

[Arne Larsen.]

vort partis villige støtte til lovforslagets gennemførelse.

Ministeren for offentlige arbejder (Guldberg): Jeg vil gerne takke for tilslutningen. Der er stillet nogle spørgsmål, som jeg skal prøve at besvare så godt som muligt.

Jeg må måske have lov til at begynde med de to sidste og sige, at spørgsmålet om at sikre overholdelse af støjbestemmelser er vi opmærksom på i ministeriet for offentlige arbejder og vil komme tilbage til sagen med henblik på at sikre os den nødvendige hjemmel dertil.

Jeg er desværre ikke i stand til i farten at finde ud af, om trykfejlen ligger det ene eller det andet sted, men da jeg forstår, at der er begæret udvalgsbehandling, skal jeg nok sørge for, at vi får klaret det op.

Hr. Johan Philipsens spørgsmål om, hvordan det er tænkt administreret, må jeg besvare på den måde, at § 67 a fastslår, at der kræves en attest fra luftfartsvæsenet, inden man påbegynder anlæg af den art, der her er omhandlet, og det er meningen, at den almindelige bestemmelse i luftfartsloven om, at visse af beføjelserne kan udøves af luftfartsdirektoratet på ministerens vegne, også kommer til at omfatte dette. Men der står også udtrykkeligt, at det er en attest om, at hindringen ikke skønnes at ville frembyde fare for lufttrafikkens sikkerhed. Det vil altså være det normale forløb, at en sådan attest kan udstedes; det skulle kunne gå uden større vanskeligheder.

Men stk. 2 har netop udtrykkelig af hensyn til interessekonflikten mellem det offentlige og borgerne fastslået, at i de tilfælde, hvor man nægter at udstede denne attest med den begrundelse, at anlægget skønnes at ville frembyde fare for lufttrafikkens sikkerhed — det er jo den hjemmel, man har til at sige nej — skal sagen af luftfartsvæsenet forelægges for ministeren for offentlige arbejder. Det er altså alle de tilfælde, der er problemer i. Det indebærer i sig selv, og det kan jeg altså svare bekræftende på, at den part i sagen, som måtte få afslag, har adgang til at få sagen prøvet af ministeren.

Hr. Johan Philipsen rejste også spørgsmålet om den konflikt, der kan opstå, hvor en myndighed, f. eks. indenrigsministeriet, af

hensyn til forureningssynspunkter ønsker en høj skorsten, og hvor en anden myndighed, luftfartsmyndighederne, ministeriet for offentlige arbejder, af hensyn til lufttrafikkens sikkerhed ikke kan tillade bygning af den høje skorsten. Der er ikke andet at sige om det, end at som lovforslaget er formet, vil en nægtelse, og vel at mærke en endelig nægtelse, af tilladelse til at bygge det pågældende bygværk i den nævnte højde og på det nævnte sted, bero på et sikkerhedshensyn, og det må respekteres. Tilbage er selvfølgelig problemet, om man så skal vælge en placering, der kan respektere luftfartens sikkerhedsbestemmelser, eller om man skal gå på kompromis med højdekravene af forureningsmæssige grunde, men det er et spørgsmål, som ikke i og for sig vedrører hverken ministeriet for offentlige arbejder eller denne lovgivning.

Med disse ord vil jeg gerne takke for tilslutningen.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Første næstformand (Kaj Andresen): Efter de faldne udtalelser foreslår jeg, at lovforslaget henvises til trafikudvalget. 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 lov om Københavns lufthavnsvæsen.

(Lovforslaget (nr. 13) findes i tillæg A. sp. 885, fremsættelsen i tidenden sp. 103).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Horn: De bemærkninger, jeg vil gøre om dette lovforslag, vil blive særdeles principielle.

Da vi i 1969 vedtog lovforslaget om placering af den ny lufthavn i Københavnsområdet, gav folketinget jo i realiteten principiel tilslutning til at anlægge en ny storlufthavn på Saltholm, og derved fik Nordisk Råd svar på et gennem mange år stillet spørgs-

[Horn.]

mål: om man fra dansk side ville flytte over på Saltholm, sådan som Nordisk Råd havde tilrådt.

Der er i de seneste måneder fra visse kredse i Sverige rejst tvivl om, hvorvidt vi i Danmark i det hele taget vil noget. Vi kan vel i og for sig ikke give et bedre svar til svenskerne og de andre nordiske lande, som naturligvis har bemærket den svenske tvivl, end det forslag, som ministeren her har fremsat, idet det, hvis forslaget vedtages, ligger ganske klart, at vi vil noget, og at vi også vil noget inden så forfærdelig længe.

