

**[Statsministeren.]**

finder sted efter folketingsårets slutning, idet kun ikke endeligt vedtagne — dvs. ikke endeligt vedtagne i folketinget — forslag til love og beslutninger bortfalder ved folketingsårets udgang.

Jeg skal hertil føje, at grundlovens 30-dages frist for stadfæstelse, for så vidt angår lovforslag, der undergives folkeafstemning, først beregnes fra dagen for folkeafstemningen.

Hermed sluttede forhandlingen.

Der foretoges først afstemning vedrørende forslag til lov om ændring af valgretsalderen til folketinget.

**Ændringsforslaget**

forfæstedes med 72 stemmer mod 14; 47 medlemmer tilkendegav, at de hverken stemte for eller imod.

**§§ 1-3**

vedtoges uden afstemning.

*Lovforslagets overgang til tredje behandling* vedtoges uden afstemning.

**Formanden:** Lovforslaget går nu til fornyet behandling i udvalget.

Man gik dernæst til afstemning vedrørende forslag til lov om ændring af lov om folketingsvalg i Grønland.

§ 1, ændringsforslaget om en ny affattelse af § 2 og § 2 i den ændrede affattelse vedtoges uden afstemning.

*Lovforslagets overgang til tredje behandling* vedtoges uden afstemning.

**Formanden:** Lovforslaget går nu til fornyet behandling i udvalget.

Den næste sag på dagsordenen var:

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

(Første behandling af lovforslaget (nr. 171) findes i tidenden sp. 6487; udvalgets betænkning i tillæg B. sp. 3137).

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:** Man kan vel om dette lovforslag sige, at der har været meget skrig, men lidt uld, og det skyldes vel først og fremmest den lidt utraditionelle facon, der her er lagt op til, plus pressens lyst til at lave sensation på noget, som der ingen grund er til at lave sensation på. Men i mangel af bedre kan det selvfølgelig bruges.

Vi kan fortsat anbefale lovforslaget under den forudsætning, som vi gav udtryk for ved første behandling, at den nordiske lufthavn i Kastrup skal kunne fungere på tilfredsstillende måde, indtil vi kan flytte til Saltholm. Ellers har det ingen mening at flytte den nuværende lufthavn, for en nedtrapning af funktionsdygtigheden vil betyde, at en hel del af trafikken forsvinder fra den nordiske lufthavn, og så er der ikke længere nogen basis for at lave en storlufthavn på Saltholm.

Der er nogen, der betragter denne sag som et SAS-anliggende. Det er det ikke; det er et nordisk lufttrafikanliggende. At det så rammer SAS særlig hårdt, er en sag for sig.

Den indstilling, vi har til Saltholmprojektet, er der gjort nogle pressemæssige forsøg på at mistænkeliggøre. Jeg ved ikke, hvad hensigten er med det, men der er jo mange hensigter, man ikke uden videre kan finde ud af. Vores standpunkt er det samme, som det har været siden oktober 1967, da det blev fastslået, at Saltholm var særdeles velegnet til at bygge en ny storlufthavn på. Vi har derfor kun givet udtryk for det, som jeg lige har nævnt, at indtil vi kan komme på Saltholm — og vi har i vores særudtalelse givet udtryk for, at vi ønsker, at der snarest skal træffes beslutning om, hvornår denne anlægsvirksomhed kan begynde — må vi forudsætte, at Kastrup kan fungere på normal måde.

Vi vil også forudsætte, at udvalget ikke holder total-sommerferie, men kan beskæftige sig med nogle af de tilbagestående pro-

[Horn.]

blemer. Vi har nogle enkelte meget afgørende spørgsmål, vi gerne vil rejse i udvalget, for at ministeren kan få et endnu bedre grundlag at træffe sin beslutning på, og vi ved jo, at ministeren er enig med os i, at det haster med at få truffet en beslutning.

Vi kan anbefale lovforslaget og også det lille ændringsforslag, som siger, at loven skal træde i kraft umiddelbart efter, at den er vedtaget her.

**Stæhr Johansen:** Her ved anden behandling finder jeg det væsentligt at konstatere, at alle de store partier indstiller lovforslaget til uændret vedtagelse, og der er endvidere enighed om, at loven bør træde i kraft med det samme. Sigtet med den er da også udelukkende at sikre staten mod fejlinvesteringer i tiden, indtil debatten om de store trafikinvesteringer er resulteret i en prioritering af disse, både i tid og penge, og inden for de muligheder, vi nu en gang har.

Der er allerede gjort et meget betydningsfuldt forarbejde til den trafikpolitiske debat, som jeg håber kan komme allerede i næste folketingssamling. Planlægnings- og anlægsudvalgets rapporter er værdifuldt baggrundsmateriale i den konkrete sag, og i trafikministerens hvidbog af april forrige år opstilles en skitse til en tidsfølgeplan, som senere fandt sin plads i perspektivplanen. Vi har hermed fået et grundlag for den offentlige diskussion og de politiske beslutninger med hensyn til, hvilke offentlige aktiviteter der skal foretrækkes fremfor andre, et grundlag, som vi har måttet savne under de tidligere socialdemokratiske regeringer. Havde et sådant debatoplæg foreligget i 1950'erne og 1960'erne, var måske en del af de problemer, vi i dag beskæftiger os med, prioriteret i et handlingsprogram.

Derfor forekommer det mig lidt ejendommeligt, at de socialdemokratiske medlemmer af udvalget vedrørende dette lovforslag har forelagt en højtidelig særudtalelse om, hvorvidt Kastrup lufthavn vil kunne fungere som nordisk lufthavn i tiden, indtil Saltholmlufthavnen kan tages i brug. For det første er der tale om et lovforslag, der skal hindre, at Kastrup lufthavn vokser mere, end godt er, indtil planerne om en Saltholmlufthavn er kommet på plads i rækken af de store trafikinvesteringer. Her-

ved sikres det, at der ikke i Kastrup ligger store uafskrevne værdier, når denne lufthavns rolle begrænses som følge af en Saltholmlufthavn. Dernæst håber jeg, som jeg nævnte før, at vi får en trafikdebat i næste folketingssamling, og der er i hvert fald ikke udsigt til, at Kastrup lufthavns position forringes på så kort tid. Det blev netop under udvalgsforhandlingerne oplyst, at der ikke ville være hindringer for, at Kastrup, som den er nu, kan fungere som international lufthavn og tjene som hovedbase for SAS indtil ca. 1974-75. Endelig er der vel grund til at bemærke, at praktisk taget hele forarbejdet til et handlingsprogram omkring lufthavnsspørgsmålet samt til prioriteringsdebatten er sket i denne regerings tid.

Forholdet er altså det, at socialdemokratiet har ansvaret for, at diskussionen om Saltholmlufthavnen ikke kom så forfærdelig meget ud af stedet i årene, fra Saltholm første gang nævntes i dette høje ting, nemlig i 1960, og indtil der for få år siden kom skub i den planlægning, som vi nu skal arbejde videre med. Endvidere må man understrege, at det foreslåede anlægsstop ikke skaber problemer af betydning i den første halvdel af 1970'erne, og hvis det høje ting eller ministeren mener, at forhold, f. eks. omkring støjproblemerne, som også er blevet drøftet i udvalget, gør det nødvendigt at foretage nogle forandringer, som vil kræve udgifter, så har man jo muligheden for at fremsætte et lovforslag og få det gennemført i det høje ting.

