

[Rigmor Christensen.]

stk. 6. Det er fremdeles min opfattelse, at 3 juridiske dommere og 3 søkyndige medlemmer må være det rette forum og ikke, som efter det foreliggende lovforslag, 3 juridiske og kun 2 søkyndige medlemmer.

Begrundelsen for den af mig ønskede ændring har jeg anført i betænkningen. Jeg finder ligestillingen berettiget, dels fordi dommersædet i første instans er beklædt med 1 jurist og 2 søkyndige, dels fordi de søkyndige medlemmer ikke er at opfatte som sagkyndige vidner, men også i ankeinstansen deltager på lige fod med de juridiske dommere såvel i bevisbedømmelsen som i strafudmålingen, og endelig under hensyn til, at den mildeste afgørelse vil blive lagt til grund i overensstemmelse med domsmandssager, såfremt voteringen står 3-3. Endelig vil jeg understrege, at hvis den kommission, der har arbejdet med loven, hovedsagelig, og det er min opfattelse, blev nedsat på grund af Heimdalsagen, hvor 3 maskinmestre blev frifundet ved første instans, hvor retten bestod af 2 søkyndige og 1 juridisk dommer, men blev domfældt i ankeinstansen, hvor retten alene var beklædt af juridiske dommere, er den foreliggende ændring ikke tilfredsstillende.

Justitsministeren (K. Axel Nielsen): Jeg takker udvalget for den enstemmige indstilling. Jeg takker også fru Rigmor Christensen, fordi fru Rigmor Christensens ønske om en ændret affattelse af lovens § 6, stk. 6, dog ikke har været så stærkt, at det har givet sig udslag i et ændringsforslag. Begrundelsen for, at vi ikke har kunnet acceptere fru Rigmor Christensens opfattelse, findes i betænkningen, og jeg kan indskrænke mig til at henvise hertil.

Hermed sluttede forhandlingen.

§ 1, ændringsforslagene nr. 1 og 2 og § 2, således ændret,
vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.

Første næstformand (From): Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til folketingsbeslutning om beretning angående Nordisk Råds 14. session 1966.

(Udvalgets betænkning med tilhørende forslag til folketingsbeslutning findes i tillæg B. sp. 333).

Sagen sattes til forhandling.

Aksel Larsen: Jeg vil tillade mig at udtale håbet om, at vi i kommende år får beretningen fra sessionen noget tidligere — jeg er naturligvis selv formelt medansvarlig for, at den ikke er kommet før — at den kommer så betids, og at folketingets arbejde ligger sådan, at vi kan nå at få den behandlet og virkelig drøftet i folketinget før den nye session. Der er noget utilfredsstillende i, at nu skal vi i april måned drøfte, hvad der skete på Nordisk Råds 14. session i København i 1966. Det var i januar-februar, og i mellemtiden har der været holdt en ny session i Helsingfors i april 1967. Jeg tror, det ville være ønskeligt, både af hensyn til de mange nordiske sager, der er til behandling i Nordisk Råd, og til den måde, hvorpå de skal følges op her i landet, om man fik en behandling af beretningen fra Nordisk Råds sessioner i god tid, før næste års session skal træde sammen, så delegationerne og regeringerne var en lille smule bedre rustet til at tage stilling til de forskellige spørgsmål. Man må vel også erkende, at det ville være formelt rigtigt, om man gjorde det på den måde.

[Aksel Larsen.]

Dernæst vil jeg tillade mig i anledning af beretningen om det, der faktisk foregik på sessionen i fjor i København, og det, der er sket eller ikke sket siden, at fremføre nogle bemærkninger. Jeg vil sige, at jeg anser Nordisk Råd for at være et uhyre værdifuldt instrument, og jeg kan ikke slutte mig til dem, der mener, at det er et foretagende, som nærmest drukner i papir, middage og selskabelighed, selv om der er en del af alle disse 3 elementer. Det med papiret hænger jo sammen med Nordisk Råds arbejdsform, og dér tror jeg sådan set at de respektive landes folketing og rigsdage godt kan konkurrere, og når sessionen er presset sammen på 6 små dage, og når der dog må være noget samvær, ja, så kommer det til at syne mere, end hvis man havde lidt mere tid til sin rådighed, f. eks. blot 2 dage mere til sessionerne. Det ville også være gavnligt for arbejdet, for under Nordisk Råds sessioner arbejder udvalgene jo, de udfører et ikke ringe arbejde imellem sessionerne, men mange sager må alligevel henskydes til udvalgsbehandling under sessionerne eller til færdiggørelse i udvalget under sessionerne; det bevirker, at udvalgene er overlæst under sessionerne, og det går naturligvis ud over sagerens behandling, og det øger arbejdspresset. Af alle mulige grunde tror jeg, man i de 5 lande burde undersøge, om man dog ikke kan afse lidt mere tid end 6 dage pr. år til Nordisk Råds årlige session, og hvad dertil hører.

