufthavn, vi har her i Ørestadsområdet, fortsat vil være en gevinst, ikke alene for det befolkningsrige og erhvervs-kraftige område, hvori den er placeret, men for landet som helhed, ja, for alle tre skandinaviske lande, som i fællesskab har opbygget den betydelige position på luftfar-

[Stæhr Johansen.]

tens område gennem SAS, som særligt baserer sig på Kastrup lufthavn.

Jeg finder det vigtigt på dette sted at fastslå, at det vil være en misforståelse, hvis man tror, at der med dette lovforslag skulle være et udbredt ønske om at rette et angreb mod Danmarks betydelige position på luftfartens område og alle de indtægter, som dens både direkte og indirekte fører til landet. Spørgsmålet er blot, hvorledes investeringerne i den position, vi befinder os i, skal forløbe med rimelig hensyntagen både til de likvide midler, der skal fremskaffes fra statens side til dette projekt, og til andre store trafikinvesteringer, derunder hensyntagen til at skaffe de private, der har investeret i Kastrup lufthavn, rimelige muligheder for at få disse investeringer afskrevet.

Forholdet er her det, at hvis man skal følge de prognoser for lufttrafikken, som foreligger, vil investeringsbehovet for at bevare Kastrup lufthavns position frem til 1985 løbe op til ca. 900 mill. kr. af offentlige midler og i hvert fald 200 mill. kr. af luftfartselskabernes. Det er trods alt beløb af en sådan størrelsesorden, at de ikke bør investeres, medmindre man kan angribe forudsætningen om, at Kastrup lufthavn skal nedlægges i slutningen af 1980'erne. Dertil kommer de investeringer, som begrænsningen af den støjforurening, der altid vil være omkring en lufthavn, kræver.

Jeg vil imidlertid gerne understrege, at det foreliggende lovforslag ikke angriber folketingets principbeslutning om at bygge en storlufthavn på Saltholm. Denne beslutning står ved magt, medmindre folketinget måtte beslutte at ændre den. Jeg tror ikke, at de argumenter, der i sin tid førte til denne beslutning — der jo blev vedtaget med en overvældende majoritet af dette ting — om at lægge en ny storlufthavn ud i Øresund, fri for nærliggende bebyggelse, væsentligt er blevet anfægtet af den diskussion, der har fundet sted siden 1969. Men det må ligge ganske klart, at storlufthavnen i Øresund må indgå i den prioriteringsdebat, der må komme her i folketinget med hensyn til trafikinvesteringer, når vi ved noget mere om, inden for hvilke økonomiske rammer denne debat kan bevæge sig.

Det er derfor forståeligt, at trafikministe-

ren har brugt tiden til gennem planlægnings- og anlægsudvalget at fremskaffe en lang række oplysninger om dette projekt og senest i statusrapporten af december sidste år har fået disse oplysninger ajourført. Det har på denne baggrund været et naturligt forløb, at trafikministeren først koncentrerede sig om etablering af den organisation, der skal drive Kastrup og måske senere Saltholm, og ventede med at fremsætte forslag om en anlægslov for Saltholms lufthavn.

Men på den anden side mener jeg også at burde fremhæve, at en fast formuleret mål-sætning i lufthavnsspørgsmålet er af overordentlig stor betydning ikke alene for luftfartselskaberne, men også for hele det planlægningsarbejde, som i disse år finder sted i hovedstadsområdet. Jeg har adskillige gange fra denne talerstol beklaget mig over de vanskeligheder, man på en række trafikale områder sætter hele hovedstadsområdet i, fordi man ikke får en afklaring af de hovedproblemer, der er forudsætning for en planlægning af hele det storkøbenhavnske område. Jeg vil gerne stadig væk minde om den betydning, det har, at man får truffet en afgørelse om lufthavnen, og jeg kan også her nævne både tunnelbanerne og de mange store vejanlæg, der arbejdes med på planlægningsbasis omkring dette meget vigtige område, som hovedstadsområdet udgør. Man må forudse efter de trafikprognoser, som der arbejdes med inden for planlægningen, at man vil få det helt store trafiksammenbrud omkring 1975, hvis man ikke kan påbegynde de arbejder. Derfor er ikke alene luftfarten, men hele hovedstadsområdet interesseret i den prioriteringsdebat, som vi må have på trafikområdet, fordi det betyder uhyre meget.

Også ude omkring i landet venter andre store trafikopgaver. Jeg lægger ikke skjul på, at mit parti ser med meget stor sympati på en Storebæltsbro — en Storebæltsforbindelse, det kan være tunnel eller bro, hvad man nu kommer til til sin tid — er det, der tjener produktionen bedst — men også her er der tale om meget store investeringer, som må indgå i overvejelserne og afvejes over for de midler, som landet har til at løse disse opgaver.

At det er nødvendigt, at disse opgaver løses, vil jeg gerne have lov til at understre-

[Stær Johansen.]

ge. Det lovforslag, der her er fremsat, er selvfølgelig ikke med til at løse disse opgaver, men er med til at sætte gang i det arbejde, der vedrører planlægningen, og som vedrører de endelige afgørelser i de store trafikspørgsmål.

**Holmberg:** Lovforslag om begrænsning af udbygning af Københavns lufthavn med kun én paragraf — foruden ikrafttrædelsesparagraffen — kan det egentlig give anledning til en større debat? Hvis det bliver stillet op som et spørgsmål, så er det nemt at besvare. Det kan det i høj grad. Om det så vil gøre det, vil vise sig. Jeg er nu ikke sikker på, at debatten bliver så stor endda ved denne lejlighed, for vi behøver ikke at være bange for at sige sandheden herom, at der har været set lidt forskelligt på det inden for regeringen. Det er vi mange gange blevet hånet for, men er der egentlig noget mærkeligt i det? Vi er mange, der godt kan beklage det, men det er slet ikke unaturligt, og i øvrigt er det ikke noget særkende for denne regering. Vi har før haft trepartiregeringer, og jeg kan da tydeligt huske ved en bestemt lejlighed ved en stor debat herinde i folketinget om et væsentligt spørgsmål, at den daværende statsminister, H. C. Hansen, sagde, at han ønskede absolut ikke over for folketinget at skjule, at der havde været uenighed inden for regeringen, inden for de daværende tre partier, og tilføjede, at det var egentlig lidt mærkeligt, hvis det ikke skulle forekomme; i så fald ville det minde lidt om andre ländes systemer, som vi ikke vil sammenlignes med. Jeg kunne selvfølgelig godt have undladt disse betragtninger her, men jeg har ment, det var mest ærligt at fremkomme med dem netop her.

Jeg betragter det egentlig sådan, at vi står ved en korsvej. Det blev sagt i åbningstalen i erklæringen fra statsministeren på regeringens vegne, at der ville blive fremsat forslag om en begrænsning af udbygningen af lufthavnen i Kastrup under hensyn til principbeslutningen om senere overflytning til Saltholm. Det er ikke noget at takke regeringen for, at den er fremkommet med forslag herom, for skulle vi ikke leve op til denne principbeslutning, skulle den jo reelt laves om. Det er altså ikke meningen, og det er vi mange der er tilfredse med.

Jeg skal i øvrigt ikke hænge mig særlig i titlen, som nogle gerne vil gøre. Der står i titlen „begrænsning“, men i lovforslagets § 1 står der, at når de igangværende bygge- og anlægsarbejder på Københavns lufthavn i Kastrup er afsluttet, standses yderligere udbygning af lufthavnen.

Der er ingen grund til særlig at fordybe os i fortiden, men jeg viger ikke tilbage for at nævne, at det er måske få udvalg her i folketinget i de senere åringer, der har fået så meget materiale, som lufthavnsudvalget har fået. Vi har haft mange og lange drøftelser, og selv om det ikke er så almindeligt, vil jeg alligevel have lov til at sige her, at det har været et kæmpearbejde for vores udvalgsformand, hr. Enggaard, at holde styr på udvalgsforløbet, men at det er lykkedes godt for udvalgsformanden, det er jeg egentlig overbevist om, at alle partier er enige om, for vilkårene har ikke altid været så nemme.