Men jeg vil gerne understrege — og dér tror jeg alle partierne er enige — at Danmarks position på luftfartens område skal bevares, og vi tillægger derfor en lufthavn den allerstørste betydning.

Den bekvemme og direkte forbindelse til alle verdensdele er et uvurderligt gode for et lille land, der lever af sin udenrigsomsætning. Det skandinaviske Luftfartsselskab, der har sin største virksomhed i Kastrup lufthavn, har vist en evne til at overleve, selv om det har været i hård konkurrence fra de store magters side. Så må man heller ikke glemme, at Kastrup lufthavn og SAS i øvrigt er store og betydningsfulde arbejdspladser for mange mennesker.

Det har altid været regnet som et plus for et land at ligge ved handelsvejene med et veludbygget transportvæsen. Før i tiden

[Stær Johansen.]

sagde man i de store søfartsnationer, at handelen følger flaget, og mon dog ikke noget tilsvarende gælder, når flaget sidder på en flyvemaskine? Jeg tror det — og med disse bemærkninger kan jeg anbefale at stemme for lovforslaget ved anden behandling.

**Holmberg:** Adskillige gange har vi her i folketinget drøftet lufthavnsproblemer, og det er måske lidt ejendommeligt, at det i det hele taget skal være nødvendigt at fortsætte, efter at vi må skønne, at et stort flertal i denne sal er enig i indstillingen fra 1964 til den daværende regering. Konklusionen var dengang, at man ikke kunne gå ind for at bevare Kastrup på længere sigt. Der blev derfor undersøgt flere muligheder, og de forskellige sammenligninger afsluttedes i løbet af samlingen 1968-69 med loven om Saltholm, hvorved man pålagde trafikministeren snarest at få udarbejdet en teknisk redegørelse, omfattende et program for anlæg af lufthavn på Saltholm og en plan for udflytningen, herunder tidspunktet for udflytningen. Det er nu ca. 3 år siden, og det kunne egentlig være ret så hyggeligt, om vi kunne finde en afslutning på det, da vi jo ved, at et flertal ønsker en lufthavn på Saltholm. Jeg sagde med vilje „et flertal“ — det er vist endda et ret stort flertal. Men det er ikke gået så let, og det er af grunde, som vi alle kender.

Folketinget har altså bestemt, at lufthavnen skal flyttes fra Kastrup. Hvor den skal flyttes hen, er også bestemt. Men det må indrømmes, at det ikke er bestemt, hvornår det skal ske.

I åbningstalen i oktober 1970 blev det sagt, at der ville blive fremsat forslag til begrænsning af udbygningen af lufthavnen i Kastrup. Det levede regeringen op til den 6. maj for godt 3 uger siden, og storlufthavnsudvalget har nu afleveret en betænkning, som er til debat her.

Som det fremgår af betænkningen, har vi modtaget en deputation fra SAS, som sandelig også har givet anledning til debat, ikke mindst i pressen — endda så meget, at SAS følte sig foranlediget til med udskriften „Kære trafikminister Guldberg“ at sende de venligste hilsener og gøre opmærksom på,

„at vort indlæg . . . på ingen måde kan retfærdiggøre den overskrift, som dagbladet Politiken i dag bringer om sagen“. Vi refererer jo aldrig fra udvalgs møder, men da brevet fra SAS er et bilag til betænkningen, er det i alt fald rimeligt at gøre opmærksom herpå, idet vi ikke kan regne med, at alle læser betænkningen.

Men selvfølgelig har vi ikke i udvalget bare læst avisreferater og overskrifter. Vi har naturligvis indgående mellem første og anden behandling seriøst drøftet SAS' henvendelse i udvalget. Det er en stor kunde, den største, men ikke den eneste.

Udvalgets forhandlinger har ført med sig, at vi er blevet stillet over for ikke mindre end 3 mindretal, som, så vidt jeg kan skønne, alle vil stemme for regeringsforslaget, bortset måske fra 2 medlemmer, hr. Fanger og hr. Helge von Rosen. Hos dem er der ingen tvivl om hensigten: Kastrups funktion som international lufthavn skal fuldt ud sikres, der skal ingen lufthavn være på Saltholm, og den ene af de nævnte vil måske endda gerne have den flyttet til Jylland. Men der er jo ikke noget at sige til, at 2 medlemmer har den opfattelse og har givet udtryk herfor.

Derimod kan de to andre mindretalsindstillinger ikke siges at være i opposition til regeringsforslagene. Jeg lægger ikke skjul på, at jeg mener, de begge to peger på noget væsentligt, som jeg føler trang til kort at kommentere. Jeg er i hvert fald meget tilfreds med, at både socialdemokratiet og SF vedstår folketingets beslutning fra 1969 om at anlægge en lufthavn på Saltholm til afløsning af Kastrup lufthavn. Vi er mange, der er enige om, at Kastrup lufthavn naturligvis i overlevelselsesperioden skal kunne fungere; det er en selvfølge. At der er nogen usikkerhed om, hvor meget der er nødvendigt, for at den kan fungere, er rigtigt. Men her må vi lægge afgørende vægt på de oplysninger, vi har fået om, at Kastrup med relativt få investeringer ud over dem, der er i gang, og som vel bliver fuldført, kan tjene som hovedbase for den trafik, som vi formoder vil komme indtil 1974-75.

Så føler jeg i øvrigt ingen særlig anledning til at kommentere de såkaldt store forskelle i tallene fra henholdsvis SAS og trafikministeriet, for ved en nærmere analyse er forskellen slet ikke så stor, hvis man går ud fra

[Holmberg.]

det samme udgangspunkt. Men det er det, der ikke rigtig er kommet frem for offentligheden. Vi er mange, der er enige med trafikministeren i, at vi naturligvis skal lægge meget mærke til, hvad SAS siger, fordi SAS er den største kunde, som jeg nævnte før, men ikke den eneste.

Udvalget er altså enigt om mange, også større ting. Vi er enige om, at befolkningen på Amager har rimeligt krav på besked, og at usikkerheden om Kastrup lufthavns fremtid må bringes til ophør. Støjproblemerne ved en lufthavn kan aldrig løses helt, og befolkningen kan også lære at leve med dem til en vis grænse. Noget overdrevent må vi erkende at det er, for en del af dem, der klager, har frivilligt bygget lige op ad lufthavnen i de senere år, der bygges stadig, og der er også købt huse dér i den sidste tid. Disse mennesker ved i alle tilfælde, hvad de går ind til. Men alligevel siger ét enigt udvalg i betænkningen, at vi forventer, at ministeriet arbejder videre med disse spørgsmål, selv om der ved eventuel ekspropriation i den anledning er mange komplicerede juridiske spørgsmål.

Som jeg sagde, er der også andre trafikinvesteringer, vi gerne ser, men vi må jo vælge, og vi må også prioritere. Perspektivplanen sagde en del rigtigt herom. Som vi alle ved, konkluderer den, at det ikke er muligt at køre så store projekter som Saltholm og Store-Bælt samtidig. Jeg vil endvidere tro, at vi også er enige om, at en stor lufthavn i dette område er en nødvendighed. Det er et knudepunkt, der er her, og det vil også være her fremover.