Endvidere er der en anden sag: Nordisk Råd beskæftiger sig med alt, hvad der på nogen måde kan siges at være nordiske anliggender og samarbejde mellem de nordiske lande. Det er småt og stort imellem hinanden, og det kunne være fristende her at komme med ligesom en oprensning af alle de sager, der lå til behandling på sessionen i København i 1966, lige fra arktisk medicin over charterflyvning til nordisk økonomisk samarbejde, men det skal jeg lade være med. Mange sager er af betydning, mange sager er af stor betydning, og de sager, der kan synes at være af liden betydning, vil alligevel være betydningsfulde derved, at selv i småting bør vi jo søge at få den mest ensartede lovgivning og den mest

ensartede praksis i de nordiske lande, så vidt dette overhovedet er gørligt.

Men når dette er sagt, vil jeg have lov til at tilføje, at det, der vel egentlig burde være det afgørende for Nordisk Råd, bliver der ligesom ikke tid nok til, eller det bliver der ikke ofret nok opmærksomhed, eller der gøres ikke nok ved det. Her tænker jeg på det, der må være det grundlæggende, hvis man vil have et nordisk samarbejde, nemlig de nordiske landes økonomiske samarbejde. Det er noget, man har talt om i mange år; alle taler om det, og noget gøres der ved det, men det er nu ikke alt for meget.

Ved sessionen i fjor havde vi et gengangerforslag fra Reykjavik, et dansk forslag eller et forslag fremsat af danske delegerede, om arbejde for oprettelsen af et fælles nordisk landbrugsvaremarked. Det blev sendt i udvalg, det dukkede op på sessionen i København, hvor der lå et andet forslag om at arbejde for etablering af et nordisk toldsamarbejde, eventuelt frem imod en toldunion, og et andet forslag om nordisk handelspolitisk samarbejde. Naturligvis blev disse ting drøftet under generaldebatten og en smule, da indstillingen fra udvalgene kom, men da indstillingen fra det økonomiske udvalg kom, var det i form af et forslag til rekommandation om en såkaldt paketiløsning, som jeg gerne vil have lov til at læse op i hele dens ordlyd, selv om den ikke er helt kort:

„Nordisk Råd rekommanderer regeringerne at klarlægge snarest — under hensyntagen til bestræbelserne for at nå frem til et europæisk marked omfattende flest muligt af de europæiske lande — forudsætningerne for en samlet udbygning af det nordiske økonomiske samarbejde vedrørende det ydre toldniveau, jordbrugs- og fiskeripolitikken, næringslovgivningen, kapitaltilførslerne og handelspolitikken samt at klarlægge, om denne udbygning af samarbejdet kan ske på en sådan måde, at fordele og ulemper balancerer for hvert enkelt land. Herunder skal man bl. a.

1. søge etableret en procedure, som sikrer hurtig og grundig undersøgelse af de konkrete sager, et nordisk land måtte rejse i anledning af vanskeligheder, som

[Aksel Larsen.]

kan opstå på grund af forvridding af handelen, som skyldes forskelle i de nordiske landes toldsatser over for tredjelande

2. iværksætte en undersøgelse af mulighederne for — særlig under hensyntagen til de nordiske landes suppleringsbehov — at gennemføre foranstaltninger til en øgning af den nordiske handel med landbrugsvarer (inkl. frugt, grønsager og bearbejdede produkter) på grundlag af multilaterale eller bilaterale aftaler samt iværksætte en undersøgelse af mulighederne for et nordisk samarbejde om eksport af landbrugsvarer til tredjelande

3. undersøge mulighederne for gennem multilaterale eller bilaterale aftaler mellem de nordiske lande at gennemføre en yderligere liberalisering af handelen med fisk

4. gennemføre en undersøgelse af mulighederne for at tage skridt til at etablere mere lige konkurrencevilkår for de nordiske landes industrier på de områder, hvor der måtte være behov for at supplere det pågældende EFTA-samarbejde.“

Ja, det er jo en stor mundfuld, og jeg tror sådan set, at man har fået det hele med, men det kan jo være, at det derved er blevet noget kompliceret, og det kan være sværere at nå frem til konkrete resultater. Vi er i den for de nordiske lande og folk og parlamenter tragiske situation, at man har snakket så meget om at etablere nordisk økonomisk samarbejde og handelspolitisk samarbejde og at gøre Norden til et frihandelsområde og et frit marked med alt, hvad dertil hører i alle retninger; men der skete jo egentlig først noget rigtigt, da vi kom ind i EFTA, da EFTA begyndte toldaftrapningen, og vi er nu nået dertil, at i kraft af EFTA-beslutninger er toldsatserne mellem de nordiske lande bortfaldet. Vi burde egentlig have kunnet klare det selv, det skulle ikke have været nødvendigt at have EFTA til at være fødselskælder for en så selvfølgelig foranstaltning, men nu er det sket, og alle er glade, og man kan ikke noksom overgå hinanden i at berømme, at vi er nået dertil.