Udvalget af embedsmænd, der blev nedsat den 21. marts 1967, har også gjort et både godt og dygtigt arbejde. Udvalget fik til opgave at udarbejde plan for de bygge- og anlægsarbejder, der var nødvendige for at kunne tage den stigende trafik, og endvidere at give en analyse af støjproblemerne. Det er givet, at det hviler på prognoser, og prognoser er nu engang prognoser, og så kan det ikke nytte, som enkelte medlemmer har haft lyst til, at hæfte sig ved enkelte prognoser, som ikke helt holder stik. Det er da rigtigt, at der er enkelte fejl, men det forrykker ikke efter min mening det stort set rigtige i de oplysninger, vi har fået. Ser vi i øvrigt på prognosetallene, som vi har gennemgået i indstillingen til programplanen, både hvad angår passagertal, fragtmængde, antal operationer — og prognoserne går helt frem til 1990 — så må alle erkende, og det gør vi også, at det er nødvendigt med drastiske foranstaltninger, og det er også nødvendigt med kæmpemæssige investeringer, og det enten vi eventuelt forbliver i Kastrup eller flytter til Saltholm.

Vi har drøftet mange ting, og det er heller ingen hemmelighed, at det spørgsmål har været rejst, hvilken interesse Danmark i det hele taget har i en storlufthavn, men jeg tror alligevel, at de fleste er kommet til at erkende, at det ville være for kortsynet at sige, som det er blevet sagt, at vi foretager

[Holmberg.]

de nødvendige udbygninger i Kastrup til den trafik, som kan være her, og så i øvrigt sige nej til den trafik, som kommer. Det er givet, at så ville trafikken flygte andre steder hen. Det er muligt, at lufttrafikken kunne være nogenlunde ligeglad, den skulle nok finde andre lufthavne, men nationen Danmark ville ikke være interesseret heri. Der er ingen tvivl om, at en storlufthavn er en ret god forretning; og at det ikke fortrinsvis er danskerne, der kommer til at betale lufthavnsudgifterne, ved vi, idet det skønnes, at 2/3 af indtægtsgrundlaget stammer fra udlandet.

Det er givet, at alle spørgsmål skal undersøges, og vi har også drøftet mange andre forhold end netop Saltholm. Vi har også drøftet aflastning af Kastrup. Der er blevet nævnt overførsel af en del af den stigende trafik måske både til Oslo og Stockholm og i øvrigt også en stigende anvendelse af vore provinslufthavne, og det kan nok lyde som god musik i mange jydere øren. Det er også rigtigt, at vi, der er valgt i Jylland, ofte møder det spørgsmål — og det er da også naturligt, at vi møder det —: hvorfor skal det hele egentlig til Østdanmark? Det er, ligesom det lyder så udenlandsk. Hvorfor skal de have det hele derovre? Jeg tror gerne, at der fremover vil komme betydelig mere trafik, både indenrigs- og chartertrafik, på de jyske lufthavne, men jeg er sikker på, at en forudsætning for de store valuta-indtægter, som vi jo ønsker, er, at en lufthavn fungerer som knudepunkt — det drejer sig her om mange ankomster og afgang — og dette knudepunkt, det er nu engang Kastrup eller Saltholm. Hvis vi valgte af økonomiske eller politiske grunde at begrænse væksten herovre, så må folk i Jylland ikke tro, at den internationale trafik ville blive overført til de jyske lufthavne. Noget måske, men ikke så forfærdelig meget. Som et af de medlemmer, der er valgt i Jylland, vil jeg gerne have lov til at sige dette her fra folketingets talerstol.

Der er nogle, der vil sige, at vi godt kunne udbygge Kastrup, så den kunne være stor nok til at tage den trafik, som vi formoder kommer efter de prognoser, som er tilgængelige for os. Det er da klart, at det godt kan lade sig gøre. Det er da teknisk muligt, men så kommer vi i alle tilfælde til at bevæge os i

beløbsrammer, som absolut kan sammenlignes med investeringerne på Saltholm. At det også ville kræve en stor folkeflytning med erstatning m. v., det ved vi jo en del om.

Jeg vil da gerne indrømme, at der kan også godt være lidt — jeg er ked af at bruge ordet — hysteri i forbindelse med støjen ude i Kastrup. Der er jo mangel, der beklager sig, men de, der frivilligt er flyttet derud i disse områder i de senere år, og som selv nu bygger lige op til lufthavnen, har måske mindre grund til at beklage sig. Men støjproblemerne er der, og de vil vedblive at være der, selv om vi ved, at de såkaldte eksperter ikke er helt enige herom.

Vi er naturligvis bekendt med formanden for Det danske Luftfartselskab hr. Haldor Topsøes såkaldte rapport til finansminister Ninn-Hansen, der med det samme, naturligvis, har informeret trafikministeren. Den skulle gå ud på, at der er kommet nye flytyper, så at støjgenerne måske fremover vil blive en hel del mindre. Men der vil jo gå adskillige år, idet der står, at det er motorer, som er under udvikling; de er altså ikke sat i maskinerne endnu. De maskiner, vi har, bliver jo ved med at flyve. Så kan vi nok her i Danmark blive enige om, at det er egentlig lidt fjollet med disse store maskiner. Men det bestemmer vi nu engang ikke. Vi kan godt sige, at det er urimeligt, at luftfartsselskabernes konkurrence i luften betyder, at disse maskiner bliver bestilt og bliver bygget, hvorefter vi skal indrette vores lufthavne derefter. Det kan godt være, at det er urimeligt, det er faktisk urimeligt, men vi er nødt til at indrette os derefter. Det er de barske kendsgerninger. Nu er det også rigtigt, at hr. Topsøes mening herom bliver bestridt af andre, der i alle tilfælde er mindst lige så sagkyndige.

Jeg indledte med at nævne, at der er gået lidt politik i sagen, det ved vi jo. Som jeg sagde før, er det et stort problem, som vi ikke er helt enige om. Vi erkender også, at det er et problem med alle de store projekter, som trænger sig på. Jeg tror i øvrigt, at det ville være klogt og rigtigt, om de forskellige folketingsmænd nu i valgåret ikke rejser alt for store krav om alt for mange projekter samtidig. Jeg har set, at enkelte har nævnt, at de større projekter, Kastrup eller Saltholm og Store-Bælt og så galt også Samsølinjen, skulle gennemføres samtidig.

[Halmberg.]

Nu har vi fået perspektivplanlægningen, der i alle tilfælde fortæller, at det vistnok ikke vil være muligt. Det går simpelt hen ikke an fremover at dynde det ene milliardforslag frem på bordet efter det andet og så regne med, at det nok bliver betalt. Vi må have en prioritering og så finde frem til, hvad vi vil vælge.

Jeg er enig med regeringen, når den har ment det rigtigt med yderligere oplysninger — også om de forbindelser, som jeg lige kort har nævnt — om de trafikale behov, anlægs- sum, anlægstid m. v. Som det er anført i den skriftlige fremsættelse, tager det sin tid, og det er rigtigt, at det kan beklages, at der med rette har kunnet rejses tvivl om, hvorvidt vi i det hele taget har villet leve op til principbeslutningen.

Det er altså ikke meningen, at vi i øjeblikket skal tage stilling. Når forslaget er fremsat, håber vi, det bliver færdigbehandlet i samlingen, der nu snart slutter, og så kan vi tænke over problemerne i sommer og så forhåbentlig i næste samling ret hurtigt tage stilling. Men der kan vel ikke herske tvivl om meningen med forslaget, når vi nu standser arbejdet i Kastrup lufthavn.

På venstres vegne tilsiger jeg velvillig udvalgsbehandling.

**Bilgrav-Nielsen:** Det radikale venstre kan tiltræde trafikministerens forslag om, at der ikke uden folketingets medvirken kan iværksættes nye bygge- og anlægsarbejder i Kastrup lufthavn.

I sin fremsættelse fremhæver ministeren, hvad der har været afgørende for, at regeringen ikke finder det forsvarligt uden videre at efterkomme indstillingen fra planlægnings- og anlægsudvalget vedrørende Københavns lufthavn om at tilvejebringe mulighed for en total overflytning af lufthavnen til Saltholm i 1985. Det fremgår således af fremsættelsen, at regeringen ikke er upåvirket af den i den nyligt offentliggjorte perspektivplanredegørelse udtrykte betænkelighed ved gennemførelse af både en fast forbindelse over Store-Bælt og en lufthavn på Saltholm inden 1985, og at man derfor ønsker flere oplysninger inden afgørelsen om, hvilket af de to anlæg der bør etableres først.

I det radikale venstre er vi tilfredse med,

at regeringen har taget dette standpunkt. Det ville have været en meget alvorlig bagatellisering af perspektivplanredegørelsen, om man straks ved dens offentliggørelse, og endnu inden partierne har haft lejlighed til at bearbejde og tage stilling til denne plan, tog et så væsentligt investeringsområde som trafikområdet ud af den samlede bedømmelse. En sådan handling ville have gjort hele det mægtige og særdeles fortrinlige arbejde bag perspektivplanredegørelsen til skamme og til dels værdiløst.

