

[Jensen-Broby.]

drager for Danmarks vedkommende 33 mill. kr. Dertil kommer 9 mill. kr., man har indtjent på værkstedsarbejder for fremmede lande, og yderligere er der turisterne, der ankommer til lufthavnen. Man mener, at de allerede i 1955 har tilført Danmark 150 mill. danske kroner eller ca. 40 pct. af de totale turistindtægter.

Hertil kommer endelig, at SASs virksomhed har sparet os for fremmed valuta, der skulle have været brugt, hvis ikke vi havde haft et skandinavisk selskab. SASs virksomhed viser os, hvad der kan udrettes, når de tre lande står sammen. Ingen af landene havde formået at løse opgaven alene. Det er derfor et praktisk resultat af nordisk samarbejde. Der tales jo så meget om nordisk samarbejde, men jeg synes ikke, at det i Nordisk Råd hidtil har givet sig udslag i ret mange resultater af praktisk betydning. Her har vi imidlertid et praktisk resultat af samarbejdet imellem de tre nordiske lande.

Københavns flyveplads er den bedst beliggende i hele Nord- og Vesteuropa. Vi har store chancer for også i fremtiden at bevare denne stilling, men vi må følge med i udviklingen. Bromma i Stockholm har ikke mulighed for at udvide til jettrafikken. Svenskerne har allerede ofret 30 mill. kr. på en flyveplads, der ligger ca. 40 km fra Stockholm; jeg tror at vide, at de nu har stoppet dette arbejde og nu tænker på at bygge en helt ny flyveplads, der skal ligge 24-25 km fra Stockholm og vil koste umådelige summer. Der er slet ingen mulighed for sammenligning mellem, hvad det koster os at indrette Kastrup til jettrafikken, og hvad det vil koste svenskerne at bygge en ny flyveplads, der kan tage jetmaskiner.

Fornebu i Oslo kan ikke udbygges til jetmaskiner, og Norge har på nuværende tidspunkt opgivet at bygge en ny lufthavn.

Københavns lufthavn har derfor udsigt til at blive centrum i det nordiske samarbejde inden for SAS, hvis vi kender vor

besøgstid, ja, København har udsigt til at blive det store knudepunkt i den europæiske lufttrafik; og selv om det er mange penge, der skal investeres i en udbygning af Kastrup lufthavn, vil det sikkert i fremtiden vise sig at være en god investering og en god forretning.

Det skal indrømmes, at udviklingen går meget hurtigt inden for flyvningens område; men som jeg tidligere har nævnt, gælder der her et enten-eller. Følger vi ikke med ved udbygning af lufthavnen, sækker vi agterud og mister den gode position, vi har i dag.

Jeg har engang for mange år siden været med til at stryge flaget; det var, da vi opgav dampskibsforbindelsen med Amerika og nægtede at støtte den dampskibslinje, som dengang var i gang. Jeg ønsker ikke én gang til at være med til noget lignende — og da slet ikke for lufttrafikens vedkommende. Derfor kan jeg anbefale lovforslaget. Jeg mener dog, at vi bør overveje det nærmere i et udvalg, idet der kan være adskillige ting, man måske kan rette på. Jeg kan altså på mit partis vegne anbefale lovforslaget til velvillig behandling i et udvalg.

Stæhr Johansen: Det foreliggende lovforslag om en udvidelse af Kastrup lufthavn rummer adskillige problemer, først og fremmest af trafikproduktiv art; men også økonomiske og nationale problemer spiller ind ved bedømmelsen af dette lovforslag.

Først vil jeg gøre den principielle bemærkning, at jeg finder det rigtigt og korrekt, at dette lovforslag er blevet fremsat for det høje folketing, fremfor at man havde truffet en afgørelse i finansudvalget. Det er et lovforslag af omfattende karakter, et forslag, der også spiller en stor rolle i forhold til hele den økonomiske situation, vi befinder os i, og det er derfor ganske naturligt, at befolkningen gennem de drøftelser, der finder sted her, kan få kendskab til argumenterne for og imod denne udvidelse. Efter min opfattelse vil det heller ikke sinke sagen, for selv om et forslag som dette