Vel, der er ingen grund til ikke at gå videre på den linje, som allerede lå i en

rekommendation fra Nordisk Råds møde i Oslo i 1963, for at etablere et mere intimt nordisk samarbejde og virkelig se at få Norden gjort til ét marked, hvor man også koordinerer produktionen, så den foregår på de steder, hvor det er mest hensigtsmæssigt, og hvor man — dette mener jeg er det mest påtrængende — har en fælles udenrigshandelspolitik, støtter hinanden, hvad udenrigshandelen angår, og her synes jeg at der er for få fremskridt, og det kan vel også markeres i dette tilfælde. Det er ikke sagt som nogen bebrejdelse, men som en påpegning af kendsgerningerne, at her har vi denne store pakke fra Nordisk Råds møde i København i fjor, denne pakkeløsning, og den skal der gøres noget ved, og det overlades til regeringerne, og så foreligger der til Nordisk Råds session i Helsingfors et år senere en beretning fra den nordiske ministerkomité for økonomisk samarbejde på 169 tætrykte sider, omdelt i sessionssalen på det tidspunkt, den pågældende sag sættes på dagsordenen på sessionens 5. dag, hvorpå det anbefales at tage den beretning til efterretning, hvis indhold vi ikke kender, for vi har ingen mulighed haft for at læse den. Jeg synes, at dette er utilfredsstillende.

Når jeg siger dette, er det, fordi jeg synes, at man i hvert fald i det danske folketing skal animere til, at der gøres noget mere ved disse problemer. Ja, jeg ved godt, at regeringerne i alle nordiske lande på en vis måde er overlæssede, men det er også, ligesom de ikke er besjælet af, skal vi sige den samme ildhu, som Nordisk Råd som oftest synes at være besjælet af. Jeg har tilladt mig at sige i Nordisk Råd, at det er, ligesom de delegerede fra parlamenterne, der deltager i Nordisk Råd, er mere indstillet på det nordiske samarbejde, de er grebne af en måske særlig nordisk ånd, eller de har et større blik for de nordiske realiteter, og det kunne næsten se ud, som om vi i Nordisk Råd i mindre grad optræder som partibundne folkerepræsentanter, end mange gør i det enkelte lands parlament.

I Nordisk Råd optræder man mere frit i forhold til problemerne, i forhold til sin regering, i forhold til sit parti og søger at tage den bedst mulige saglige stilling efter sin overbevisning, og det er jo godt. Det ville også være godt, om vi i nogen grad

[Aksel Larsen.]

fandt den samme ånd hos regeringerne; det sker i mange forhold, men jeg synes ikke i alle forhold — og jeg synes, der er sket alt, alt for lidt på det område, jeg her har omtalt.

Må jeg erindre om, hvordan det i sin tid gik, da man dannede Benelux. Dengang havde man også haft højtidelige komiteer, embedsmænd og eksperter siddende for at lave udredninger på mange, mange hundrede eller måske mange tusinde sider, og man var ikke kommet et skridt ud ad vejen, for jo flere udredninger man fik, og jo mere materiale man fik, des mere kompliceret blev det; det var klart for alle, at det uhyre problemkompleks: at forene disse tre lande, Holland, Belgien og Luxembourg, i et økonomisk samarbejde, var uløseligt. Men så var der, så vidt jeg har forstået, en 4-5 politikere fra de tre lande, der satte sig sammen, snakkede om tingene, lavede nogle kortfattede retningslinjer eller direktiver til eksperterne og sagde: „Mine herrer, Deres udredninger viser, at det ikke kan lade sig gøre. Her er retningslinjerne; det skal gøres, og det skal gøres efter disse retningslinjer“. Og så blev det gjort.

Jeg vil ikke udtale mig om, hvorvidt noget sådant er helt tilfredsstillende; men jeg tror, at hvis vi kunne nå til nogle håndfaste beslutninger i de nordiske lande om, at det og det skulle gøres, var der chance for, at det blev gjort. Men så længe man lader det drukne i ekspertudredninger og overvejelser de forskellige steder, kommer det ikke så forfærdelig langt. Selv om der er sket en meget gunstig udvikling i det økonomiske samarbejde i øvrigt, er den efter min opfattelse i mindre grad sket som følge af et bevidst arbejde fra landenes og regeringernes og parlamenternes side, men i højere grad som følge af en naturlig udvikling og naturlige faktorer, der har begunstiget dette økonomiske samarbejde.

Der er en anden sag, som jeg synes jeg også bør komme ind på ved denne lejlighed. Det drejer sig om et trafikproblem, hvis løsning ganske bestemt også ville fremme det nordiske økonomiske og politiske samarbejde, nemlig en løsning af det, man under ét kalder Øresundsproblemerne.