Fra det radikale venstres side har vi i debatterne om de store trafik anlæg gang på gang fremhævet, at det ikke er tilstrækkeligt, at vi, før vi træffer afgørelser, nøjes med at anlægge trafikøkonomiske betragtninger. Vi har fremhævet, at vi også må prøve at vurdere, hvilke af de påtænkte anlæg der set ud fra en samfundsøkonomisk synsvinkel er mest fordelagtige. Først herefter kan man prioritere anlæggene i forhold til hinanden og i øvrigt under hensyn til de økonomiske midler, det ved en nøjere, tværgående prioritering mellem samtlige offentlige investeringsområder er anset for forsvarligt at afsætte til trafikinvesteringer. I dette synspunkt har vi fået medhold af mange teknikere, og vi konstaterer med tilfredshed, at arbejdsgruppen bag perspektivplanredegørelsen er af samme opfattelse.

På side 225 i perspektivplanredegørelsen udtaler gruppen i trafikafsnittets sidste stykke følgende:

„Såvel for de store projekter, hvor der endnu ikke er truffet endelig beslutning vedrørende den tidsmæssige indplacering, som på en række andre punkter foreligger en betydelig bevægelsesfrihed, som muliggør en fortsat gennemgang af de trafikøkonomiske og samfundsøkonomiske problemstillinger vedrørende de enkelte projekter“.

Hvorom alt er, så kommer vi ikke uden om at begrænse vore offentlige investeringer, og da ingen formentlig vil anbefale, at trafiksektoren skal gå fri, og da det tilfældige nedskæringer af igangsatte projekter, ja, så er der kun én vej at gå, og det er at gennemføre en så realistisk prioritering ud fra en samfundsøkonomisk bedømmelse, ud fra, hvad vort samfund rent økonomisk kan bære, at tilfældige stop kan undgås. Det

[Bilgrav-Nielsen.]

gælder da om, at de mest væksts-kabende projekter bliver etableret først. Jeg tror, at netop dette vækstmæssige synspunkt trænger til at komme stærkere frem i vor bedømmelse af de enkelte trafikprojekter.

Om selve det konkrete i lovforslaget, at der ikke, efter at igangværende arbejder til et beløb på ca. 130 mill. kr. er gennemført, kan iværksættes nye opgaver i Kastrup lufthavn, medmindre der i folketinget fremsættes lovforslag herom, vil jeg gerne sige, at det er mit håb, at vi i det omfang, tiden tillader, i udvalget kan få ministerens bedømmelse af, hvad dette kan indebære af eventuelle problemer for f. eks. flyselskaberne. Vi er allerede i storlufthavnsudvalget blevet gjort bekendt med SAS' syn på lovforslaget, og det kunne nok være af betydning at få at vide af SAS, om og hvornår SAS i givet fald påtænker at omlægge sine trafikplaner på grund af dette lovforslag. Ligeledes tror jeg, det ville være af interesse at høre, hvad andre selskaber mener, hvilke problemer og muligheder det f. eks. for charterselskaberne ville indebære, om de var henvist til i større omfang end nu at lade deres operationer foregå fra andre danske lufthavne.

I det hele taget er det vort håb, at man til stadighed vil være opmærksom på, hvilke konsekvenser dette lovforslag på længere sigt kan få for hele forretningen Kastrup lufthavn, og ganske særligt mener vi, at støjproblemet må have vores fortsatte bevågenhed. Uanset hvilken beslutning der senere måtte blive truffet i lufthavnsspørgsmålet, så eksisterer der et støjproblem, og i det radikale venstre er vi parat til at medvirke til investeringer i støjbegrænsende foranstaltninger, og vi må nok mene, at interessen særlig må samle sig om det område, der rammes af støjen fra bane 12-30. Ministeren har selv her ved en tidligere lejlighed været inde på, at ekspropriationsmuligheden måske var en idé, og det kunne måske tilføjes, at også andre tilbud fra staten om eventuelt at overtage lejligheder i de værst støjramte områder var en idé, man kunne slyse med.

Jeg håber, at dette ønske om at friholde de flest mulige mennesker fra den værste støj også er et synspunkt, man deler i Amagerkommunerne, i de kommuner, der har planlagt visse boligbebyggelser tæt på nye

baner, i særdeleshed den planlagte bebyggelse tæt på bane 04-22, parallelbanen, som snart er færdiggjort. I realiteten må man jo sige, at den gode vilje her kun kan komme til udtryk ved, at man undlader at opføre disse planlagte boliger.

Med disse ord skal jeg anbefale lovforslaget til velvillig behandling.

**Aksel Larsen:** Jeg vil også udtale min velvilje over for dette lovforslag, der udmærker sig derved, at det ikke er et lovforslag om noget, der skal foretages, men et lovforslag om, at der intet må foretages, et lovforslag om, at når igangværende bygge- og anlægsarbejder på Københavns lufthavn, Kastrup, er afsluttet, standses yderligere udbygning af lufthavnen.

Hvad angår tidspunktet for lovforslagets fremsættelse, kan jeg ikke dy mig for at gøre en bemærkning, idet jeg kan erindre, at jeg engang kort efter den første verdenskrig rejste med den lille, smalsporede åmtsbane fra Mommark til Sønderborg, og vi kom faktisk til Sønderborg, for toget blev trukket af et lokomotiv, der hed Schiller. Da jeg søgte opklaring på, hvorfor lokomotivet hed det i modsætning til et andet lokomotiv ved navn Morten Luther — der som bekendt i Worms sagde: her står jeg; jeg kan ikke andet — så fik jeg at vide, at det var, fordi der i Schillers „Røverne“ forekommer den replik til lederen af en udsætningshær: I kommer sent, men I kommer dog.

Lovforslaget kommer sent, men det kommer dog. Det blev jo lovet allerede i den skriftlige del af åbningstalen af 6. oktober i fjor, og da ministeren jo har henvist til den i bemærkningerne til lovforslaget, kan jeg ikke lade være med at citere, hvad der blev sagt fra statsministerens side den 6. oktober 1970:

„De løbende investeringer til betjening af den voksende trafik i Københavns lufthavn har et sådant omfang, at forslag herom bør forelægges folketinget i form af et lovforslag, som også må omfatte fastsættelse af grænsen for udbygningen i Kastrup under hensyn til principbeslutningen om lufthavnens senere overflytning til Saltholm.“

Det, der blev bebudet, var altså ikke et lovforslag om fastsættelse af begrænsningen for udbygningen i Kastrup, men det var et

[Aksel Larsen.]

lovforslag om udbygning af lufthavnen med sigte på overflytning til Saltholm, og at et sådant lovforslag nødvendigvis også måtte beskæftige sig med, hvad der skal ske, eller hvad der ikke skal ske i Kastrop, indtil man overflytter. Jeg synes, dette skal siges, for at man kan være helt klar over, hvor vi befinder os, og hvorfor lovforslaget er kommet på dette tidspunkt, og hvorfor det har netop det udseende, det har.

Lad mig dernæst sige, at der for mig ikke er nogen tvivl om, at den principbeslutning, folketinget har truffet om overflytning af Københavns lufthavn til Saltholm, er rigtig, og at det er meget beklageligt, at den ikke for længst er blevet fulgt af en igangsættelsesbeslutning.

For dem, der ikke forstår dette problem — og det er der ulykkeligvis mange der ikke gør — er det nødvendigt at sige, at det her drejer sig ikke blot om at skaffe den bedst mulige lokalitet til en storlufthavn — og en bedre lokalitet end den flade ø Saltholm kan ikke skaffes — det drejer sig ikke blot om at sikre, at København fortsat kan betjene lufttrafikken i det omfang, som den har alle forudsætninger for, men det drejer sig også om at få skabt et erhvervsøkonomisk centrum i Nordeuropa på det eneste sted, der kan skaffes, nemlig her ved Øresund. Derfor er spørgsmålet om Saltholmlufthavnen ikke et isoleret spørgsmål om en lufthavn, men et spørgsmål om en i princippet besluttet fast forbindelse mellem København og Malmø, der nødvendigvis må tangere Saltholm, og i forbindelse hermed udbygning af Saltholm til storlufthavn — og så vil vel dermed også følge dels en havnemæssig udvidelse i Øresund, dels en kolossal industri- og handelsekspansion på begge sider af Øresund.