Nu kan vi ikke nå i denne samling at tage endelig stilling, men jeg vil hermed gerne opfordre både regeringen og trafikministeren til hurtigt i næste samling at følge principbeslutningen op og, forhåbentlig også i næste samling, komme med forslag til en anlægslov, i alle tilfælde en prioritering af opgaverne. Jo hurtigere det sker, des bedre økonomisk grundlag kan den nye lufthavn få.

Til sidst kun det, at når det først endeligt er besluttet, kan det godt være, at en hel del af de store tal, vi har været stillet over for i forbindelse med, hvad der skal ofres på Kastrup i overlevelsesperioden, ændres i en gunstig retning. Vi har fået en hel del afklaret, men i forbindelse med prioriteringen er der vist en del tilbage endnu, som vi knap nok har fået klaret af. Derfor vil jeg finde det rigtigt, at vi nu også mellem anden og tredje behandling tager en udvalgsbehandling. Jeg er tilbøjelig til at tro, at der er visse ting, vi med fordel kan drøfte.

Ændringsforslaget, som er stillet af ministeren og tiltrådt af udvalget, kan jeg anbefale.

**Bilgrav-Nielsen:** De sidste bemærkninger fra hr. Holmberg om fornyet udvalgsbehandling skal jeg ikke modsætte mig. Jeg formoder, hr. Holmberg har konkrete ting, han ønsker behandlet i et udvalgsmøde, og så synes jeg, det er rimeligt, at man afholder et sådant møde.

Også de øvrige bemærkninger fra hr. Holmberg om, at det er væsentligt, at man snart kommer frem til en prioritering af de store trafikopgaver, kan jeg tilslutte mig. Jeg mener, at vi efterhånden har oparbejdet et stort, fyldigt og godt materiale om de store trafikinvesteringer. Ikke mindst den omtalte hvidbog, som nu indgår som en del af perspektivredegørelsen, indeholder meget vægtigt stof for en sådan debat.

Men så må jeg også understrege, som jeg gjorde ved første behandling af dette lovforslag, at hvis prioriteringsdiskussionen skal have værdi, kræves der, at der på bordet foran os ligger relevante oplysninger, og jeg er enig i den betragtning, som regeringen har gjort gældende ved lovforslagets fremsættelse, at sådanne oplysninger har man ikke i så tilstrækkeligt omfang, at man nu er i stand til at foretage prioriteringen.

Det blev jo netop pointeret ved lovforslagets fremsættelse, at man ville afvente sådanne yderligere oplysninger.

I øvrigt tror jeg, at vi må slå fast, at ikke

## [Bilgrav-Nielsen.]

mindst perspektivredegørelsens fremkomst har kastet nyt lys over den del af de investeringer, der også omfatter trafik. Trafikinvesteringerne vil i de kommende år som hidtil indgå i vores samlede offentlige investeringer med meget stor vægt, og det er derfor meget væsentligt, at netop trafikinvesteringerne bliver løftet op i lyset og vurderet i forhold til andre opgaver i samfundet.

De problemer, som har været drøftet under udvalgsarbejdet, har især været dels det personlige foretræde og de skriftlige henvendelser fra SAS, dels de støjproblemer, som eksisterer i Kastrup lufthavn, og som fortsat vil eksistere, uanset om og hvornår man beslutter overflytning til Saltholm. Der vil i en lang årrække uanset dette være støjproblemer i Kastrup lufthavn. Jeg havde dette spørgsmål fremme her ved første behandling og vil gerne udtrykke tilfredshed med, at vi i betænkningen har fået en passus om, at udvalget forventer, at dette problem stadig har trafikministerens og ministeriets interesse, og jeg vil gerne understrege, at vi i det radikale venstre er villige til at medvirke med lovforslag på dette område, hvis det bliver nødvendigt.

Med hensyn til de henvendelser, vi har fået fra SAS, synes jeg, at helt uanset hvilken diskussion man kan føre om de opstillede omkostninger ved at stoppe eller ved at flytte hurtigere over til Saltholm end oprindeligt beregnet, kan man i hvert fald sige, at henvendelserne har gjort stort indtryk på udvalgsmedlemmerne. Jeg er overbevist om, at det papir, som SAS lagde foran os, vil give anledning til fortsat diskussion i storlufthavnsudvalget. Men i øvrigt kan vi sige om nødvendigheden af videre investeringer i Kastrup, at de i høj grad vil være afhængige af, hvordan trafikudviklingen vil forløbe, og dér må vi konstatere, at man i hvert fald for en 2-3 år siden var noget for optimistisk med prognoserne. SAS har således over for udvalget givet udtryk for en vis skepsis; man havde stillet forventninger om en større trafikudvikling end den, der egentlig viste sig. Vil det vise sig også i de kommende år, at man ikke når op på de tal, som man har beregnet, og som ligger til grund for principbeslutningen om Saltholm, så er det klart,

at det må indgå i de endelige overvejelser af, hvornår man eventuelt skal flytte.

Om de mindretalsudtalelser, som findes i betænkningen, har jeg ikke mange bemærkninger at gøre. De er alle af en sådan karakter, at jeg har forstået dem sådan, at man trods alt vil stemme for forslaget. Der er dog i den socialdemokratiske mindretalsudtalelse et par bemærkninger, som må undre. For det første beklager man, at regeringen ikke som bebudet i åbningstalen har fremsat lovforslag om begrænsning af lufthavnen i Kastrup. Men det er jo netop det, man har gjort. Det er det ene.

Det andet er, at man fra socialdemokratiske side bebrejder regeringen, at den har udskudt stillingtagen til igangsættelse af Saltholm. Ja men hvis jeg har forstået socialdemokratiet ret, er man heller ikke selv i socialdemokratiet i stand til at fastlægge tidspunktet. Man har ikke været i stand til det indtil nu, og jeg må gå ud fra, at den erklæring, der kom fra det socialdemokratiske gruppemøde den 14. og 15. maj i Jørlunde, stadig står ved magt. Heri siger man følgende:

„For storlufthavnens vedkommende vedstår socialdemokratiet sin stilling til Saltholmløsningen ved afstemningen i folketinget den 30. april 1969. Den socialdemokratiske gruppe vil naturligvis afvente resultatet af de igangværende undersøgelser.“

Det var altså den socialdemokratiske gruppes indstilling. Jeg går ud fra, at de, der har formuleret den socialdemokratiske mindretalsudtalelse i betænkningen, deltog i dette gruppemøde og står bag denne udtalelse. Men netop på den baggrund må det undre, at man nu bebrejder regeringen, at den ikke allerede har fremsat lovforslag om Saltholm. Jeg forstår, at i hvert fald ikke socialdemokratiet ville gøre det. Man afventer yderligere oplysninger, som man siger.

Derudover har jeg ikke flere bemærkninger. Jeg kan tilslutte mig de betragtninger, der allerede er fremført om at fortsætte arbejdet i storlufthavnsudvalget, og jeg kan navnlig tilslutte mig de tanker, der kom fra hr. Stæhr Johansen om, at vi arbejder os frem mod en egentlig trafikpolitisk debat. Der var egentlig stillet folketinget en sådan debat i udsigt med hvidbogens offentlig-

[Bilgrav-Nielsen.]

gørelse. Jeg tror, at perspektivplanens offentliggørelse er væsentlig, og at det er godt, vi har afventet den.

Jeg mener, at vi nok i den kommende folketingssamling vil være nået så langt, at vi kan få en mere realitetsbetonet debat om netop trafikprioriteringen.