Spørgsmålet om en fast forbindelse over Øresund har man arbejdet med i hvert fald

siden 1953 — der er andre, der har arbejdet med det endnu længere — og man var efterhånden nået dertil, at Nordisk Råd i 1965 så sig i stand til at vedtage en rekommandation til regeringerne i almindelighed og med særlig adresse til Sveriges og Danmarks regeringer om snarest muligt at træffe principbeslutning om at bygge den første faste forbindelse mellem Danmark og Sverige og lokalisere den til København-Malmø. Siden den tid har man fortsat med udredninger og undersøgelser, og det er umuligt for én, der er uden for administrationen, at afgøre, i hvor høj grad det er blevet gjort med den fornødne kraft, eller om det måske kunne være gjort noget hurtigere. Men jeg siger i hvert fald ikke noget, som er hemmeligt for nogen, når jeg siger, at vi i Nordisk Råd i almindelighed og i trafikudvalget i særdeleshed er af den opfattelse, at det vistnok kunne være gået lidt hurtigere.

Vi vedtog noget andet i Reykjavik; vi vedtog, at vi ville anbefale regeringerne at samle sig om at bygge en fælles nordisk storlufthavn i Øresundsområdet. Vi gjorde det, fordi vi kunne se, at den eksisterende storlufthavn i Kastrup kun et begrænset åremål rækker til, og fordi vi mente, at Norden må have en storlufthavn; og at den kun kan lokaliseres i Øresundsområdet. Netop med henblik på, at vi havde anbefalet, at der byggedes en fast forbindelse mellem København og Malmø, sagde vi, at man hurtigst muligt bør undersøge, om en sådan storlufthavn kan lokaliseres på Saltholm, for hvis den kan det, får den naturligvis betydning for broplanerne, linjeføringen af den faste forbindelse. Vi bad om at få dette undersøgt hurtigt, og de undersøgelserne foregår og foregår, og de er ikke færdige endnu. Vi er nu nået så langt, at vi har fået lovning på i løbet af et par måneder at få det, der påstås at blive det endelige resultat af undersøgelsen af, om man overhovedet kan bygge en fast forbindelse mellem København og Malmø, og i løbet af et halvt års tid skulle der komme supplerende udredninger vedrørende muligheden for at bygge en lufthavn enten på Saltholm eller ved Kongelunden; men det tager altså sin tid.

Det er altså gået sådan med dette lufthavnsspørgsmål, at Nordisk Råd vedtog denne rekommandation; derpå gik den til

[Aksel Larsen.]

regeringerne, og så udtalte den svenske regering, at hvor i verden Danmark ville bygge en dansk lufthavn på dansk område, ikke ragede den svenske regering, det kunne vi selv om. Derpå sagde Norge og Finland naturligvis, at så kunne de ikke rigtig se, hvorfor de burde interessere sig for undersøgelser angående placeringen af en lufthavn i Øresundsområdet, og så gik den danske regering i gang med selv at foretage undersøgelser af, hvor man kunne placere en storlufthavn til erstatning for Kastrup. Resultatet foreligger altså ikke endnu; men der foreligger et andet resultat; ganske vist blev på sessionen i København i fjor disse rekommandationer gentaget, og man vedtog en ny rekommandation, hvor man gjorde opmærksom på, at alle lufthavns-spørgsmål i Øresundsregionen måtte løses i fællesskab for at undgå kollisioner; men det har ikke udelukket, at man fra svensk side er begyndt at planlægge bygning af en ny lokallufthavn, som man siger, for Malmø, der skal ligge ved Holmeja ca. 25 km fra Malmø. Det er måske rigeligt nær ved Amager eller Saltholm; i hvert fald hævder visse flyvesagkyndige, at det går ud over sikkerheden i luften, hvis der placeres lufthavne så nær ved hinanden; det foregår der også udredninger om. Men så vidt jeg forstår, er det eneste dansk-svenske samarbejde, der er i gang vedrørende lufthavnsforholdene i Øresundsregionen, en undersøgelse af de flyvetekniske spørgsmål og af sikkerheden i luften, og hvis det passer, har man jo kun nået lidt. Det er mig bekendt, at det svenske luftfartsværket, som formentlig svarer til det danske luftfartsdirektorat, har indtaget den stilling, at man meget gerne ville i praktisk forhandling med Danmark om disse problemer, og har den opfattelse, at man naturligvis, når man vil løse disse spørgsmål, først bør lokalisere storlufthavnen og derpå de sekundære lufthavne og ikke omvendt. Men der synes virkelig at være en ubehagelig fare for, at sekundære lufthavne skal planlægges og lokaliseres, før man når til ende med en afgørelse af, hvor storlufthavnen må lokaliseres.

Dette er i bedste fald bristende nordisk samarbejde, og jeg mener, at man fra dansk side, støttet på Nordisk Råds rekommandationer, har ret til at presse på over for den

svenske regering for at få den til at gå ind ikke bare i et samarbejde om luftsikkerheden i Øresundsregionen, men i det hele taget i et samarbejde om etablering af storlufthavn og sekundære lufthavne i Øresundsregionen og om bygning af den faste forbindelse mellem København og Malmø.