Vi har ikke et sådant centrum i de nordiske lande; det kan skabes her. Betingelsen er ikke i første række den store lufthavn, men den faste forbindelse mellem Danmark og Sverige. Men dertil kommer lufthavnens umådelig store betydning:

Jeg siger dette, for at man ikke skal tro, at her er det et spørgsmål om, hvorvidt man af saglige eller af vælgermæssige grunde skal prioritere Storebæltsbroen foran Saltholmlufthavnen eller Saltholmlufthavnen foran Storebæltsbroen, for det er slet ikke det, det drejer sig om. Storebæltsbroen er et helt andet spørgsmål både trafikmæssigt, teknisk og økonomisk, og det presser ikke i den grad på som spørgsmålet om Saltholmlufthavnen, også fordi betingelserne for sammen med Sverige at komme i gang med at bygge den faste forbindelse mellem Danmark og Sverige er, at vi træffer igangsættelsesbeslutning om Saltholm lufthavn; før er der ingen fremgang for det andet, men så kommer fremgangen også.

Der har været talt en del om, hvad man kan overkomme, jævnfør perspektivplanen, og hvor store offentlige investeringer man kan tillade sig. Jeg er af den opfattelse, at man ikke skal tage perspektivplanen alt for alvorligt; det er en sammenlægning af en række tal og deres projicering ud i fremtiden, og det er gjort ganske dygtigt af nogle embedsmænd, men dermed er det jo slet ikke sikkert, at man dér har anlagt de rigtige samfundsmæssige synspunkter. Det er i hvert fald efter min mening helt galt, når man begynder at tale om, hvad vi har råd til af offentlige investeringer. Det er galt for det første af den nærliggende grund, at en lufthavn med tilstrækkelig kapacitet befindende sig netop her i Øresundsområdet vil, når den er kommet i drift, være en meget fin forretning, som vil give stort overskud, og derfor behøver man overhovedet ikke at investere skatteyderpenge i den. Man kan udnytte de bemyndigelser, der allerede er givet i lov om Københavns lufthavnsvæsen, til, at Københavns lufthavnsvæsen kan optage kreditter og lån til lufthavnsbyggeri, således at det kan klares, uden at man behøver at belaste statskassen eller foranledige, at departementschefen i finansministeriet får onde drømme om natten.

Det er det ene. Det andet er det, at jo hurtigere man får lufthavnen på Saltholm



**[Aksel Larsen.]**

bygget, jo hurtigere kommer indtægterne, som derefter kan betale, hvad det har kostet at bygge den, med renter og rentes rente. Hvis man ikke har forstået det endnu, skal jeg sige det endnu tydeligere: hvem skal betale lufthavnen på Saltholm? Det skal de, der kommer til at flyve, og det er ikke skatteborgerne i Danmark. Det kan man vist ikke sige om Storebæltsbroen.

Men så er der det ved det, at denne sag har været undersøgt i tilstrækkelig mange år, og der er for så vidt ikke nogen problemer, som ikke er klaret, ud over at man på det sidste forsøger at komplicere det f. eks. ved at komme med indvendinger fra SAS eller fra anden side eller ved, at økonomer, som slet ikke tager rigtige samfundsmæssige hensyn, sætter sig hen med en kugleramme og regner ud, hvorvidt det kan betale sig eller ikke betale sig.

Forholdet er det, at de ingeniørfirmaer, der givetvis skal bygge lufthavnen på Saltholmen, på et møde i lufthavnsudvalget utvetydigt og kategorisk har givet tilsagn om, at de ville være i stand til at gøre lufthavnen færdig, klar til drift og ibrugtagning med tunnelforbindelse fra Amager til Saltholm på 4, maksimum 5 år, hvis de blot fik lov.

Så korte er fristerne, hvis vi virkelig vil udnytte de muligheder, der foreligger, og derfor kan jeg naturligvis kun være glad for det lovforslag, der er kommet, som ganske vist for at se det negative ved det siger, at der ikke må ske mere end for 130 mill. kr. i Kastrup. Men det vil jo sige, at Kastrup kun i et par år eller i 3-4 år endnu overhovedet vil være i stand til at klare trafikken, og altså kan jeg ikke opfatte det anderledes — og jeg håber også, det er ministerens opfattelse, selv om jeg ikke forlanger, at han skal give udtryk for den her fra talerstolen — end at dette er et lovforslag om, at nu skal vi meget snart i gang med at overflytte lufthavnen til Saltholm og gøre det i det hurtigst mulige tempo.

Vel, jeg er ganske klar over, hvorfor lovforslaget er kommet så sent og har den facon, det har. Det er, fordi der er uenighed i regeringen, og det er jo ikke noget nyt, og så er det, fordi der skal være valg. Og uanset hvordan det valg forløber, uanset hvordan flertallet i folketinget bliver, uanset om

denne regering bliver i stand til at fortsætte efter valget — hvad jeg naturligvis hverken venter eller håber — eller vi får en ny regering, så går jeg ud fra, at når man ikke mere har et valg umiddelbart forude, vil man lettere være i stand til at se bort fra partitaktiske hensyn og vælge den sagligt rigtige løsning: hurtigst mulig bygning af lufthavnen på Saltholm.

**Sigsgaard:** Hr. Aksel Larsen henvendte i sin tale nogle bemærkninger til dem, der ikke har forstået, hvad dette drejer sig om. Jeg forstår altså, at der er to hold her i folketingsalen og udenfor: der er dem, der har forstået, hvad det drejer sig om — og det er dem, der er enig med hr. Aksel Larsen om Saltholmplanen — og så er der os andre, der ikke rigtig har forstået noget af det hele.

Jeg synes jo nok, at der i det, hr. Aksel Larsen siger, og som også hr. Horn har sagt, ligger nogle storskandinaviske drømmerier, som vi burde kunne forlange lidt nærmere redegørelse for. Men inden jeg går videre med det, vil jeg sige, at jeg synes, der er en uhyggelig tendens, som der vel i øvrigt har været til alle tider, til, at politikere vil bygge sig nogle pyramider. Der var nogle politikere i det gamle Ægypten engang, der byggede sig nogle pyramider, og der er nogle politikere i dag, der måske er blevet lidt forblændet af den succes, de gamle havde dengang — for faktisk mindes vi dem jo i høj grad, når vi ser deres pyramider. Nu er det af praktiske grunde jo ikke så ligetil at bygge egentlige pyramider i dag, så derfor vælger man sig nye former for pyramidebyggeri, gigantprojekter, som store dele af en nations ressourcer skal koncentreres om, selvfølgelig samtidig med at det går ud over en række andre ting, men pyramiderne skal helst op at stå.

Jeg må indrømme, at Storebæltsbroen og gigantlufthavnen, som man fabler om, vurderer jeg i høj grad som vor tids pyramider. Og jeg nævner det her for at advare en smule imod, at man fra politisk side — i øvrigt også fra erhvervsmæssig side — får for meget hang til den slags pyramidebyggeri. Værst forholder det sig selvfølgelig med dem, der vil bygge flere pyramider på én gang. Jeg tror, det er socialdemokraterne, i hvert fald er der visse socialdemokrater, der helst vil have både Storebælstbro og stor-

**[Sigsgaard.]**

lufthavn på én gang. De ligger under for den opfattelse, at hvis bare man kan få nogle private til at betale, så rører det slet ikke ved budgettet, ved samfundsøkonomien. Det er selvfølgelig helt galt. Hvad samfundsøkonomien angår, er det jo rystende lige meget, om det er det offentlige, eller det er private, der finansierer; der er en hel masse andre negative konsekvenser forbundet med privat finansiering, men det er en anden sag. Sidst var hr. Aksel Larsen jo inde på, at til sådan en vældig givtig storlufthavn, som han taler om, kunne man jo låne det hele i udlandet. Ja, den danske stat, de danske kommuner kan jo når som helst låne til næsten hvilke som helst projekter, de har, i udlandet, værre står det ikke til med den danske økonomi trods alt. Men hvis man går ud og låner til storlufthavnen, så kan man ikke gå ud og låne de samme penge til hospitalsbyggeri, eller hvad man ellers kunne have lyst til. Jeg er ikke tilbøjelig til at lade mig besnære af alle argumenterne — eller påstande er det jo snarere — om den vældige konkurrenceevne eller den vældige betydning for den internationale konkurrence, det ville få, hvis man fik bygget en pyramide. Jeg synes, det er vældig poetisk at sidde og høre på det, men jeg synes altså, at argumenterne, de økonomiske kalkuler, mangler. I øvrigt kunne man også godt, hvis man skulle gå meget i dybden — men det kan man ikke, når man har 10 minutters taletid — spørge: er det nu også så ønskeligt, og ud fra hvilke synspunkter er det så ønskeligt, at der udvikles et så kolossalt kraftcenter omkring Øresund?