**Aksel Larsen:** Jeg kan henvise til udvalgets betænkning og naturligvis ganske særligt til den mindretalsudtalelse, som er afgivet af hr. Arne Larsen og mig, og hvori det siges:

„Mindretallet vil stærkt understrege, at sigtet med det fremsatte lovforslag er et stop for en videre udbygning af Københavns lufthavn i Kastrup og en overflytning til Saltholm så hurtigt, det er praktisk gennemførligt. Mindretallet finder det nødvendigt, at folketingsretten snarest og senest i samlingen 1971-72 følger principbeslutningen af 25. april 1969 om anlæggelse af en ny storlufthavn på Saltholm op med en dertil svarende anlægslov. Ibrugtagningen af den nye storlufthavn på Saltholm vil efter mindretallets opfattelse kunne ske i slutningen af 1970-erne. Dette vil også set fra et samfundsøkonomisk synspunkt være rigtigt, idet jo hurtigere den nye storlufthavn tages i brug, jo bedre økonomisk grundlag vil den få, samtidig med at store beløb kan spares ved nyanlæg i Kastrup lufthavn.“

Så erindrer jeg i øvrigt dels om argumentationen i denne mindretalsudtalelse, dels om, hvad jeg har sagt ved tidligere lejligheder her i tinget, herunder også ved første behandling af dette lovforslag, og endelig om de samfundsøkonomiske og samfundsmæssige hensyn, man må tage i en sådan sag, foruden naturligvis alle de hensyn, man må tage til støjforureningen, til lufttrafikken osv. Det afgørende er for mig, at man her har mulighed for ved anlæg af en virkelig storlufthavn med stor kapacitet på Saltholm — det bedst egnede område på jordkloden til en sådan lufthavn — og ved anlæg af en fast forbindelse til Sverige kan sikre, at der skabes et erhvervsøkonomisk kraftcentrum ved Øresund, som Skandinavien behøver, og som i Skandinavien kun kan skabes ved Øresund.

Der næst kommer for mig hensynet til

hovedstadsområdet og Sjælland. Enten får man lufthavnen flyttet til Saltholm og får det gjort snart, eller også kommer man til fortsat at ligge med meget store døde arealer på Amager, med hele Kalvebodkilen, og hvad dertil hører, som ikke kan udnyttes, men som, hvis lufthavnen flyttes bort fra Kastrup, i allerhøjeste grad kan udnyttes. Det vil være en fordel for hele hovedstadsområdet. Det vil give mulighed for erhvervsliv, boligbyggeri, rekreative arealer og være en fordel for hele den planlægning af Østsjælland, som er en umulighed, så længe igangsættelsesbeslutningen for Saltholm ikke er truffet. Dette skal man tænke på, og man må gøre sig klart, at for hvert år, man udskylder bygning af en lufthavn på Saltholm, lider vi store samfundsøkonomiske tab, og der tabes direkte penge for staten og for kommunerne.

Jeg beklager meget, at regeringen ikke har holdt statsministerløftet af oktober 1970, og at den først er kommet med dette begrænsede, dog glædeligt nok positivt negative lovforslag så sent, at jeg gruer ved tanken om, hvad de nuværende regeringspartiers ordførere ville have sagt fra denne talerstol, hvis den foregående regering havde tilladt sig at komme med et så betydningsfuldt lovforslag på et så sent tidspunkt.

Jeg godkender ikke og forstår ikke helt den argumentation, SAS er kommet med i den protest til udvalget, som er optrykt i betænkningen — hvor jeg dog til oplysning må sige, at der beklageligvis er sket en eller anden ombrydningsfejl, så kun en del af ministerens kommentarer til skrivelsen fra SAS er kommet med i den trykte betænkning. Jeg godkender det ikke, selv om denne protest er noget mere afdæmpet end de økonomiske dommedagsbebudelser, udvalget måtte høre på fra SAS' side i sin tid under udvalgsrådet i Kastrup, og som et velvilligt og meget nyttigt udvalgsmedlem sørgede for dagen efter med passende overskrifter i misforstået form blev offentliggjort i Politiken. Det har man for sin villighed. Når man selv er et loyalt udvalgsmedlem, der ikke render til offentligheden med, hvad der sker i udvalgsrådets møder, bliver man sådan behandlet; men det må det pågældende udvalgsmedlem naturligvis selv stå til ansvar for.

Jeg sagde, at bortset fra at SAS' protest

**[Aksel Larsen.]**

er blevet adskilligt mere afdæmpet — SAS bliver ikke ruineret, SAS må ikke indstille enhver flyvning, hvis man ikke udbygger Kastrup — er det, man skriver, noget uforståeligt, medmindre man skal læse det ud af det, at SAS nu er modstander af en lufthavn på Saltholm og vil, at Kastrup lufthavn skal udbygges, så hele Amager skal rumme den, og så enhver fornuftig samfundsmæssig udnyttelse af disse arealer bliver en umulighed. Det burde være uforståeligt, hvis dette er SAS' mening. Men jeg erindrer fra talrige forhandlinger med SAS, bl. a. i Nordisk Råds trafikudvalg, hvorledes repræsentanter for SAS' direktion dér har betonet, at det var liv og død for SAS at få lufthavn på Saltholm, og hvis man ikke fik den inden for en meget rimelig tid, måtte vi indstille os på, at skulle SAS overleve, måtte man flytte sit hovedsæde til Hamborg. Den argumentation er totalt glemt. Nu går man ind for en udbygning af Kastrup, uden at man egentlig er i stand til at sætte grænser.

Jeg kan her henvise til, hvad der står i skrivelsen fra SAS, betitlet „Kommentarer til forslag til lov om begrænsning af udbygning af Københavns lufthavn“. Der står i pkt. 1 angående Saltholm:

„Fra et økonomisk synspunkt bør flytning til Saltholm først ske samtidig med, at trafikken har nået en størrelse, der med relativt uændret takstniveau resulterer i lufthavnsindtægter, der i rimeligt omfang harmonerer med den nye lufthavns driftsudgifter.“

Jeg kan kun forstå det derhen, at vi ikke må gøre Saltholm færdig, før vi er sikre på, at trafikken på Saltholm vil være så stor, at den fra første begyndelse kan dække ikke alene driftsudgifter, men naturligvis også forrentning og afskrivning af investeret kapital. Så varer det længe. På de vilkår kan man overhovedet ikke planlægge en ny stor lufthavn. Man må være indstillet på, at den skal komme på et tidspunkt, hvor den gamle lufthavn ikke mere har kapacitet nok, men naturligvis vil den komme på et tidspunkt, der er lidt forud for den tid, hvor den nye lufthavn udnytter hele sin kapacitet. Men SAS har altså en anden mening.

