

statsbanerne blev indstillet til udførelse, ville være af størrelsesorden 560 mill. kr., medens udgiften til en højtliggende tunnel ville andrage ca. 445 mill. kr.

Trafikudvalget har som nævnt ikke taget stilling til, om man skal vælge en højtliggende eller dybtliggende tunnel. Det er derfor på nuværende tidspunkt ikke formålstjenligt at intensivere en detailprojektering af anlægget, og der arbejdes for øjeblikket i det væsentlige kun med videreførelsen af jordbundsundersøgelserne.

Det tilføjes, at jeg for nylig har meddelt trafikudvalget eksempler på andre udbygningsmuligheder for S- og tunnelbanenet i København end Citybanen.

LAUGE DAHLGAARD

Til finansudvalget.

2.05. Statens lufthavne.

Fra *ministeren for offentlige arbejder* er modtaget følgende skrivelse i besvarelse af det deri gengivne spørgsmål:

Ministeriet for offentlige arbejder. København, den 19. januar 1971.

I skrivelse af 14. januar 1971 (Finansudv. Bil. 16.05) har finansudvalget under henvisning til, at der i anmærkningerne til forslaget til finanslov for finansåret 1971-72 ad § 2.05.02.70.10. Vågar flyveplads, er anført, at „pladsen har fået permanent karakter“, udbedt sig oplysning om, hvilke planer der foreligger med hensyn til denne eller andre lufthavne på Færøerne.

I denne anledning skal man meddele, at flyvepladsen på Vågar blev anlagt under 2. verdenskrig af Royal Air Force som militær lufthavn.

I årene lige efter krigen var der spredte tilløb til at benytte flyvepladsen til civil flyvning, men først fra 1963 har der været tale om regelmæssig trafikflyvning. I begyndelsen blev disse tilladelser givet på forsøgsbaiss, men efter at pladsen er blevet udbygget og forbedret, og efter at man har indvundet de nødvendige operative erfaringer, må såvel beflyvningen som selve pladsen siges at være af mere permanent karakter.

Uanset de forbedringer, der er gennemført på pladsen, opfylder den dog ikke ICAO's normer, og pladsen har derfor ikke kunnet godkendes som offentlig flyveplads. Når kommerciel beflyvning har kunnet accepteres, skyldes det, at man i hvert enkelt tilfælde har fastsat luftfartsselskabernes operationelle forskrifter således, at beflyvningen blev sikkerhedsmæssig forsvarlig.

En udbygning af Vågar flyveplads således, at den opfylder ICAOs normer, er på grund af hindringer i indflyvningssektorerne ikke praktisk mulig og næppe heller ønskelig på grund af den afsides beliggenhed i forhold til Tórshavn.

Luftfartsvæsenet har gennem de senere år gennemført forskellige undersøgelser med henblik på etablering af en ny lufthavn på Færøerne i nærheden af Tórshavn. Undersøgelserne er nu afsluttet, og det er tanken at tage spørgsmålet op til nærmere drøftelse med de færøske myndigheder. Selv om disse drøftelser skulle resultere i en beslutning om anlæg af en ny lufthavn, vil der dog gå adskillige år, før en sådan vil kunne tages i brug.

På denne baggrund har man fundet det rigtigt fortsat at udbygge Vågar flyveplads i det omfang, det er nødvendigt af hensyn til den stærkt stigende trafik på pladsen.

I de kommende finansår er følgende arbejder planlagt:
1971-72: Garageanlæg til brug for brandbil, snerydningskøretøjer m. v., udgift i alt ca. 1,2 mill. kr.