Ved prioriteringen synes jeg at de trafikinvesteringer, som er til gavn for flest mennesker, bør komme først, og derfor må efter min opfattelse en udbygning af den kollektive landtrafik helt anderledes i centrum, end den er i dag.

Hr. Bilgrav-Nielsen talte om, at det ikke var nok at se trafikøkonomisk på tingene, og det har han så evig ret i, man skal også se samfundsøkonomisk på dem. Men man skal også efter min opfattelse se fordelingsøkonomisk og socialt på investeringerne, og dér må man gøre sig klart, at en meget stor del af befolkningen ikke har bil og aldrig kan få bil: børnene, de gamle f. eks., og der er andre grupper. De er i dag i høj grad ladt

i stikken også på grund af den måde, man bygger byer på og i det hele taget leder udviklingen på. Der kommer man altså til at vælge, om man skal sørge for, at flyvepassagererne kan komme 5 minutter hurtigere frem, eller man f. eks. skulle sørge for en ordentlig trafikbetjening af de grupper, jeg netop har nævnt.

Min konklusion må blive, at så må lufthavnen vente. Betyder det så, at f. eks. en del af chartertrafikken flytter til Sverige eller til Tyskland, vil vi i VS tage det roligt, og vi vil gerne have forklaret, hvorfor andre ikke kan tage det roligt.

Derimod synes jeg nok, det vejer til — og det argument har jo også før været ført frem mange gange — at tusinder af mennesker lider under støjen fra lufthavnen, men dér må jeg spørge i håb om, at man måske kan optræde fornuftigere en anden gang: hvis er ansvaret for, at vi har en lufthavn og så en hel masse huse liggende klasket op ad hinanden? Der kan man godt sige som en af de tidligere ordførere: det har folk selv været ude om, for de er jo selv flyttet derud frivilligt — ja, mere eller mindre frivilligt måske. Men jeg vil tillade mig at placere hovedansvaret på de ansvarlige, på politikerne, der har ansvaret for, at lufthavnen ligger, hvor den ligger, er udbygget, som sket er, og at byudviklingen er sket lige klos op ad den. Og så kommer man og siger til alle os andre, som ikke har været med i den udvikling: I kan godt se, at det dér er helt galt, nu bliver I nødt til at betale for vore fejltagelser, det koster 4 milliarder kr., eller hvor meget det nu er.

Vi er altså hverken for en udbygning af Kastrup eller for Saltholm. Vi ser ingen grund til at lade os hundse med af de store flyvemaskinefabrikker, der bygger større og større maskiner og så regner med, at landene investerer milliarder af kroner, så disse maskiner kan lande. Jeg kunne forstå på hr. Holmberg, at egentlig syntes han også, at det var lidt urimeligt. Lad os blive fri for de kæmpefly her i landet, og lad os specielt blive fri for overlydsflyene, men også for jumboflyene, som man nu er begyndt at flyve rundt med.

Og lad os så håbe på, at man også i lufthavnsudvalget vil se noget mindre snævert på disse problemer her i fremtiden. Nu behøver vi ikke engang at gå over i det sam-

## [Sigsgaard.]

fundsøkonomiske eller i det sociale her — og det skal være min sidste bemærkning — men bare i det forureningsmæssige; dér er det min fornemmelse, at man er temmelig opmærksom på støjproblemet, som man ganske vist ikke løser ved f. eks. at vælge Saltholm og heller ikke ved at vælge Sydamerger, men man har dog interesseret sig for støjproblemet. Men der er mange andre forureningsproblemer i forbindelse med en lufthavns placering. Vi ved i dag, at kæmpeflyenes og ganske specielt overlydsflyenes fart betyder en meget stor sundhedsmæssig risiko for både mennesker og dyr. Vi ved måske for lidt om det, men vi ved i hvert fald nok til at tage afstand fra trafik med disse kæmpemaskiner, og vi ved nok til, at man burde være betænkelig over for disse helt traditionelle krav om, at alting skal være større, og at vi endelig skal kunne klare os i konkurrencen med andre lande, med andre storbyer, og at den bedste måde og den eneste måde at klare sig i konkurrencen på er at bygge en pyramide. Den skal man længere ud med.

**Hanne Reintoft:** Vi kan støtte dette lovforslag om stop for udbygningen af lufthavnen i Kastrup, uden at det dog på nogen måde skal opfattes sådan, at vi ikke gerne ser samfundet udbygget, bare det sker på en fornuftig måde; jeg tror ikke, vi kan standse udviklingen. Det er vel næppe nødvendigt at gentage, at vi har fremført dette synspunkt, hver gang der her i tinget har været drøftelser af lufthavnens fremtid. Det har været og det er vores opfattelse, at hvis vi skal have en storlufthavn, så må den flyttes til Saltholm. Milliarder af kroner kunne have været sparet, støjgener og luftforurening været undgået, og udbygningen af vejnettet og de nødvendige faciliteter for Amagers befolkning kunne i dag have været en realitet, hvis lufthavnen var blevet flyttet til Saltholm allerede for 10 år siden. Allerede dengang blev det påpeget fra mit partis side, at generne ved at udbygge Kastrup ville være store, og det har jo vist sig at slå til.

Vi er altså fortsat tilhængere af, at der stoppes for en videre udbygning af lufthavnen på Amager, og vil som sagt derfor stemme for det foreliggende lovforslag. Imidlertid er det vor opfattelse, at det ikke

er vidtgående nok. Standsningen af udbygningen i Kastrup må kædes sammen med to andre beslutninger, nemlig en beslutning om øjeblikkelige foranstaltninger til bekæmpelse af støj og forurening og en beslutning om flytning af charterflyvningen fra Kastrup. For samtlige Amagerkommuner, indbefattet København, vil det have vidtrækkende betydning at få disse beslutninger igennem. Bygning af broer og tunneler; vejnet og tunnelbane, hospital, skoler og udbygningen af Vestamager har måttet udsættes år for år, fordi folketinget ikke har kunnet tage sig sammen til at løse lufthavnsproblemerne. Det skal ske nu, og det må gøres i hurtigt tempo, og det vil givet blive den billigste løsning.

Der må sættes ind på øjeblikkelige foranstaltninger til bekæmpelse af støjen og forureningen fra Kastrup. Især bane 12-30 er som bekendt til meget stor gene for beboerne, dér jo i parentes bemærket bare i støjzone 1 har samme indbyggerantal som en større dansk provinsby. Enhver form for begrænsning af benyttelsen af bane 12-30 vil være et positivt skridt. Efter vores mening — og det støttes i og for sig af sundhedsmyndighederne i området — skulle den overhovedet ikke bruges, men under alle omstændigheder mener vi, at der må indføres forbud mod anvendelse af bane 12-30 mellem kl. 22 og kl. 7, og det kan gennemføres med det samme, hvis man vil det.

Visse flytyper har højere støjniveau end andre. Som det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, er også regeringen indforstået med, at man for at tage hensyn til befolkningen må imødegå støjgenerne mest muligt. Jeg vil gerne spørge ministeren, om vi på den baggrund kan forvente, at regeringen vil fremkomme med forslag til foranstaltninger, som sikrer, at disse flytyper ikke bliver anvendt i Kastrup lufthavn.

Der har fra forskellig side været fremsat forslag om en opsplitning af den nuværende trafik på Kastrup. Vi erkender, at vi er tilhængere af, at charterflyvningen f. eks. anvender flyvepladsen i Værløse. Der er af staten ofret milliarder af kroner på denne militære flyveplads, der absolut har en kapacitet af start- og landingsbaner, så den kan tage chartertrafikken. Der vil kun være en mindre udgift forbundet med bygningen af charterterminalanlægget.

[Hanne Reintoft.]

Med disse bemærkninger skal jeg sige, at vi går ind for forslaget om begrænsning af udbygningen af Københavns lufthavn både af private firmaer og af det offentlige, og jeg vil gerne understrege, at vi faktisk mener, at § 2 burde formes sådan, at loven træder i kraft fra lovforslagets vedtagelse, så der ikke laves nye fiduser og sættes nye anlæg i gang, hvis man trækker en behandling af lovforslaget i langdrag.

**Niels Matthiasen:** Det kan næppe undre nogen i denne sal, at jeg som valgt i Amagerkredsen netop i denne debat føler trang til at gøre enkelte bemærkninger.