Man skriver senere i denne kommentar:

„Kastrups geografiske beliggenhed har gjort det naturligt kontinuerligt at ud-

bygge SAS' rutenet med tyngdepunkt på denne lufthavn og at tilpasse SAS' organisation i overensstemmelse hermed. Dette er sket i tillid til en fortsat udbygning af denne lufthavn.“

Med andre ord: vi skal fortsætte i Kastrup stik imod, hvad SAS har hævdet hidtil, når man har sagt, at det er en umulighed at fortsætte. De har skiftet mening, og det skal være lovligt. Men man må forstå, hvad det betyder: at udbygge Kastrup med mere end det absolut strengt nødvendige vil være enten at smide gode penge efter dårlige eller at låse udviklingen fast, så man kan forudse, at så kommer den dag, hvor man siger: nu har vi investeret så meget og ødelagt så meget i Kastrup og på Amager, at vi da ikke kan være bekendt at flytte nu. SAS siger:

„En standsning af udbygningen i Kastrup vil være en ændring af denne [SAS'] udvikling og vil fundamentalt ændre forudsætningerne for en naturlig udvikling af SAS' etablerede rutestruktur.“

Besyderligt, at ledelsen for SAS nu absolut ikke er i stand til at forestille sig, dels at det er muligt at gøre disse forudsætninger bedre ved at flytte til Saltholm, dels at SAS' interesser burde tilsige, at man hurtigst muligt flyttede til Saltholm.

Ja, jeg kunne naturligvis sige en del endnu om dette. Jeg vil kun gøre opmærksom på, at den tidsfaktor, SAS opererer med og bruger som argument for, at nu må man investere langt mere i Kastrup, end det er hensigten fra myndighedernes side, og herunder bygge parallelbanen, til 12-30, er noget mærkværdig. Man siger, at hvis vi ikke har den parallelbane om ca. 3 år, går det helt galt. Ministeriet siger til udvalget: det går nok indtil 1975; først derefter vil der komme generende vanskeligheder, men dem må man kunne leve med. SAS ved, som ministeren ved, som udvalget ved, at de ingeniørfirmaer, som under alle omstændigheder kommer til at bygge lufthavnen på Saltholm, kategorisk og klart har erklæret over for udvalget, at de vil garantere for, at fra det øjeblik, de får lov til at gå i gang, vil lufthavnen på Saltholm stå operationsklar med tunnel dertil i løbet af 4, maksimum 5 år. Læg 5 år til 1971; det er 1976. Jeg kan ikke tro andet, end at hvis man opererer med tidsfaktoren — og det er

[Aksel Larsen.]

rimeligt — bør man tage i betragtning, at kun hvis man har den tilstrækkelige vilje til at gå i gang, kan man løse problemerne ved at skaffe en absolut funktionsdygtig lufthavn på Saltholm, inden de store vanskeligheder i Kastrup måtte melde sig.

Jeg beklager i øvrigt, at vi, bortset fra den ene, mundtlige erklæring, udvalget modtog, fra udvalgets side har haft så ringe forbindelse med den tekniske sagkundskab, der dog kommer til at stå for selve byggeriet. Jeg ved naturligvis, at ministeren, lufthavnsudvalget osv. har haft forbindelse med disse ingeniørfirmaer. Men egentlig var det vel ikke urimeligt, om lufthavnsudvalget fik en forhandling med dem, eller fik materiale fra dem, så man havde noget helt sikkert at bygge på. Jeg indstiller dette til overvejelse, så meget mere som hr. Bilgrav-Nielsen nu har travlt med at sige: der må laves nye undersøgelser, vi må have nyt materiale osv. Lad os få det materiale, som er afgørende: hvor hurtigt kan en tilfredsstillende lufthavn på Saltholm bygges? Hvad vil det koste? Hvordan kan den finansieres? Jeg tror nok, at de svar, vi får på det, vil være af en art, så folketingset kan sige, at nu kan vi træffe beslutning.

Jeg skal ikke gå ind på hr. Bilgrav-Nielsen's forsøg på at komplicere sagen ved nu at bringe prioritetspørgsmål ind, selv om jeg meget vel er klar over, at disse spørgsmål om prioritering af de store investeringsopgaver naturligvis har øvet deres indflydelse og været medvirkende til, at denne regering med sine 3 partier mistede handlekraft og beslutningskraft i denne sag. Jeg vil kun sige, at det i hvert fald er glædeligt, at vi nu får vedtaget lovforslaget — og det får vi jo, idet jeg har forstået, at selv hr. Bilgrav-Nielsen, som er inderlig modstander af det, vil overvinde sig selv og stemme for det. Men jeg vil samtidig sige, at det kun kan være første etape af den nødvendige beslutningsproces, og det må efter min mening senest i efteråret 1971 følges op af en beslutning om at igangsætte lufthavnsbyggeriet på Saltholm, så man så hurtigt som muligt kan flytte Kastrup lufthavn dertil og dermed frigøre de kolossale arealer på Amager og i Kalvebodkilen, som kan anvendes til noget langt bedre, og samtidig for alvor få gang i den erhvervsøkon-

omiske ekspansion her i Øresundsområdet til gavn for Danmark og til gavn for Skandinavien.

**Sigsgaard:** Det er interessant, så megen tid folketingset kan bruge på et spørgsmål, der, hvad de allerfleste aspekter angår, egentlig er et rent teknisk spørgsmål, og at det kan behandles på en så følelsesmæssig måde, som det sker, til trods for at det altså fortrinsvis er et rent teknisk spørgsmål.

Det kan måske skyldes, at der i sagen ligger en konflikt mellem på den ene side en byudvikling, som er temmelig planløs, og på den anden side en trafikudvikling, som vel heller ikke altid har været lige planmæssig. I hvert fald har man fået bygget en lufthavn, og så har man tilladt en masse boligbyggeri omkring den og skabt en hel masse gener. Det er vel en del af baggrunden for, at sagen tager så meget af folketingsets tid. Jeg ved ikke, om det kan tænkes, at en anden del af baggrunden kan være den, at det er begrænset, hvor mange store og vigtige sager folketingsets medlemmer egentlig har nogen særlig indflydelse på, og så kaster man sig over de mere teknisk betonedede spørgsmål.

Må jeg tilføje, at der er nogle mere principielle aspekter i sagen som man kunne have taget op; og som jeg i hvert tilfælde gerne havde set at man i højere grad havde taget op. Men først må jeg måske lige complimentere udvalget for den omhu og grundighed, det har lagt for dagen, i hvert fald hvad angår dele af dets arbejde, når det nu, som det fremgik af hr. Aksel Larsen's indlæg, er muligt for udvalget at konstatere, at Saltholm ikke bare er et godt sted for en lufthavn; det er simpelt hen det bedste sted på jordkloden. Det er meget imponerende.

Efter at have læst betænkningen må jeg sige, at jeg synes, at drømmen om dette internationale center, storhedsdrømmen, som ellers er så udpræget hos supermagterne, også er ved at gribe slemt om sig her. Jeg ved ikke rigtig, hvor man har det fra, at det skulle være lykkelig, at vi netop her skulle have et så stort og stærkt center som overhovedet muligt, at det i øvrigt skulle være så fantastisk givtigt og i øvrigt på anden måde ønskeligt med en vældig udvidelse af luftrafikken, og at det skulle være så kolossal en katastrofe, hvis svenskerne gik hen



[Sigsgaard.]

og rendte med noget af den trafik. Jeg ved ikke, hvor man har det fra. Det er, som om man lige så stille går ud fra, at sådan er det, at man skal slås om at blive størst mulig.

Derfor har det også været svært for pressen, tror jeg, at finde ud af, hvordan de forskellige partier i folketinget har stillet sig i denne sag. I hvert fald er VS' stilling blevet mistolket flere steder. Det er nemlig efterhånden lykkedes at få sagen fremstillet sådan, at enten ønsker man en storlufthavn på Saltholm, eller også ønsker man en udvikling af lufthavnen dér, hvor den er. Andre muligheder er der ikke for udvalget og for pressen. En storlufthavn må man da have. Vores standpunkt er, at vi i hvert fald ikke for nærværende ønsker nogen storlufthavn, men det synes at være frygtelig svært at forstå, for når man har sagt det, har man dermed sat sig ud over rammerne for diskussionen. Men jeg gentager det her i håb om, at det kan sive ind lidt flere steder.