Jeg vil slutte med at sige, at vi jo må afvente de udredningsresultater, der kommer. Men hvis det ikke lykkes at få det nødvendige samarbejde om disse problemer, ser jeg ikke, der er andet at gøre, end at vi her i det danske folketings møde træffe beslutning om, hvor vi vil lægge den storlufthavn, der skal afløse Kastrup, således at dens lokalisering i princippet er bestemt, før der træffes endelig beslutning om placering af sekundære lufthavne i Øresundsregionen. Det vil være beklageligt, hvis man skal gå til at træffe afgørelsen her i Danmark alene; men på den anden side kan jeg ikke se andet, end at det kan blive udvejen, i særdeleshed så længe den svenske regering ikke har fravejet sit standpunkt fra 1965 om, at storlufthavns-spørgsmålet er et dansk spørgsmål, og hvor Danmark vil lægge denne lufthavn — om det skal være Saltholm, Kongelunden eller Lammefjorden — må Danmark selv om.

Lindberg: Mit partis ordfører i denne sag, folketingets formand, kan ikke være til stede på grund af rejse i udlandet, og jeg er derfor stedfortræder for ordføreren.

Jeg har i og for sig ikke fundet særlig anledning til at tage ordet, selv om jeg i øvrigt kan være enig med hr. Aksel Larsen i en del af de betragtninger, han fremførte, bl. a. at det vel nok ville være ønskeligt at have denne beretning til behandling i folketinget før næste session, for hvis der var ting, som man i folketinget særlig havde ønske om at få frem på Nordisk Råd under generaldebatten, ville det jo være rimeligt og rigtigt at have haft lejlighed til at høre derom fra folketinget, inden sessionen blev afholdt.

Det, der imidlertid nu giver mig anledning til at tage ordet, er de bemærkninger, som hr. Aksel Larsen fremsatte vedrørende problemet om en storlufthavn i Øresundsregionen. Det er rigtigt, som hr. Aksel Larsen sagde, at vi i Reykjavik vedtog en rekommandation, som det hedder i Nordisk Råds

[Lindberg.]

sprog, der gik ud på, at man skulle prøve at få de nordiske regeringer til i fællesskab at arbejde sammen om placeringen af en storlufthavn i Øresundsregionen. Nu gik det jo ikke så drastisk under forhandlingen, som hr. Aksel Larsen udtrykte det, efter at man havde vedtaget dette; det kan jeg sige, fordi jeg dengang var minister for offentlige arbejder og førte forhandlingerne. Ved disse forhandlinger brugte man ikke det udtryk, hr. Aksel Larsen gengav her.

Man sagde, at man mente, at det måtte være et dansk anliggende at bygge en storlufthavn på dansk område, men man tilføjede — og det ved hr. Aksel Larsen jo godt — at man selvfølgelig var indforstået med at arbejde sammen med Danmark om udnyttelsen af luftrummet i Øresundsregionen. I øvrigt var det sådan, at der allerede på det tidspunkt var nedsat en fælles dansk-svensk arbejdsgruppe til netop at diskutere problemet om, hvordan man skulle forholde sig, når der var flere lufthavne i et bestemt område; det er denne gruppe, som har afgivet beretning, men som i øjeblikket arbejder videre på undersøgelser af, hvordan man skal indrette sig i luftrummet, når man skal placere både en kommende storlufthavn og de mere sekundære lufthavne, der kan være tale om, enten det så er på svensk eller på dansk side.

Jeg vil også gerne understrege, da det nu er draget så stærkt frem fra hr. Aksel Larsens side, at jeg tror, at man har viljen i Sverige til at arbejde sammen med Danmark om hele dette problem, men at man altså ikke vil gå ind i et direkte samarbejde, fordi man mener, at det først og fremmest er et dansk anliggende at bygge denne storlufthavn. Jeg tror også, hvis man skal se realistisk på tingene — og det skal vi jo prøve på — at vi vel nok ville have indtaget nogenlunde samme stilling, hvis der var tale om at bygge en storlufthavn ovre på den anden side af Øresund, altså på svensk område. Jeg tror altså, man må se svenskernes stilling ud fra den betragtning, at når der er tale om at bygge på dansk område, mener de, at det først og fremmest må være et dansk anliggende.