Det, vi gik ind for i 1969, var jo 3 ting, 3 punkter, om jeg så må sige, nemlig for det første at vi bemyndigede ministeren til at udarbejde en plan for flytning af Kastrup lufthavn, for det andet at denne plan skulle indeholde et program for første etape, hertil hørende tunnelforbindelse mellem Amager og Saltholm, og for det tredje at planen skulle suppleres med forslag til finansieringsform, organisationsform samt den fremtidige driftsform.

Det er dette sidste, som lovforslaget tager sigte på. De to første punkter er tinget og offentligheden for så vidt gjort bekendt med igennem den redegørelse, der er kommet fra den særlige arbejdsgruppe, som for et års tid siden afgav et meget omfattende materiale, og hvad angår finansieringen, er den i nogen grad fra regeringens side lagt op i den såkaldte hvidbog.

Som sagt, det foreliggende lovforslag dækker dele af punkt 3, nemlig organisationen og den fremtidige driftsform, og man forudsætter, at lovforslaget skulle kunne vedtages så hurtigt, at den ny organisationsform kan tage fat på arbejdet omkring 1. april 1971. Det sidste er vi enige i at tilstræbe.

Derimod kan vi ikke være enige i den organisationsform, der er foreslået, og vi kunne vel egentlig have ventet, at en liberal regering var kommet med et forslag til en organisationsform, som passede bedre til 1970ernes og de kommende års krav. Den foreslåede organisationsform er en form, som svarer til de såkaldte § 2-virksomheder, altså post- og telegrafvæsenet eller P. og T. og statsbanerne, og så er der hængt en lille smule pynt på, som ser ud til at være noget,

finansministeriet har bedt om for at få tilkendegivet, at det også er lidt med i dette, hvad det naturligvis også er. Men her kan det let blive på en forsinkende måde.

Vi havde foretrukket og ville foretrække, at man havde valgt det system, som den engelske arbejderregering for nogle år siden, da den endnu styrede England, fik gennemført, at det var en selvejende institution, og det vil sige i princippet noget, der svarer til det, vi har for vore store elværker og for SAS. Vi tror, at den form ville give den største funktionsdygtighed, og den havde, hvad jeg personlig lægger megen vægt på, den fordel, at det blev lettere for de andre nordiske lande, alle eller enkelte af dem, at komme med i driften af den store nordiske lufthavn, som skal komme på Saltholm. Det er jo ikke en lufthavn, som alene er et rent dansk anliggende; det er noget, som de andre nordiske lande i høj grad er interesseret i, og man kunne sige, at det er en væsentlig del af det Nordek, som vi havde håbet kom, men som jo kommer på anden måde, om end det ikke kommer i den traktatform, der i første omgang var lagt op til.

Jeg har vel bemærket mig, at der i bemærkningerne står, at personaleorganisationerne, som virker i luftfarten, har tiltrådt denne form. Det er udmærket, og det er vel forståeligt, at de var angst for, hvad der kunne ske, hvis man løftede det ud af den egentlig statslige regie, at de da kunne komme i vanskeligheder. Men det kan ikke være det afgørende i denne sag, hvor det afgørende må være, at vi får en lufthavn, som virkelig kan fungere og svare til de investeringer, vi sætter i det. Og det er her, vi har vore store tvivl, bl. a. når vi tænker på, hvordan DSB er placeret. Vi ved, det er DSB, det har måttet gå ud over, når man har skullet spare, så vi må sige, at sporene skræmmer, ikke mindst på et tidspunkt, hvor vi kan se at der skal spares adskilligt i de kommende år, indtil vi får vor økonomi bragt nogenlunde i balance. Vi ved, at DSB i øjeblikket burde have haft væsentlig flere bevillinger, for at de investeringer, der er gjort i disse anlæg, kan få en større nyttevirkning. Hvis vi ikke snart giver DSB bedre økonomiske vilkår, tvivler jeg på, at det er muligt at løfte dette produktionsapparat op til den styrke og den produktion,

[Horn.]

vi alle sammen må være interesseret i. Det er disse synspunkter, som gør, at sporene skræmmer ved den form, man har valgt.