Jeg karakteriserede det ved første behandling — det skal jeg lige ganske kort minde om — som et gigantisk nyt pyramidebyggeri, man nu er i gang med og bruger så kolossalt megen tid på her i folketinget. Det er de store projekter, man nu fabler om, der skal i centrum i vores fremtidige investeringer, og så glider nogle småting som undervisningen af handicappede børn, som folketinget får lejlighed til at diskutere om et par dage, så vidt jeg erindrer, nemt i baggrunden, og en hel masse andre nyttige sager glider nemt i baggrunden til fordel for disse store projekter, disse drømmerier, som, hvis de realiseres, kommer til at koste så frygtelig mange penge.

Må jeg dernæst sige, at jeg finder det noget foruroligende, at forureningen har spillet en så lille rolle i udvalgets debatter, som betænkningen i hvert fald tyder på. Et af mindretallene lader næsten forstå i betænkningen, at disse problemer på det nærmeste løses, hvis man vælger Saltholm, men det er i hvert fald ikke rigtigt. Der er lidt diskussion om, hvad det betyder støjmessigt, hvis man vælger Saltholm. Men at der slet ingen støjgener skulle blive, har jeg ikke hørt nogen påstå. I øvrigt så skal problemerne omkring forureningen ses i en noget større målestok. Der er i høj grad luftforurening og andre arter forurening for-

bundet med en storlufthavn, og det er mit indtryk, at udvalget ikke i særlig høj grad har haft de spørgsmål med inde i billedet. Jeg synes i det hele taget, der i denne som desværre i så mange sager har været den tendens: nu har udvalget fået til opgave at spekulere på lufthavn; så har man spekuleret på lufthavn, tænkt i flyvemaskiner og startbaner og rejsetider og hvad ved jeg — penge selvfølgelig — men ikke i de dermed forbundne problemer, ikke i byplanlægning f. eks., ikke i forureningstankegang osv. Der er altså en tendens til specialisering ikke bare i ministerierne, men også her i folketinget.

Den tredje hovedbetragtning, jeg vil gøre her, er en kommentar til de tal, der fremgår af betænkningen. Hvis man sammenholder ministerens tal på ca. 1 milliard kr. med SAS' tal på 300-400 mill. kr. og tager hensyn til, at de ikke er direkte sammenlignelige, fordi de går på forskellige perioder, og i øvrigt tager hensyn til alt, hvad der er refereret her i betænkningen, tyder den store forskel i tallene på, at chartertrafikken stiller meget betydelige krav til faciliteter i den ene og den anden retning; til investeringer osv. Jeg tror, jeg har rejst spørgsmålet før, men lad mig for en sikkerheds skyld gøre det igen: vil det ikke være muligt, da man nu alligevel — det er jo kendsgerningen — har udskudt Saltholm en smule, så der i hvert fald er tid til at tænke sig om, at undersøge, hvad chartertrafikken egentlig betyder, og om det nu også er så pinende nødvendigt, at så stor en del af chartertrafikken, som tilfældet er i dag, ligger lige præcis i det område? Er der ikke nogle andre lufthavne her i landet, som ikke er 100 pct. udnyttet, eller kunne der ikke oprettes andre, hvis det skulle blive nødvendigt? Hele spørgsmålet om chartertrafikken og dens lønsomhed, som er særdeles tvivlsom, har jeg forstået, mangler vi, så vidt jeg kan se, at få undersøgt.

Derfor må jeg være enig med dem, der mener, at der godt kan være behov for flere undersøgelser. Det er ikke kun et spørgsmål om engagement i det nordiske eller engagement i de store projekter. Det kræver lidt kølig overvejelse. Tillad mig derfor, for at gå ind på udvalgets teknokratiske diskussioner, at pege på, at også de er begrænset i deres omfang. Jeg synes, man skulle undersøge, hvilke muligheder det

**[Sigsgaard.]**

ville give, kort og godt undersøge: hvordan sparer vi noget på de kolossale investeringer, der her lægges op til?

Jeg skal slutte med at sige, at jeg beklager, at man ikke i udvalget har haft den egentlige økonomiske fornemmelse for perspektiverne i dette her. Tilsyneladende har man følt det som sin opgave at prøve på at fremme trafikudbygningen mest muligt. Men jeg tillader mig at mene, at det ikke kan være trafikudvalgets opgave at forsøge at fremme trafikudbygningen mest muligt. Det må i hvert fald samtidig være trafikudvalgets opgave at udføre arbejdet på trafikområdet under hensyntagen til alle de beslægtede områder, hvor der samtidig skal skabes løsninger og tages stilling, hvis det samlede resultat skal blive nogenlunde ordentligt. Denne helhedsvurdering har ikke præget udvalgets arbejde — og her tænker jeg på hele udvalgets arbejde, ikke kun arbejdet med det lille lovforslag, der er til behandling netop i dag. Derfor kan udvalgets arbejde ikke indgyde mig nogen større tillid.

**Ministeren for offentlige arbejder (Guldberg):**

Jeg vil gerne takke udvalget for arbejdet, og jeg vil takke ordførerne for de udvalgsberettigede partier for deres tilslutning til lovforslaget. Jeg deler de bemærkninger, der er kommet fra forskellige sider om, at når man har fulgt den offentlige debat om denne sag, føler man sig efterhånden meget fjernet fra, hvad der er foregået både i denne sal og i udvalget, og det giver sig altså også udtryk. Vel er der nuancer og forskellige synspunkter; men man konstaterer, at vi er enige meget, meget langt, men at vi naturligvis, som det også fremgår, mangler en af de væsentligste og afgørende beslutninger, som vi vel på den anden side alle sammen er enige om haster.

Jeg vil gerne sige til hr. Sigsgaard, at det måske ikke er så mærkeligt, at han kommer til et andet synspunkt. Det gør man jo nemt, hvis ens udgangspunkt er så afgørende forkert. Hr. Sigsgaard siger, at han ikke ønsker nogen storlufthavn her. Det kan man selvfølgelig mene, men man har den. Derfor står hr. Sigsgaards indlæg her også i modsætning til praktisk taget alle andre synspunkter her i folketinget, uanset andre nuancer.

Det er ikke rigtigt, at det ikke er et spørgsmål om forurening, og det er ikke rigtigt, at det ikke er et spørgsmål om fornuftigt byplanlægning. Praktisk taget alt, hvad vi har af planlæggende organer i det storkøbenhavnske område, kommer til det samme resultat som det, næsten alle her i tinget mener. Det er i høj grad grundlaget. Men forskellen ligger i, at hr. Sigsgaard overser, at vi har den storlufthavn. Den ligger der, og den påtvinger os alle sammen både et konstant problem med, hvad vi skal gøre ved den fra dag til dag, og det, vi snakker om mest her: hvad skal vi gøre ved den på lang sigt?