Nu kan man selvfølgelig som hr. Sigsgaard betragte en udflytning af lufthavnen fra Kastrup til Saltholm som påbegyndelse af bygningen af en pyramide. Jeg tror dog ikke, det vil være rigtig hensigtsmæssigt at lande på pyramider. Men jeg tror, at jeg i anledning af det foreliggende lovforslag kan sige på mange tusinde Amagerborgeres vegne og også på tværs af de politiske skel, at uanset at dette lovforslag tager sigte på at begrænse udbygningen af Kastrup lufthavn under hensyntagen til folketingets principbeslutning om udflytning af Kastrup lufthavn til Saltholm, så føler man sig skuffet over dette lovforslag, som reelt betyder en ny udsættelse af løsningen på Amagers lufthavnsproblem.

Jeg tror, man føler, at man er blevet gjort til brikker i et indrepolitisk regeringsspil, hvis baggrund det er svært for os andre at fatte, al den stund der i dette ting er flertal for udflytningen af lufthavnen til Saltholm. Det er svært for os andre at se, hvad dette lovforslag, som i modsætning til, hvad lovforslag normalt gør, kun taler om, hvad man ikke skal gøre, har med sagens virkelige realiteter at skaffe.

Gennem mere end 10 år har teknikere, økonomer, jurister og politikere beskæftiget sig med denne sag. Den er blevet endevendt på alle leder og kanter. Kendsgerninger er dynget oven på kendsgerninger, som alle har peget på en udflytning til Saltholm hurtigst muligt.

Der er 3 hovedpunkter, der står helt klart. For det første: skal København bevare sin position som et flyvemæssigt trafikknudepunkt og kunne optage konkurrencen

med Hamborg og andre større europæiske lufthavne, så haster det med udflytningen.

For det andet: en storlufthavn på Saltholm bliver ikke alene et dansk trafikknudepunkt. Med Øresundsbroen til Sverige som en følge bliver den et skandinavisk trafikknudepunkt og vil styrke det nordiske samarbejde. Og ligegyldigt hvilket udfald forhandlingerne i Bruxelles får, tror jeg, jeg tør sige, at vi alle må være dybt interesserede i ethvert skridt, der kan styrke og udvide det nordiske samarbejde.

For det tredje, og det er det vigtigste: hensynet til de mennesker på Amager, som får deres daglige tilværelse ødelagt, som med nervepres, med irritation må betale prisen for støjplager, der ifølge vore dygtigste eksperter menneskeligt er helt uacceptable, og som må føre en bestandig kamp imod skidt- og møgplager. Det er rammen om disse menneskers tilværelse, det er boligerne, der rammes. Det er skolerne, hvor børnene skal undervises. Det er plejehjem og institutionsbyggeri, hvor dyrt investerede penge i stort omfang spildes på grund af støj- og forureningsplagen.

På denne baggrund må man beklage, at regeringens forslag ikke går videre, end det gør. Vi ved, at lufthavnen skal flyttes. I stedet for at udskyde beslutningen burde regeringen have fremsat et forslag, som ved også at inddrage utraditionelle finansieringsmetoder og nye tekniske fremgangsmåder havde været et oplæg til en endelig beslutning.

**Ministeren for offentlige arbejder (Guldberg):** Idet jeg naturligvis gør en undtagelse for hr. Sigsgaard, vil jeg gerne sige tak til samtlige ordførere dels for tilslutningen til lovforslaget, dels for, at det er fremgået af alle udtalelserne her, at den beslutning, som folketinget traf i form af loven af 30. april 1969, er grundlaget for folketingets syn på Københavns lufthavnsproblemer på længere sigt. Jeg vil gerne sige — og det fremgår i og for sig klart af det lovforslag, vi behandler i dag — at det også er regeringens synspunkt.

Der kunne være grund til, at jeg lige gjorde opmærksom på over for de forskellige bemærkninger — nu sidst fra hr. Niels Matthiasen — om, at nu må vi se at få det ordnet i en fart, at problemstillingen har jo

[Ministeren for offentlige arbejder.]

været den, at loven af 30. april 1969 var en lov, der pålagde ministeren for offentlige arbejder at få lavet en plan — og der blev bevilget nogle penge til det — for, hvordan det kunne gøres, hvornår det var rigtigt at gøre det, og hvad det ville komme til at koste, den plan, man måtte have for at komme videre. Og den plan kom jo meget hurtigt, den forelå allerede i oktober 1969. Det var en plan, bag hvilken der altså står både en teknisk, en trafikalk og en økonomisk sagskundskab, og som derfor må være noget, der må veje meget tungt for en regering, når den skal gå videre med sagen og fremlægge noget for folketinget til den endelige beslutning ud over det princip, der allerede var lagt fast.

Havde det været således, at om denne samlede plan, som blev forelagt, og som storlufthavnsudvalget jo har været bekendt med i tiden lige siden 1969, kunne regeringen uden videre sige, at den kunne den bruge som lovgivningsgrundlag, så havde der jo ikke været de store problemer. Men den plan var jo baseret på, at man af de forskellige grunde, der er givet, fra teknisk og økonomisk og trafikalk side, måtte anse det for mest hensigtsmæssigt at vente så længe som overhovedet muligt med at flytte fra Kastrup, og det vil efter vurderingen sige til 1985.

Det, der nu har forårsaget, at der stadig er overvejelser i regeringen og politiske overvejelser også om, hvordan man skal klare hele dette lufthavnsproblem, er altså ikke et spørgsmål om en udsættelse, men spørgsmålet om, hvorvidt det er muligt at foretage en fremskyndelse; det vil jeg gerne minde om over for de bemærkninger, der er gjort.

Jeg skal i øvrigt ikke begrunde, for det er jo gjort på mange måder, hvorfor man alligevel, trods det at man har en sådan teknisk, økonomisk og trafikalk oversigt, der siger 1985, måtte komme ind i overvejelser om, hvorvidt det alligevel var rigtigere at søge en fremskyndelse. Men det er det, sagen drejer sig om, og det er altså det problem, der ikke er afklaret.

Det, det drejer sig om ud over det, der allerede foreligger, og som jo praktisk talt alle har besluttet sig til: beslutningen i folketinget om, at man på et eller andet tids-

punkt må flytte lufthavnen fra Kastrup til Saltholm, er altså at få afklaret tidspunktet. Diskussionen drejer sig altså ikke om en forsinkelse, men om, hvorvidt man kan fremskynde det af hensyn til nogle andre synspunkter end dem, der er indgået i den tekniske, økonomiske og trafikalk overvejelse, som vi fremlagde i oktober 1969 fra trafikministeriets side.

Jeg vil gerne medgive, at det på alle måder var ønskeligt at få en sådan beslutning truffet så hurtigt som muligt, og jeg vil gerne sige til de spørgsmål, der blev rejst om, hvad denne lov kan komme til at betyde for flyveselskaber, og hvad man kan gøre ved støjproblemer og andre ting, at det er ganske klart og ligetil, at det kan man give to helt forskellige svar på, alt efter om denne lov skal gælde i mange år, fordi man stadig ikke har truffet en beslutning, eller om det er en lov, der skal lægge tingene fast på dette område for den kortere periode, der er tilbage, indtil en beslutning skal træffes.

I det sidste tilfælde er svaret, at det såvel med hensyn til støjproblemerne afhjælpning, altså mere konkret hvad man kan gøre, som med hensyn til flyveselskabernes interesser er irrelevant. Ligger det derimod sådan, at der bliver tale om en længere standsningsperiode, ja, så kommer folketinget vel, og det gør vi jo alle sammen, til at tage sagen op til fornyet overvejelse. Det er ganske klart — og det er jo også det, der ligger i lovforslaget, som det rigtigt blev sagt fra flere sider — at dette betyder, at hvis man vil gå videre med en udbygning af Kastrup lufthavn, bliver det et lovgivningsanliggende, der i virkeligheden kæder dette spørgsmål meget nøje sammen med den lov af 30. april 1969, som folketinget også har vedtaget; derved forbindes disse to beslutninger, og derved gøres det muligt for folketinget at se på dem i sammenhæng.