Jeg forstod på hr. Aksel Larsens bemærk-

ninger, at han opfattede det sådan, at det har taget unødigt lang tid med disse undersøgelser. Herom vil jeg sige, at det jo ikke er sådan, som hr. Aksel Larsen sagde, at man fra dansk side besluttede selv at gå i gang med en undersøgelse af Saltholm som basis for en storlufthavn, efter at forhandlingerne havde været ført i sommeren 1966. Disse undersøgelser er allerede sat i gang for, jeg tror 5 år siden. Jeg kan i og for sig også beklage, at det tager så lang tid; men man må forstå, at det for det første er meget krævende undersøgelser, der er tale om, og for det andet — og det er vel i og for sig noget, vi er ude for i mange tilfælde — er det jo sådan, at de teknikere, der skal arbejde med disse undersøgelser, har andre ting at varetage og ikke kan hellige sig den opgave, der her er tale om, fuldt og helt. Det kunne godt føre os ind på den betragtning, om ikke man i sådanne tilfælde burde have teknikere, der udelukkende kunne koncentrere sig om sådan en opgave; men jeg tror, det vil være ret umuligt at finde frem til en ordning, hvorefter man kan tage netop de folk, der er tale om her, ud af deres stillinger og sætte dem alene på den opgave at finde frem til en løsning at et spørgsmål som det at bygge en storlufthavn i Øresundsområdet.

Jeg ved imidlertid, at man gør, hvad man kan for at blive færdig med disse undersøgelser, og jeg håber også på, at det må være muligt inden for en forholdsvis kort tid at nå frem til et resultat, sådan at vi her i folketinget kan få den opgave, som til syvende og sidst påhviler folketinget: at tage principstilling til, hvor vi vil placere en kommende storlufthavn.

Jeg vil gerne til slut sige, at jeg tror, at man fra svensk side, når vi er nået så langt, også vil være indforstået med at gå ind i et samarbejde om på den bedst mulige måde at løse dette problem. Man hævder jo, at man ikke kan undvære en lufthavn ved Malmø, og man er jo nu tvunget til at flytte den nuværende lufthavn. Jeg tror, det er rigtigt; spørgsmålet er, om man i de overvejelser, der fremover skal føres, kan komme til at få en anden linjeføring for banerne på den nødvendige lufthavn ved Malmø, sådan at man kan udnytte luftrummet, selv med en storlufthavn placeret

[Lindberg.]

enten på Saltholm eller et sted på Amager. Jeg tror, det vil være muligt at nå frem til en sådan løsning ved samarbejde mellem Sverige og Danmark; jeg håber på, at denne mulighed må være der, og at spørgsmålet må kunne klares på en fornuftig og rigtig måde.

Damsgaard: Formanden for den danske delegation til Nordisk Råd, hr. Poul Hartling, kan af de grunde, som hr. Lindberg nævnte, ikke være til stede her i dag; ellers ville han formentlig have taget ordet. Nu former det sig altså sådan, at det er de tre danske medlemmer af trafikudvalget under Nordisk Råd, der her gør bemærkninger. Den samme diskussion, som hr. Aksel Larsen her har rejst, har vi jo ført i timelange forhandlinger i Nordisk Råds trafikudvalg, og jeg er ikke uenig i alle betragtningerne — eller rettere: jeg er enig i en række af de betragtninger, som hr. Aksel Larsen har gjort gældende.

Når spørgsmålet nu rejses her, har det jo nok den hensigt ligesom at trykke på herhjemme, og derfor vil jeg også gerne gøre en bemærkning noget lignende, hvad jeg sagde under debatten på den nyligt afsluttede session i Nordisk Råd. Det er min opfattelse, at Øresundsregionen ud fra en erhvervsmæssig betragtning er et af de mest betydningsfulde centre i Nord-europa, og denne betydning mener jeg kan øges i hurtigt tempo, hvis landene her i Norden vil sætte kræfter ind derpå — det bliver jo nok først og fremmest Danmark, der kommer til at lægge ryg til. Men så længe der hersker uklarhed om storlufthavnens placering og om, hvor den faste forbindelse over Øresund skal gå, er kommunerne på begge sider af Øresund jo ikke i stand til at gennemføre en virkelig rationel planlægning af de nye by- og erhvervssamfund.

Det er helt uden for al diskussion, at der både er plads til og behov for disse nye by- og erhvervssamfund netop på dette sted, og jeg er enig i, at jo længere det trækker ud med den afgørelse, des større bliver risikoen for fejlinvestering, og netop på dette område kan fejlinvesteringer blive meget dyre. Det er et problem, jeg ofte har været inde på, når vi har haft finanslov-

debat og lignende økonomiske debatter; vi skal vogte os vel for fejlinvesteringer, og netop her på dette felt gælder det om, at der bliver planlagt rigtigt, og jeg ser gerne hurtigt, så vi kan undgå vældige fejlinvesteringer omkring Øresund. Jeg har da også den opfattelse, at den nye minister for offentlige arbejder, hr. Horn, der var meget aktiv i trafikudvalget i Nordisk Råd, indtil han blev minister, har den samme mening, som jeg har givet udtryk for her, og vil gøre alt muligt for at nå frem til en sådan planlægning, at denne udbygning omkring Øresund kan ske rigtigt og ske hurtigst muligt.