Hr. Sigsgaard gentog fra sine indlæg ved første behandling sammenligningen med pyramiderne, og det er jeg for så vidt glad for, for det kan give mig anledning til at gøre opmærksom på noget, som er kommet ganske klart frem under udvalgsbehandlingen, og som jeg mener er meget nyttigt, også for SAS. Denne sag bliver tit behandlet som et spørgsmål om trafik, og den sorterer da også under trafikministeriet. Men i og for sig drejer den sig om noget andet: der er tale om en arbejdsplads for ca. 10.000 danske, hvis eksistens og økonomi er baseret derpå, og hvor vel 2/3 af de penge, der kommer til udbetaling til de pågældende, er valuta-indtægter. Når derfor hr. Sigsgaard ser denne sag som et ønske om at bygge en pyramide, begår han den fejl, at han sammenligner en nyttig og værdifuld arbejdsplads, også økonomisk set, for 10.000 mennesker med et gravmæle for en afdød ægyptisk diktator. Der er altså lidt forskel.

Endelig vil jeg gerne sige om det, ordførerne har været inde på, også med hensyn til en fornyet udvalgsbehandling, at vi ikke fra trafikministeriets side har ment, at det ville være rigtigt eller nødvendigt at gå ind i en dybtgående analyse af de tal, der bl. a. er fremlagt fra SAS' side, fordi lovforslaget jo lægger op til, at der skal træffes en endelig afgørelse. Men jeg er enig med hr. Aksel Larsen i, at en hurtig betragtning af de pågældende tal viser, at hvis man overførte de samme ræsonnementer og beregninger på problemerne omkring flytning af trafikken fra Kastrup til Saltholm f. eks. i 1985, ville man komme til nogle helt forfærdende økonomiske resultater. Derfor kan man faktisk ikke tage disse tal for gode varer uden

[Ministeren for offentlige arbejder.]

samtidig at sige: så skal vi ikke flytte. Jeg tror ikke, det er det, der er meningen med disse tal. Jeg tror nok, det er en opsummering af flaskehalse, og det kunne man selvfølgelig godt bruge megen tid på, men det har ikke så meget at gøre med formålet med dette lovforslag, og det har vi altså afstået fra.

Derimod har jeg fået fornemmelsen af, også efter at have læst betænkningen, at der måske nok var behov for, at man fra regeringens side præciserede lidt mere, hvordan man havde tænkt sig fremgangsmåden ved den fortsatte behandling af denne sag, og hvis det ønske om en fortsat udvalgsbehandling, der er fremkommet her, kan give anledning til det, vil jeg gerne være til rådighed for udvalget med henblik herpå.

Jeg vil takke for tilslutningen, selv om den er givet med lidt forskellig tone, og sige, at jeg føler mig i og for sig overbevist om, at der bag disse forskellige synspunkter ligger en meget bred enighed, som også må omsættes i handling.

**Fanger:** Jeg tager ordet, da hr. Holmberg mente, at jeg ville stemme imod lovforslaget. Det vil jeg ikke. Jeg opfatter lovforslaget således, at man fremtidig skal have lovgivning om udvidelser i Kastrup, hvad jeg fuldt ud kan tiltræde. Jeg mener også, at vi engang får brug for Saltholm. Men indtil man kan se, hvornår der vil blive brug for Saltholm, må man foretage de nødvendige udvidelser i Kastrup.

**Horn:** Det skal ikke blive nogen lang historie, for det er jo ikke en lufttrafikdebat, vi skal have her.

Jeg er glad for, at jeg kan fornemme det samme, som jeg forstår ministeren har fornemmet, nemlig at der er enighed om, at vi i alt fald skal flytte. Det er i øvrigt også glædeligt, at der ikke under udvalgsbehandlingen fra nogen af modstanderne er givet udtryk for, at det var noget galt noget, vi vedtog den 25. april 1969.

Der har fra et par af ordførerne været lagt op til en vældig lufttransportdebat her. Det skal jeg som sagt afholde mig fra. Man har også boret meget i dette med brevene mellem ministeren og SAS og henvendelsen fra SAS til udvalget. Det er rigtigt nok, at det er

noget, der kan laves meget sjov med. Det kan naturligvis også tages alvorligt, som det er gjort her. Jeg tror nu, man skal begrænse hele den historie til at erkende, at det, SAS egentlig ville sige til os, var det, som de også gav udtryk for i 1967, da de gik ind for, at vi skulle benytte Saltholm: en sådan flytning ville de gerne anbefale, meget gerne endda, men selvfølgelig under forudsætning af, at deres almindelige investeringsplaner ikke totalt blev ødelagt, så selvkabet blev kvalt af det. Vi har hele tiden vidst, at det var deres stilling, og reelt er det vel ikke andet, der er sagt til os, også i dette tilfælde.

Hr. Holmberg gjorde en bemærkning om vor særudtalelse. Det, vi siger deri, er i og for sig kun, at alle luftfartsselskaber, franske, tyske, og hvad de er, bør kunne regne med, at de kan være kunder hos os. Uanset at vi har disse planer, og at der i øjeblikket er nogen usikkerhed om mange ting, er det nødvendigt for en forretning at tilkendegive over for sine kunder, at de kan regne med at få en regulær betjening. Det er ikke andet, vi har ønsket at give udtryk for.

Hr. Stæhr Johansen var inde på den socialdemokratiske regerings stilling siden 1960. Nu må det ærede medlem ikke glemme, at det først var i 1965, vi nåede så langt, at vi nogenlunde havde nordisk dækning for, at der var mening i at lave en ny nordisk storlufthavn. Jeg må nok sige, at hvis vi slår tilbage og tænker på, hvad der er sket, finder vi, at man ikke fra konservativ side i oppositionsårene og vel heller ikke her på det sidste i regeringen har anstrengt sig så forfærdelig meget for at komme til Saltholm.

Hr. Bilgrav-Nielsen mente, at de prognoser, som SAS har lavet, var af en sådan karakter og ville være det fremover, at de ligesom skulle sige til os: ja men mon det nu er rigtigt? Man kan godt forstå, at det ærede medlem med den indstilling, han har til denne sag, benytter enhver lejlighed til at skabe tvivl. Jeg mener nu, at de oplysninger og svar, vi har fået fra ministeren om dette problem, siger os, at vel er der inden for de enkelte grupper visse forskydninger, men når vi tager de samlede operationer, er der ikke nogen væsentlige forskydninger.

Med hensyn til forsøget på at fremstille det, som om der skulle være nogen uoverensstemmelse mellem, hvad vores gruppe har

[Horn.]

besluttet på gruppemødet i Jørhunde, og hvad der nu står i betænkningen, vil jeg gøre hr. Bilgrav-Nielsen opmærksom på, at der står begge steder, at vi vedstår beslutningen af 25. april 1969; det har jeg også gentaget her i dag, og det kan der ikke laves om på. Der er absolut ingen modsætninger i det forhold.

Jeg vil til hr. Sigsgaard kun gøre den bemærkning, at alle de ting, som hr. Sigsgaard nævner, er nogle, som vi hele tiden har med i vore overvejelser og placerer ind på rette sted. Men det er problemer, som først realistisk kan behandles, når vi har forslag til et anlæg. Så er samtlige de problemer, hr. Sigsgaard rejser, involveret i det. Vi har alle sammen materiale, som belyser de ting, og tager højde for dem.