Når jeg har sagt dette, vil jeg gerne understrege over for det høje ting og måske ikke mindst over for befolkningen i almindelighed, at nu må man være klar over, at når vi nu forhåbentlig træffer den fornuftige beslutning at gennemføre dette forslag — om end måske ikke helt i den form, det har — så fanger bordet. Bordet fanger på den måde, at ministeren så må køre videre med planlægningen, herunder finansieringsplanerne, for at vi kan komme i gang med at flytte Kastrup lufthavn over på Saltholm. Det er en ganske anselig investering, ja, vel den største investering, det danske samfund nogen sinde har gjort. Man kan måske, når man tænker på de store broanlæg i 1930'erne, sige, at set i forhold til den daværende nationalindkomst er dette ikke større, men med den situation, vi og en række andre europæiske lande befinder sig i, er det en overordentlig stor byrde, denne lille nation påtager sig. Det forudsætter, at denne nation har vilje til at præstere den indsats her, som er nødvendig for, at Øresundsområdet kan blive det, jeg i sin tid har karakteriseret det som: et kraftcenter i konkurrence med de andre store kraftcentre, som findes.

En anden ting, vi må være klar over, er, at luftfartselskabet SAS og de fremmede luftfartselskaber, som kommer i vor lufthavn, må vide, om denne lufthavn kommer, og hvornår den kommer.

En tredje ting, som jeg ikke vil undlade at understrege, er, at erhvervslivet, og her tænker jeg i første række på de mange erhverv, som skal involveres i at anlægge denne lufthavn, også må have en rimelig tid til at forberede sig på at kunne være med i det. De fleste er nok klar over, at henimod 50 pct. af den maskinpark, som der er ofret millioner og atter millioner på i store virksomheder, som giver sig af med anlægsarbejder, står ledig i dette øjeblik og trues med yderligere ledighed — altså en investering, som vi får en meget ringe forrentning af i øjeblikket og fremover.

Vi må også være klar over, at denne situation gør, at erhvervslivet er dårligt stillet i konkurrencen over for de øvrige lande, som vi konkurrerer med på dette specielle om-

råde. Eller sagt på en kortere måde: det drejer sig om ved en så stor opgave som denne, at vi nu får tilrettelagt dels en arbejdsplan, dels en finansieringsplan, som meget nøje følger anlægsplanen, forstået på den måde, at når vi går i gang med det, kan der ikke være tale om anlægsstop eller andre ting, som generer dette anlæg. Det er af en sådan størrelsesorden, at det vil være galmandsværk, hvis vi ikke sætter alt ind på at gennemføre det i det øjeblik, vi går i gang med det. Den danske befolkning bør skrive sig bag øret, at det koster en anstrengelse, når dette skal laves på en tid, hvor vi også har en lang række andre opgaver at gennemføre under de økonomiske forhold, vi har.

Vi har også et andet problem, som vel bør berøres i denne forbindelse, og det er overlevelseshvesteringerne i Kastrup, som vi udmærket ved er store, uanset hvad vi gør. Det er en af de ting, som jeg både før og under min ministertid var og stadig væk er meget optaget af. Hvis vi kan gøre noget til at begrænse investeringerne i Kastrup ved tidligere at komme på Saltholm, bør vi gøre det. Jeg må erkende, at det resultat, som arbejdsgruppen er kommet til, og den opstilling, der er foretaget i hvidbogen, synes at være meget realistisk, men jeg havde ikke noget imod, om vi i trafikudvalget og forhåbentlig med ministerens bistand yderligere kiggede lidt på dette forhold, for det er jo en situation, som ikke er så ligetil.

Jeg har nu hørt det spørgsmål oplæst, hr. Aksel Larsen har stillet med hensyn til investeringerne i bane 12-30, og det er måske i nogen grad at foregribe det svar, som ministeren skal give, når jeg nu siger, at vi naturligvis i høj grad er opmærksom på disse overlevelseshvesteringer, men også må tage hensyn til alle de støjproblemer og andre problemer, der kan være. Men der er én ting, som er meget afgørende for mig personlig ud fra mine erfaringer, og det er, at vi ikke kan bringe det storkøbenhavnske områdes lufthavn i den situation, at den ikke er fuld funktionsdygtig over for et hvilket som helst fly, der måtte ønske at lande eller starte fra Kastrup eller Saltholm. Vi må leve sammen med visse besværligheder i overgangstiden. Der er intet andet at gøre; vi er selvfølgelig indforstået med at begrænse ulemperne i det omfang, det er muligt ad teknisk vej, men vi bør ikke af hen-

[Horn.]

syn til overgangen skabe de alt for store overlevelsesomkostninger, som let vil blive følgen, hvis man nu bøjer sig for alle de krav, der stilles.