Aksel Larsen: Jeg har kun den bemærkning at gøre til det, der er sagt, at det ikke kan være tilfredsstillende, at de svenske myndigheder og den svenske regering er villige til at gå ind i et samarbejde om udnyttelse af luftrummet. Det, der er afgørende, er, hvor lufthavnene skal placeres, hvor de skal lokaliseres; derefter kan man tale om, hvordan luftrummet skal udnyttes. Men hvis man vil fastlægge lokaliseringen af lufthavnene, uanset hvordan luftrummet er, så går det galt.

Ellers har jeg ikke andet at sige, end at jeg naturligvis har ønsket at fremdrage denne sag samtidig med, at jeg ønskede at benytte lejligheden til at fremsætte nogle almindelige betragtninger om Nordisk Råd, dets arbejdsgang og dets forhold til regeringerne, og om ønskeligheden af, at vi her i folketinget fik lejlighed til forud for Nordisk Råds sessioner at drøfte beretningen fra den foregående session og herunder også komme ind på de spørgsmål, der foreligger til drøftelse på den kommende session.

Men hertil vil jeg sige, at jeg naturligvis ikke havde ventet, at vi her skulle have nogen diskussion om de økonomiske eller handelspolitiske samarbejdsproblemer. Jeg har kun ønsket at gøre opmærksom på, at der synes at være sket for lidt, og jeg er ganske klar over, at der kommer en helt anden lejlighed i en forholdsvis nær fremtid, hvor vi muligvis ud fra et formelt andet udgangspunkt kommer til at diskutere det nordiske økonomiske samarbejde og det nordiske samarbejde i det hele taget. Jeg er særdeles tilfreds med

[Aksel Larsen.]

det, der foreløbig er sket, og med, at vi ved denne lejlighed i hvert fald har fået belyst Øresundsproblemerne blot en lille smule.

Fiskeriministeren (Risgaard Knudsen): Ministeren for nordiske anliggender er afskåret fra at være til stede i dag, men jeg har noteret mig en række af de betragtninger, som hr. Aksel Larsen fremsatte vedrørende Nordisk Råds virksomhed i al almindelighed. Jeg forstod også på hr. Aksel Larsen, at han om disse forhold ikke ønskede nogen diskussion i dag; men jeg skal viderebringe betragtningerne til ministeren for nordiske anliggender.

Ministeren for offentlige arbejder (Horn): Jeg må give en undskyldning for, at jeg ikke var her fra starten af denne drøftelse.

Jeg vil gerne, foranlediget af det, jeg nu fik lejlighed til at høre, fastslå, at ingen behøver at være bange for, at der sker nogen fejlinvesteringer. Jeg er meget glad for, at alle nu taler om det, jeg talte om for 10 år siden, da ingen rigtig interesserede sig for det, nemlig at København skulle være den store nordiske, økonomiske region. Man kan jo kun være glad for, at andre nu også interesserer sig for det. Jeg går ud fra, at man deraf også kan slutte, at jeg personlig er indstillet på at fastholde denne tankegang. Jeg tror, alle vil forstå, at der ikke investeres i danske lufthavne i øjeblikket ud over det nødtørftige til at klare trafikken på vore indenrigsruter, og når man fra svensk side foreløbig kun har bevilget penge til undersøgelse og planlægning, er der ikke nogen risiko for fejlinvesteringer her i vort område.

Når vi ikke er kommet videre med overlevelsplanen Kastrup, som man taler om, hænger det jo netop sammen med, at jeg ikke vil være med til at søge penge til en kommende nordisk regionslufthavn på Saltholm eller andetsteds, før vi har fuld sikkerhed for, at vi får fuld nyttevirkning af de milliarder, vi skal investere i en sådan lufthavn, enten den nu placeres det ene eller andet sted. Jeg kan sige, at jeg absolut ikke vil være med til at investere penge eller bede om penge, hvis vi ikke har fuld sikkerhed, og de sagkyndige embedsmænd, som

er sat til at undersøge de tekniske muligheder på marken og i luften, må naturligvis have deres rimelige tid til at klarlægge sagerne, så folketingset til sin tid kan få noget konkret at tage stilling til.

Jeg gentager, hvad jeg sagde ved Nordisk Råds møde: jeg forstår godt, at trafikudvalget og måske også andre synes, det varer meget længe, inden man får tingene klaret af. Det kan man nu have forskellig mening om, og jeg skal ikke kunne vurdere, om det kunne være gjort hurtigere. De folk, der arbejder med det, har også andre opgaver; hvis vi havde penge at sætte ind på det og kunne sige, at vi ville ofre 20 mill. kr., eller hvor meget det nu skulle være, på at trække nogle fremmede folk ind i det, kunne det måske gøres hurtigere. Men det ville sige, at vi måtte hente dem udenlands, og det har vi nu ikke villet. Jeg har imidlertid en temmelig sikker formodning om, at vi vil være i stand til inden udgangen af dette år at have fuld klarhed over, om Saltholm kan anvendes både markmæssigt og med hensyn til det luftrum, som vi skal dele med andre; vi har det jo ikke sådan, at vi kan sige, at vi i luften hersker over både Norge og Sverige og andre lande; her må vi naturligvis tale os til rette med parterne, og vi har da ikke foreløbig tænkt på at melde os ud af det nordiske samarbejde.

