

[Anden næstformand.]

3) *Tredje behandling af:*

Forslag til lov om udbyttebegrænsning m. v.

4) *Tredje behandling af:*

Forslag til lov om ændring af lov om handelshøjskoler.

5) *Tredje behandling af:*

Forslag til lov om fremme af byggeriets udvikling.

6) *Tredje behandling af:*

Forslag til lov om ændring af lov om realkreditinstitutter.

7) *Anden behandling af:*

Forslag til lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m. v.

Mødet hævet kl. 15.31.

98. møde.

Torsdag den 6. maj kl. 13.

Formanden: I skrivelse af dags dato meddeler ministeren for offentlige arbejder, at han ønsker skriftligt at fremsætte:

Forslag til lov om begrænsning af udbygning af Københavns lufthavn.

Udvalget angående forslag til lov om internationale reguleringsforanstaltninger vedrørende fiskeri har afgivet betænkning over nævnte lovforslag. Eksemplarer vil blive omdelt.

Udvalget angående forslag til lov om ændring af lov om retsforholdet mellem arbejdsgivere og funktionærer har afgivet betænkning over nævnte lovforslag. Eksemplarer vil blive omdelt.

Indfødsretsudvalget har afgivet betænkning over forslag til lov om indfødsrets meddelelse. Eksemplarer vil blive omdelt.

Udvalget angående forslag til lov om internationalt udviklingssamarbejde har afgivet betænkning over nævnte lovforslag. Eksemplarer vil blive omdelt.

Udvalget angående forslag til lov om ændring af lov om landbrugsejendomme og forslag til lov om tilskud til investeringer i landbrugets produktionsbygninger har afgivet betænkning over nævnte lovforslag. Eksemplarer vil blive omdelt.

Skriftlig fremsættelse af lovforslag.

Ministeren for offentlige arbejder (Guldberg): Jeg skal herved tillade mig for det høje ting at fremsætte *forslag til lov om begrænsning af udbygning af Københavns lufthavn.*

De aktuelle problemer vedrørende Kastrup lufthavn stammer helt tilbage fra sidst i 50'erne med indførelse af jetfly i civil lufttrafik. Denne gav anledning til indførelse af restriktioner på lufthavnens benyttelse med henblik på at begrænse støjgenerne, og samtidig nedsattes i 1958 det såkaldte jetstøjudvalg, som i sin betænkning af 1962 blandt andet anbefalede disse restriktioner gjort permanente. Den herved opståede situation var sammen med den stærke vækst i trafikken igen medvirkende til nedsættelse af udvalget vedrørende Københavns lufthavns fremtid, der fra 1962 til 1968 undersøgte alle muligheder på længere sigt for, hvorledes man skulle klare lufthavnens problemer.

Det sidstnævnte udvalg havde blandt andet fået til opgave forlods at fremkomme med en vejledende udtalelse om, hvilke arealer på Amager der måtte påregnes eks-

[Ministeren for offentlige arbejder.]

proprietet eller på anden måde pålagt rådighedsindskrænkninger med henblik på friholdelse for boligbebyggelse og lignende, såfremt løsningen af lufthavnsproblemet skulle ske ved en fortsat udbygning af Kastrup.

Som resultat heraf forelagde udvalget i 1963 en indstilling om den såkaldte „brun linje“ tværs over Amager, syd for hvilken der ikke burde ske yderligere boligbyggeri, såfremt lufthavnen skulle forblive og fortsat udbygges i Kastrup.

Den daværende regering behandlede denne indstilling og konkluderede, at man ikke kunne gå ind for at bevare Kastrup på længere sigt. Udvalgets kommissorium blev derfor ændret i sommeren 1964, således at der skulle arbejdes videre med mulighederne for placeringen af en ny storlufthavn: på Saltholm, et sted på Sjælland eller på Syd-amager, som i mellemtiden var kommet ind i billedet. Herefter blev der arbejdet med sagen, og i 1965 orienterede udvalget om resultatet af sine undersøgelser af mulighederne på Sjælland, som man ikke kunne anbefale. Det resterende arbejde koncentreredes derfor om sammenligningen mellem Syd-amager og Saltholm og afsluttedes i løbet af 1968-69-samlingen med loven af 30. april 1969 om Saltholm.

Denne pålagde trafikministeren snarest muligt at lade udarbejde en teknisk redegørelse omfattende et program og et forprojekt for etapevis gennemførelse af en lufthavn på Saltholm og en plan for udflytning, herunder nærmere fastlæggelse af tidspunktet herfor.

Resultatet af dette arbejde forelå i en omfattende indstilling af oktober 1969 fra planlægnings- og anlægsudvalget vedrørende Københavns lufthavn med en tilhørende programplan for anlæg af en lufthavn på Saltholm. Konklusionen fra planlægningsudvalget var, at man måtte anbefale, at udflytningen ventede så længe som muligt, at man måtte skønne, at det seneste tidspunkt, der overhovedet var muligt, såfremt trafikken udviklede sig som angivet i de opstillede prognoser, var i 1985.

Når man anbefalede dette udflytningstidspunkt, havde man i udvalget lagt hovedvægten på at undgå den store investering og de deraf følgende store renteudgifter ved

et tidligere anlæg på Saltholm, samtidig med at man ved den sene løsning fik fordelene af, at der med det samme fremkomret store lufthavnsindtægter, så snart lufthavnen på Saltholm blev taget i brug.