Jeg har ikke mange andre bemærkninger at gøre. Jeg vil dog gerne sige om de økonomiske betragtninger, som hr. Stæhr-Johansen var inde på, vedrørende trafikinvesteringernes størrelse osv., at når man tager den af trafikministeriet udarbejdede hvidbog af april 1970, som altså drejer sig om en 15 års periode fra 1970 til 1985, hvoraf der allerede er gået et regnskabsår, så er det rigtigt, at investeringerne på dette område tælles sammen til 55 milliarder kr. Men det er ikke

**[Ministeren for offentlige arbejder.]**

statens investeringer, det er summen af statens, amternes og kommunernes samlede investeringer, og det er rigtigt, at de tælles sammen til 55 milliarder kr., men det er sandelig også rigtigt, at af disse 55 milliarder kr. er de 43 milliarder til veje, og at de resterende 12 milliarder kr. dækker hele udbygningen af det kollektive net i København, hele anlægsopgaver som Store-Bælt, lufthavn og Helsingør- og Helsingborgforbindelse, og det viser jo lidt om, hvad det økonomiske problem og aktivitetsproblemet inden for trafikområdet er. Jeg er ikke i tvivl om, at vi i regeringen, som vi har gjort det i de forløbne 3 år, må være overordentlig håndfaste med hensyn til ikke at sætte mere i gang, end der er råd til og arbejdskraft til, men det er også rigtigt, at når denne opgave skal løses og man skal se en plan over 15 år, så kan man ikke nøjes med at stirre sig blind på den lille procent, den lille del af disse investeringer, og så lukke øjnene totalt — hvad vi heller ikke gør — for de 43 af de 55 milliarder kr. Det er ganske klart, at skal der gøres en indsats, så man virkelig forsøger at få lidt hold på tingene økonomisk på dette område, så kommer den indsats til at beskæftige sig i høj grad også med det store tal.

Det er det, der er gjort. Det er ikke alene et spørgsmål om forholdet mellem såkaldt store investeringer indbyrdes — som fordelt over en 15 års periode altså hører med i den lille gruppe — men det er et spørgsmål om det samlede trafikområde og sammenhængen mellem disse, og dette har gjort, at vi ikke i regeringen — så kort efter perspektivplanlægningsredegørelsens fremlæggelse og med så lidt tid til at få den behandlet og overvejet, også i folketinget, og som følge af den sammenhæng, den har med andre områder — på én gang og nu kunne tage stilling til det problem, som er opstået, da vi ikke i regeringen følte os overbevist om, at vi skulle følge det, jeg kalder den tekniske vejledning, og hvorefter man skulle vente længst muligt i Kastrup, ud til 1985, men af grunde, som er klart angivet og også har været nævnt her i salen, sagde, at det må overvejes, og at vi må overveje, om vi har mulighed for at fremskynde dette, og om der både kan være økonomiske og andre fordele ved at gøre det. Den overvejelse er

ikke sluttet, og den skal ses i en større sammenhæng.

Dette lovforslag giver, og det har også været en af hovedårsagerne til dets fremsættelse, på den anden side det svar, som jo nok kan være nødvendigt ikke mindst efter den offentlige diskussion, at efter at man i folketinget har vedtaget, at lufthavnen skal flyttes fra Kastrup til Saltholm på et eller andet tidspunkt og der derefter tilsyneladende — sådan kan det jo godt opfattes — ikke sker så forfærdelig meget, så var der opstået en ganske klar fornemmelse ude omkring og ikke mindst på det støjramte Amager af, at det var ved at blive et spørgsmål om, hvorvidt man virkelig arbejdede alvorligt videre med denne sag, og der var blevet et vældigt behov for at få en tilkendegivelse også fra folketinget, en tilkendegivelse som den, man har fået i dag, såvel om, at man stadig står på det grundlag, man vedtog den 30. april 1969, som om, at man ikke uden videre til trods for dette vil give sig til fortsat at udbygge Kastrup lufthavn uden at vide, hvornår det skal ende, og hvordan det skal ende. Det kan man godt kalde en negativ lov i den forstand, men jeg tror, den har sin betydning, og at det havde sin betydning, at det blev sagt. Jeg takker for tilslutningen.

**Horn:** Der er jo en vis ængstelse i befolkningen for, hvad der sker på dette område; og der er to ting, jeg gerne vil sige noget om; det ene er, at hr. Sigsgaard fremstillede det, som om det var noget med fart, der gjorde, at man skulle lave dette her. Det har intet med fart at gøre, det er et spørgsmål om, at flyene overhovedet kan komme op og ned derude. Det er ikke en fartgalskab, der skal tilfredsstilles.

**Dernæst:** hr. Bilgrav-Nielsen gjorde en bemærkning, som jeg vil opfatte på en, skal vi sige regulær måde, så vi ikke misforstår eller fupper hinanden. Hr. Bilgrav-Nielsen siger, at vi må prioritere ud fra vækstsabende faktorer, og dér er vi helt enige. Nu vil jeg nødig have denne plan opfattet og beder om, at befolkningen ikke opfatter den, altså anlægget på Saltholm og investeringerne i Kastrup, alene som et spørgsmål om vækst; det er også, som jeg gav udtryk for før, et spørgsmål om i det hele taget at kunne drive flyvning efter nordisk, efter

[Horn.]

europæisk, efter international målestok, der her er tale om. Vi kan ikke alene vurdere det ud fra vækstsynspunktet. En mand, på hvis ejendom der ikke længere kan være det kohold eller andet husdyrhold, som han gerne vil have for at få en god forretning, kan jo ikke lade sig stoppe af det; hvis han vil drive forretningen videre, må han sørge for, at der er de ting, der skal være på ejendommen, og det er det samme, der i realiteten er tale om her. Dér nævnte hr. Aksel Larsen nogle ting, som jeg for, jeg ved ikke hvor mange år siden fremdrog første gang her i tinget og i Nordisk Råd, nemlig at der er al grund til at antage, at selv om vi i Norden ikke har et befolkningsunderlag, der gør det naturligt, at vi laver så store anlæg som dette, så har udviklingen vist, at vi kan bære det, at det er en af de ting, vi kan klare her i Norden. Vi har grund til at tro, at vareproduktionen vil stige overordentlig stærkt, hvis der ikke sker noget ganske uforudset i verden; hvis de krige, der er i gang, begrænses, vil vareproduktionen stige overordentlig stærkt, hvilket vil sige, at varetransporten også vil stige, og Norden skulle jo gerne være med i denne vareproduktion og vareomsætning, uanset om vi kommer i EEC eller ej. Det er overordentlig vigtigt, at Norden har de konkurrencemidler, som må til i et moderne industrisamfund, og hertil hører en meget effektiv lufthavn. De andre nordiske lande har da også tillid til, at vi løser denne opgave, sådan som vi har sagt i Nordisk Råd at vi vil gøre det, og sådan som denne forsamling tidligere har besluttet det.

**Aksel Larsen:** Ministeren har redegjort for, hvordan det forholder sig med de beløb, der i perspektivplanen er opregnet som antagelig nødvendige til trafikinvesteringer i de kommende år, og har herunder sagt, at det drejer sig om 55 milliarder kr. alt i alt, når man tæller sammen, og deraf er de 43 milliarder kr. bogført under veje. Jeg synes, man skal lægge mærke til det og være klar over, at der altså trods alt findes muligheder her, hvis man tænkte sig, at pengene skulle tages direkte af statsmidler eller af skatteyderpenge. Jeg gør opmærksom på, at det efter min opfattelse aldeles ikke er nødvendigt, og jeg må i den forbindelse sige til hr.

Sigsgaard — der er jo så meget, han ikke forstår — at når jeg taler om, at en lufthavn på Saltholm vil blive en god forretning, og at man derfor trøstigt kan låne pengene til bygning af den, så har jeg slet ikke talt om, at staten skulle optage lån dertil; det er overhovedet ikke noget, der behøver at belastte statens lånekonto eller at forringe statens muligheder for eventuelt at låne penge til hospitaler eller sociale foranstaltninger.

Men jeg må sige noget, som jeg på grund af tidnød ikke fik sagt i første omgang, nemlig, at det hører ingen steder hjemme at tale om, at vi ikke har råd til i samme tidsrum at bygge såvel Storebæltsforbindelsen som lufthavnen på Saltholm, for dels er det ikke noget, man umiddelbart kan sammenligne, dels er lufthavnen på Saltholm forretningsmæssigt i en klasse for sig. Statsministeren har talt om det på det sagnagtigt berømte møde i journalistforbundet i Århus, hvor han sagde, at vi skal passe på, at vi ikke skruer ærgerrighedsniveauet for højt op, og når der nu i perspektivplanen står, at vi ikke har råd til på samme tid at bygge både Store-Bælt og Saltholm, så skal vi derfor lade være med at bygge nogen af dem. Det er da vistnok at sætte ærgerrighedsniveauet ret lavt. Men dette har ingenting med ærgerrighed at gøre, og det har ingenting med pyramidebyggeri at gøre; dér tager både statsministeren og hr. Sigsgaard fejl. Det drejer sig om at løse en opgave, som bør løses for Danmark og for Norden, og som kun kan løses her, men som samtidig vil have kolossal betydning for udviklingen af Nordens erhvervsliv.