Når vi har disse ting helt klarlagt, vil vi være i stand til de to landes regeringer og parlamenter imellem at tale os til rette om en fornuftig løsning af denne opgave. Jeg tror nok, vi skal forudse, at det nye, der skal laves, må blive en forretning, som vi skal drive på samme måde som det nuværende Kastrup. Jeg tror ikke, vi skal gøre os nogen forestilling om, at andre går ind i det. Jeg har i sin tid givet tilbud om, at vi kunne overveje her i landet at stille Saltholm til rådighed som internordisk område. Det tog man, om ikke ilde, så dog meget letsindigt op fra Norges side; der var debat om det i Norge både i pressen og i parlamentet, og der var ingen, der interesserede sig videre for det. Da svenskerne så meddelte, at de ikke ville gå ind i et direkte samarbejde om at planlægge eller opbygge en nordisk lufthavn, men havde fuld tillid til, at Danmark ville gøre det på en både for Sverige, Norge, Finland

[Ministeren for offentlige arbejder.]

og Island fornuftig måde, gik vi i gang med opgaven, og vi presser altså nu på for at få sagen fremmet, sådan at vi kan få klarhed over, hvordan tingene ligger.

Ja, jeg har gerne villet gøre disse bemærkninger, fordi jeg har set, at et par aviser har nogle mærkelige forestillinger om, hvad der foregår — ja, man kan nærmest sige, at de ingen forestilling har om, hvad der foregår.

(Kort bemærkning).

Aksel Larsen: Jeg ønsker kun at erindre tinget om, at skal man dømme efter den mening, de norske repræsentanter i Nordisk Råd tillkendegav, er der i det norske storting meget stor interesse for, at man får løst Øresundsproblemerne, herunder spørgsmålet om storlufthavnen, i overensstemmelse med rekommandationerne fra Nordisk Råd, som samtlige norske repræsentanter i Nordisk Råd nu har stemt for ved efterhånden tre sessioner: den i Reykjavik 1965, den i København 1966 og den i Helsingfors 1967.

Jeg vil i øvrigt benytte lejligheden til at sige, at jeg meget beklager, at jeg ikke tænkte på i tide at underrette ministeren for offentlige arbejder om, at jeg agtede at fremkomme med bl. a. dette spørgsmål. Men jeg er særdeles tilfreds med de udtalelser, der er fremkommet, og i øvrigt kan man måske vente, at denne sag vil blive rejst ved en senere lejlighed, hvor den kan få en mere udførlig og omhyggelig behandling, end det naturligvis var muligt i dag, hvor det hele måtte virke noget improviseret.

Hermed sluttede forhandlingen.

Forslag til folketingsbeslutning, sålydende:

„Folketinget tager beretningen angående Nordisk Råds 14. session, afgivet af rådets danske delegation, til efterretning“, vedtoges uden afstemning.

Sagens overgang til anden (sidste) behandling
vedtoges uden afstemning.

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om udlevering af lovovertrædere.

(Lovforslaget (nr. 122) findes i tillæg A. sp. 2533, fremsættelsen i tidenden sp. 2034).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Thomas Have: Lovforslaget om udlevering af lovovertrædere er endnu en frugt af det nordiske samarbejde inden for det juridiske område, og det kan vel også siges at være en naturlig fortsættelse af det tidligere samarbejde, der har været omkring den internordiske udleveringsordning og den stilling, som vi i de skandinaviske lande har taget til den europæiske udleveringskonvention.

Det er ud fra principielle synspunkter naturligt, at de nordiske udleveringsordninger følger ensartede principper, så meget mere som de andre nordiske lande jo fra gammel tid har haft positive lovbestemmelser om udlevering, medens vi her i Danmark først med loven af 1960 fik regler om udlevering af lovovertrædere.

Efter min opfattelse er den nuværende ordning vedrørende udlevering til ikke-nordiske lande utilfredsstillende. Udlevering af en person er et så alvorligt indgreb i den personlige frihed, at det alene bør ske med lovhjæmmel. Spørgsmålet om udlevering bør dog efter min mening ikke afgøres alene på grundlag af faste regler i lovbestemmelser og traktater, men der bør også åbnes en adgang for en friere afgørelse i hvert enkelt tilfælde, således at der bl. a. kan tages et rimeligt hensyn til beskyttelse af den person, om hvis udlevering der er tale. Hovedpunkterne i det foreliggende lovforslag sigter derfor også på, at der for at sikre retsbeskyttelsen af den person, som