**Sigsgaard:** Ministeren mente, at jeg havde helt galt fat på det, idet jeg efter hans opfattelse ikke erkendte, at der er et problem med lufthavnen i Kastrup i dag. Vi har allerede en storlufthavn, sagde ministeren. Det ved jeg ikke af, at jeg ikke skulle have erkendt. Men det er ikke det, vi taler om. Det var i alt fald ikke det, jeg talte om her. Det var derimod udvidelsen af lufthavnen — og det er vel en udvidelse, man bl. a. taler om?

Det, jeg i øvrigt talte for, var, at man ikke bør løse problemerne på området på det for snævre og efter min opfattelse forkerte grundlag, som udvalget har valgt. Men det er klart, at hvis jeg havde haft samme indflydelse, som ministeren har i dag, ville problemet med Kastrup også eksistere for mig. Det er oplagt. Det har jeg ikke villet benægte.

I øvrigt er det i høj grad skabt af politikerne op gennem tiden, men det tror jeg også godt jeg kan blive enig med ministeren om. Helt indtil her på det allersidste er man blevet ved med at forøge problemerne omkring Kastrup.

Så kan man spørge: hvad er så udvalgets grundlag, det, som jeg altså har erklæret mig

uenig i? Det er da, så vidt jeg har forstået, at lufttrafikken bør være så stor som muligt, og at København — Danmark, men fortrinsvis København — bør have så stor en del af denne efter udvalgets mening forhåbentlig voksende lufttrafik som overhovedet muligt. Det er det grundlag, som udvalget har arbejdet på, og det er det, jeg er fundamentalt uenig i. Jeg skal indrømme, at det kan være en smule vanskeligt at afgøre, i hvor høj grad det er muligt i et samfundssystem af den økonomiske type, som vores tilhører, at gå imod den generelle grundlov, der hedder højere vækst, stadig stærkere vækst, som går forud for alt andet. Det kan være en smule svært, og det kan medføre visse risici at prøve på på et enkelt område at sige: her er der andre ting, der må gå foran, f. eks. de foreningsmæssige problemer, de bolig-mæssige problemer. Det kan være svært at overskue konsekvenserne.

Lidt ved man, og mere kunne man få at vide, hvis man fra udvalgets side var interesseret i at undersøge det. Meget tyder f. eks. på, at det økonomiske udbytte af chartertrafikken som allerede nævnt ikke er så overmåde stort, men den diskussion vil man jo ikke rigtig ind på.

Det er altså selve dette grundlag, at lufttrafikken bør vokse, og at Københavns andel af den bør vokse, som jeg er uenig i. Og det kan ministeren ikke komme og sige er forkert. Det er en anden opfattelse, simpelt hen.

Dernæst kommer vi til prioriteringen, hvor der også er en forskel. Mere lufttrafik og drømmene om et storcenter kræver større investeringer. Man kan altid diskutere, hvad det kan betyde på længere sigt; det er vigtigt, og det ved man ikke ret meget om, det bliver til løse formodninger, som vi har hørt dem fra flere ordføreres side gang på gang, også her i dag, om den vældige velstand, der vil opstå, hvis man nu investerer nogle milliarder kroner. Vi ved, at investeringerne koster nogle milliarder, men vi ved ikke, hvad der kommer igen, og jeg nægter at acceptere, at denne økonomiske betragt-

[Sigsgaard.]

ningsmåde skal være den eneste eller bare den dominerende, der anlægges.

Dertil siger ministeren: ja men lufthavnen er jo en forretning, idet han tilsyneladende tror, det er et vældig stærkt argument. Det er det måske for ministeren, men jeg vil ikke prioritere de offentlige investeringer, der giver mest profit, fremfor andre offentlige investeringer. Det kan ikke være kriteriet for det, der sker her i folketinget; det bør i hvert fald ikke være kriteriet. Jeg mener, at andre investeringer, f. eks. på det sociale og det uddannelsesmæssige område, som jo ikke ser ud til rigtig at skæppe i kassen, kan være lige så vigtige investeringer. Derfor bør man ikke bruge argumentet, at hvis vi investerer 100 kr. her i stedet for dér, så får vi flere penge tilbage i kassen. Det synes jeg ikke var et argument, som ministeren skulle have brugt.

Vi er altså simpelt hen uenige, og jeg synes, det er meget godt at få det fastslået. Jeg ville være glad, hvis man også kunne få den dimension ind i debatten om de problemer her, at der er andre muligheder, at vi ikke er fastlåst i den situation, at enten skal vi bygge en kæmpelufthavn op det ene sted, eller også skal vi bygge en tilsvarende kæmpelufthavn op det andet sted. Der er andre muligheder.

**Aksel Larsen:** Jeg skal ikke gå meget ind på hr. Sigsgaards langstrakte og totalt misforståede argumentation, men må blot erindre ham og tinget om, at vel har hr. Sigsgaard ikke første gang, han havde ordet, sagt, at vi har ikke en storlufthavn i Danmark, men han har ordret sagt: VS ønsker ikke en storlufthavn i Danmark. Hvis der var konsekvens i hr. Sigsgaards optræden, så burde han her have fremsat et lovforslag eller forslag til beslutning sålydende: lufthavnen på Amager nedlægges, og der må ikke bygges nogen storlufthavn noget andet sted i landet. For han sagde udtrykkeligt: VS ønsker ikke en storlufthavn.

Når jeg nu har ordet, bare én oplysning til hr. Sigsgaard om noget, han heller ikke har forstået. Hvor kan udvalget have afgjort, at Saltholm er det bedste sted på jordkloden for en storlufthavn? Jeg ved ikke, om udvalget har afgjort det. Det er noget, jeg har sagt. Men det fremgår af oplysninger, ud-

valget har fået, og som findes i massevis i det tilgængelige materiale om denne sag, at alle fremtrædende luftfartsfolk, der har udtalt sig om sagen, siger: Saltholm er naturens gave til lufthavnen, et bedre sted at anbringe en storlufthavn kan ikke findes. Dels fordi den skal ligge et sted, hvortil og hvorfra der er trafik — ellers kunne man selvfølgelig lægge den på Svanegrunden mellem Samsø og Jylland eller ved Thyborøn eller på Anholt, bevares! Den skal altså ligge et sted, hvor der er erhvervs- og befolkningsunderlag for trafik. Dernæst er det en fordel at anbringe den på en ø, hvor bebyggelsen ikke kan snige sig ind. Da alle erfaringer fra alle, om jeg så må sige fastlandsplacerede lufthavne siger, at man kan gøre, hvad man vil, alligevel sniger bebyggelsen sig ind på lufthavnen til gene for dem, der bor der, men i endnu højere grad til gene for lufthavnen og trafikken. Derfor er Saltholm en fordel. Hvortil kommer, at øen teknisk er absolut fuldkommen, den er flad, og grunden består af kalksten osv., men det kan hr. Sigsgaard også læse, hvis han interesserer sig for det.

Hermed sluttede forhandlingen.

§ 1, ændringsforslaget om en ny affattelse af § 2 og § 2 i den ændrede affattelse vedtoges uden afstemning.

*Lovforslagets overgang til tredje behandling* vedtoges uden afstemning.

**Formanden:** Lovforslaget går nu til fornyet behandling i udvalget.

Den næste sag på dagsordenen var:

*Anden behandling af forslag til lov om offentlige veje.*

(Første behandling af lovforslaget (nr. 145) findes i tidenden sp. 5648, udvalgets betænkning i tillæg B. sp. 3129).

Der var stillet 10 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.