Kort efter sin fremkomst i oktober 1969 blev den nævnte redegørelse forelagt folketingets storlufthavnsudvalg til orientering.

Regeringen har imidlertid ikke ment, at forslaget om overflytningen i 1985, uanset de nævnte tekniske og økonomiske synspunkter, uden videre kunne danne grundlag for et lovforslag.

De to mest afgørende begrundelser herfor er dels, at hele planen hviler på, at der kan tilvejebringes en garanti for, at overflytningen til Saltholm faktisk kan ske i 1985 og blive praktisk talt total med det samme, og dels at det var nødvendigt at se et så stort anlægsarbejde i sammenhæng med andre påtænkte større investeringer.

Under den fortsatte behandling, som folketingets storlufthavnsudvalg har haft lejlighed til at følge i alle enkeltheder, har det også været nødvendigt at inddrage andre økonomiske sider af sagen i den politiske overvejelse, herunder spørgsmålet om de forpligtelser, samfundet kunne pådrage sig af hensyn til lufthavnens omgivelser, ikke mindst støjgenerne.

En fortsat udbygning af Kastrup til den dobbelte trafik og med en levetid til mindst 1985 vil bevirke så store gener i store bebyggede områder, at det må anses for tvivlsomt, om den kan gennemføres uden at medføre betydelige yderligere omkostninger eller restriktioner på lufttrafikken, ligesom der af samme grund er en betydelig risiko for, at man, selv om udbygningen af Kastrup påbegyndes, ikke vil være i stand til at gennemføre planen om udflytning til Saltholm i 1985, efterhånden som de miljømæssige gener konstateres og deres økonomiske konsekvenser melder sig.

Sammenhængen med andre store investeringer på trafikområdet fremgår af redegørelsen for perspektivplanlægningen, hvori arbejdsgruppen finder det betænkeligt at prøve på samtidig at gennemføre de to største anlægsopgaver (en fast forbindelse over Store-Bælt og anlæg af en lufthavn på Saltholm) inden for perioden 1970-85.

Under hensyn hertil har regeringen ment, at det var nødvendigt, at folketinget i for-

[Ministeren for offentlige arbejder.]

bindelse med en beslutning om tidspunktet for påbegyndelse af arbejderne på Saltholm må være forsynet med nærmere oplysninger om den faste forbindelse over Store-Bælt specielt vedrørende det trafikale behov, anlægstid og anlægssum end dem, der nu er til rådighed. Et sådant materiale vil blive tilvejebragt til næste samling.

Den omstændighed, at der således fortsat hersker usikkerhed med hensyn til tidspunktet for anlæg af lufthavnen på Saltholm og trafikkenes overflytning hertil, har — ikke mindst på baggrund af den lange årrække, hvor denne sag, som jeg har redegjort for indledningsvis, har været under behandling — i vide kredse skabt tvivl om, hvorvidt det nu også er alvor med loven af 30. april 1969 om en lufthavn på Saltholm. Ikke blot af miljømæssige grunde, som jeg har været inde på, men også af planlægningsmæssige årsager — der skal inden så længe tages stilling til den nye egnsplan for hele hovedstadsregionen, og for den stillingtagen er en afklaring af lufthavnsspørgsmålet en helt afgørende forudsætning — er det nødvendigt at få slået fast, at der ikke bliver tale om en fortsat udbygning af Kastrup lufthavn. Som følge af den meget store betydning, regeringen tillægger disse forhold, har man fundet det nødvendigt i denne samling at lade folketinget tage stilling til spørgsmålet om fastlæggelse af grænsen for Kastrups udbygning.

Lovforslagets gennemførelse betyder, at der hverken af det offentlige eller af private kan iværksættes nye bygge- og anlægsarbejder i Kastrup, når de igangværende arbejder er afsluttet, uden folketingets medvirken.

Idet jeg i øvrigt henviser til lovforslagets bemærkninger, skal jeg anbefale forslaget til det høje tings hurtige og velvillige behandling.

Den første sag på dagsordenen var:

Spørgsmål om fremme af forespørgsel til økonomi- og handelsministeren af Ivar Nørsgaard m. fl.

(Forespørgslen (nr. VII) findes i tidenden sp. 6324).

Formanden: Hvis ingen gør indsigelse mod fremme af denne forespørgsel, betragter jeg tingets samtykke dertil som givet. (Ophold). Det er givet.

Den næste sag på dagsordenen var:

Tredje behandling af forslag til lov om arbejderbeskyttelse i Grønland.

(Anden behandling af lovforslaget (nr. 125) findes i tidenden sp. 6196).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Lovforslaget
vedtoges enstemmigt med 130 stemmer.

Formanden: Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

Tredje behandling af forslag til lov om udbyttebegrænsning m. v.

(Anden behandling af lovforslaget (nr. 157) findes i tidenden sp. 6206).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Lovforslaget
vedtoges med 78 stemmer mod 9; 48 medlemmer tilkendegav, at de hverken stemte for eller imod.

Formanden: Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

Tredje behandling af forslag til lov om ændring af lov om handelshøjskoler.

(Anden behandling af lovforslaget (nr. 144) findes i tidenden sp. 6225).