Må jeg tillade mig at sige til hr. Niels Matthiasen, der mente, at hvis København skal kunne optage konkurrencen med lufthavnen i Hamborg, så må vi have lufthavnen flyttet til Saltholm; at det er en misforståelse. Lufthavnen i Hamborg kan ikke konkurrere med Kastrup lufthavn, som det er i øjeblikket, hvad international lufttrafik angår, fordi Øresundsområdet ligger langt mere centralt for den internationale luftfart. Men i forventning om, at man vil fortsætte og skynde sig så langsomt som muligt med Saltholm, er de nu ved at revidere deres planer i Hamborg og bygge en meget stor lufthavn, idet de regner med, at så bliver vel noget af trafikken tvunget til Hamborg. Den ønsker ikke at komme til Hamborg,

[Aksel Larsen.]

men hvad skal den gøre, hvis der ikke er faciliteter her ved København? Ja men det synes jeg også man kan tage i betragtning; det er ikke, fordi jeg er nogen stor nationalist, men jeg kan ikke se nogen grund til, at vi skal ønske tilstande igen som dem, vi har haft engang i Danmarks historie, hvor Hamborg var Danmarks økonomiske hovedstad, og sådanne tilstande får vi, hvis vi ikke løser Øresundsprojekterne.

Jeg takker i øvrigt ministeren for hans særdeles klare udtalelser om, at dette lovforslag naturligvis kun er indledning til noget, som skal komme, og at det siger, at inden for en overskuelig fremtid skal anden del af det komme. Jeg er ikke i tvivl om, hvad ministeren mener, vi forstår så udmærket hinanden, og jeg tror også, tinget forstår dette.

**Ministeren for offentlige arbejder (Guldberg):** Jeg vil blot sige til hr. Aksel Larsen, at den bemærkning, der står i perspektivplanredegørelsen om, at man ikke kan have to så store arbejdsopgaver, som her omtales, i gang på samme tid inden for nævnte periode, er en bemærkning af arbejdsgruppen, men at den passer udmærket med det, der er regeringens synspunkt og i øvrigt også mit. Det kommer jo an på, hvad man lægger i ordene „at have råd til“, for det er et spørgsmål, om man siger, hvad man har penge til, eller hvad man har råd til. Men grundbetragtningen, sådan som jeg i hvert tilfælde anlægger den, er den, at man skal klare en række løbende opgaver, og dertil må der bruges en vis mængde arbejdskraft og en vis mængde ressourcer. Man kan flytte lidt op og ned på det, men man kan ikke komme uden om det. Og så har man nogle enkelte opgaver, som er noget større, og som det ikke er fornuftigt at gennemføre i praksis, hvis man skal strække dem over et langt åremål; de skal laves over en kortere periode og med et større forbrug i en kortere periode, end man normalt har. Det må ud fra alle synspunkter, ikke kun ud fra spørgs-

målet om selve finansieringen, være en ufornuftig fremgangsmåde ligefrem at sigte efter at løse to af de største opgaver, der vil kræve flest penge om året, inden for nøjagtig de samme år. Det er et udtryk for en dårlig planlægning, og det er det, der er synspunktet; når man taler om ikke at have råd til, er det ud fra den betragtning, at det ikke er nogen fornuftig fremgangsmåde. Vi får givetvis fremmet sådanne opgaver bedre, hvis vi kan lave en fornuftig planlægning for dem. Jeg skal minde om, at regeringen i den periode, vi har haft ansvaret for det, har forsøgt at få lidt bedre hold på hele dette område og på prisudviklingen på dette område, og gøre opmærksom på, at det har virket; det har virket i form af, at der er vigende priser inden for bygge- og anlægsvirksomhed, og det ville være meningsløst, når man har konstateret, at man kan få en bedre økonomi i de enkelte anlægsarbejder, at regeringen samtidig skulle give sig til at lægge sig fast på at sætte et par store arbejder i gang på én gang og dermed sprænge ikke alene rammerne for kapaciteten for de to opgaver til glæde for ingen, men også sprænge det økonomiske grundlag, der ligger bag. Det vil jeg altså gerne sige i anledning af hr. Aksel Larsens bemærkninger om, hvad perspektivplanlægningen siger om disse ting.

(Kort bemærkning).

**Aksel Larsen:** Ja, jeg er da så hjertelig enig med ministeren i det synspunkt, han her gjorde gældende; men det var egentlig slet ikke det, jeg talte om. Jeg sagde: fordi man muligvis ikke på samme tid kan løse to så store opgaver, er det ikke bevist, at man så skal lade dem begge to ligge.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.*

**Formanden:** Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til udvalget vedrørende en ny stor-



[Formanden.]  
lufthavn og en fast forbindelse over Øresund. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

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

Medlemmer af folketinget Kjeld Olesen, Bundvad, Camre, Finn Christensen, Grete Hækkerup og Niels Mørk har meddelt mig, at de ønsker skriftligt at fremsætte:

*Forslag til folketingsbeslutning om nedsættelse af et udvalg til undersøgelse af lægevæsenet m. v.*

Medlem af folketinget Ulla Worm har meddelt mig, at hun ønsker til socialministeren at stille følgende spørgsmål:

„Hvilken betydning tillægger ministeren bestemmelserne om særlige børneværnsforanstaltninger i børne- og ungdomsforsorgslovens §§ 20-22?“

Spørgsmålet vil blive optaget på dagsordenen for tingets førstkommende spørgetid.

*Skriftlig fremsættelse af forslag.*

**Ordføreren for forslagsstillerne (Kjeld Olesen):** Jeg skal herved fremsætte forslag til folketingsbeslutning om nedsættelse af et udvalg til undersøgelse af lægevæsenet m. v.

Den hastige økonomiske og sociale udvikling stiller ikke blot større, men også nye krav til lægevæsenet. Det er således vigtigt, at lægerne i højere grad får mulighed for at sætte ind på de sociale og psykologiske årsager til mange sygdomme, hvor nye effektive præparater gør det lettere blot at fjerne symptomerne.

Derudover bør udvalget beskæftige sig med en række vigtige praktiske og organisatoriske spørgsmål, som det fremgår af forslagets bemærkninger. Dette er først og fremmest af hensyn til en så god patientbehandling som muligt, men også fordi man med de betydelige samfundsmæssige investeringer, der er tale om inden for sundhedssektoren, må have den mest rationelle udnyttelse.

På nogle af de områder, der er omtalt i bemærkningerne, er en udvikling allerede i gang, og det er forslagsstillerens opfattelse, at der blandt yngre læger findes en forståelse for,

at ændringer er nødvendige. På den anden side synes forskellige eksempler at vise, at demokratiske samarbejdsformer og det rette klima, der må betyde noget vigtigt for patientbehandlingen, ikke eksisterer alle steder.

Forslaget indeholder ikke noget konkret med hensyn til udvalgets sammensætning, men forslagsstillerne vil gerne påpege, at udvalget ikke ensidigt må sammensættes af personer inden for sygehusområdet. Også forbrugerne må være rimeligt repræsenteret.

Jeg skal hermed anbefale forslaget til tingets velvillige behandling.

**Formanden:** Der er ikke mere at foretage i dette møde.

Folketingets næste møde afholdes i morgen, fredag den 14. maj, kl. 11 med følgende dagsorden:

1) *Tredje behandling af:*

Forslag til lov om ændring af toldloven (toldtariffen).

2) *Tredje behandling af:*

Forslag til lov om ændring af lov om landbrugsejendomme.

3) *Tredje behandling af:*

Forslag til lov om tilskud til investeringer i landbrugets produktionsbygninger.

4) *Tredje behandling af:*

Forslag til lov om ændring af lov om retsforholdet mellem arbejdsgivere og funktionærer.

5) *Anden (sidste) behandling af:*

Forslag til folketingsbeslutning i henhold til grundlovens § 47 med hensyn til statsregnskabet for finansåret 1968-69.

6) *Anden (sidste) behandling af:*

Forslag til folketingsbeslutning om Danmarks ratifikation af overenskomst mellem Kongeriget Danmark og Forbundsrepublikken Tyskland om afgrænsning af den kontinentale sokkel under Nordsøen undertegnet i København den 28. januar 1971.