Til slut vil jeg gerne nævne endnu en ting. Jeg har lagt mærke til, at der i provinsen ligesom er en ængstelse for, at det, vi nu går i gang med her, er københavneri. Jeg tænker her på, at provinsfolk stiller det op på den måde, at staten anlægger og driver den nye lufthavn plus kommende satellitlufthavne, som måtte til for, at vi kan dække hele området i statens regie, medens vi jo har været enige om, at i fremtiden må kommuner og amtskommuner finansiere anlæg og drift af provinsens lufthavne. Det er forståeligt, at provinsens folk forestiller sig, at dette er en forskelsbehandling, men det er det i realiteten ikke, for man kan simpelt hen ikke sammenligne de lufthavne, der findes i provinsen, og så den nordiske lufthavn. Man må hele tiden huske på, at det ikke blot er en nordisk, men også i høj grad en international lufthavn, som tjener mange penge ind. Den starter måske med at lægge pengene i København, men disse penge spredes jo ud over hele befolkningen i løbet af kortere eller længere tid igennem pengeomløbet, så de kommer os alle til gode. Jeg nævner dette for at undgå en trætte om københavneri over for provinsen.

Med disse bemærkninger skal jeg anbefale lovforslaget til en velvillig behandling.

Støhr Johansen: Der er nu hengået nogen tid, siden folketetinget sidst havde lejlighed til at beskæftige sig med det vigtige spørgsmål om løsningen af lufthavnsproblemerne i hovedstadsregionen. Men som jeg tidligere har givet udtryk for, må investeringer af den størrelsesorden, der her er tale om, kræve en uhyre grundig forberedelse med henblik på at undgå fejlinvesteringer, og der må også tages hensyn til mulighederne for at tilvejebringe de økonomiske ressourcer og den arbejdskraft, der skal til, når en ny storlufthavn skal bygges.

Derfor synes jeg, det er rigtigt, at vi har fået dette lovforslag til drøftelse nu, idet det jo drejer sig om planlægningen af en organisation, der kan stå for ledelsen af de store byggearbejder, der skal foretages. Jeg havde ellers forstået på ministeren, at samtidig

med at ministeren ville komme med anlægsforslaget om den nye storlufthavn, ville vi få dette lovforslag, men jeg tror i og for sig, det er rigtigt, at dette forslag er fremsat og behandles allerede nu, således at vi i denne situation kan tage stilling til en ny organisationsform, hvis opbygning og indhold i væsentlig grad vil komme til at bygge på de løsninger, som skal vedtages af det høje ting angående storlufthavnsagen. Det er ganske nødvendigt, at denne nye ledelse kommer med i de planlægninger, således at man er sikker på, at der kan komme den rigtige tidsfølgeplan, og at projektet kan blive diskuteret og ledet på en både rationel og effektiv måde.

Derfor mener jeg, det er rigtigt, at ministeren har udskilt spørgsmålet, og jeg kan på mit partis vegne anbefale lovforslaget.

Jeg vil dog gerne benytte anledningen til at fremsætte nogle bemærkninger angående hele spørgsmålet om trafikpolitikken her i landet. Jeg mener i og for sig, at tidspunktet snart er inde til, at vi får en trafikdebat her i folketetinget. Vi havde en i januar 1969, og det var jo også tanken, at vi skulle have haft en, før folketetinget blev sendt på ferie, men det nåede vi ikke. I trafikudvalget følger vi den planlægning, som trafikministeren arbejder med, og som ikke mindst den udsendte hvidbog i april er et udtryk for, men jeg mener, at der er så store problemer at drøfte, både vedrørende lufthavne, broer og hovedveje, at det ville være naturligt, om vi fik en gennemgribende trafikdebat også om prioriteringen af de store opgaver.

Når dette er sagt, skal jeg komme med nogle bemærkninger om det foreliggende lovforslag, der fastlægger rammerne for den styrelse, der skal varetage lufthavnsvæsenet i hovedstadsområdet og stå som bygherre for den nye storlufthavn.

Vi kan fra mit partis side fuldt ud tilslutte os den målsætning, der ligger i lovforslaget, nemlig at skabe en effektiv og slagkraftig organisation med en betydelig dispositionsfrihed til at varetage sine kommercielt prægede funktioner.

Som det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, kunne man tænke sig denne målsætning tilgodeset under forskellige organisationsformer. Der nævnes dannelsen af en statsejet offentlig korporation svarende til den form, som også hr. Horn nævnede

[Støhr Johansen.]

der er anvendt i det engelske lufthavnsvæsen, men som dog nok er en organisationsform, der måske er lidt fremmed for danske forhold. Man kunne også tænke sig aktieselskabsformen underbygget med en koncessionsordning, som man kender den fra telefonselskaberne. Det ville i hvert fald give en meget betydelig dispositionsfrihed i relation til de bevilgende myndigheder, og jeg mener, at vi i udvalget kan drøfte disse forskellige former.

I lovforslaget har ministeren imidlertid valgt at søge målsætningen fremmet i en statslig regie ved at foreslå dannelsen af en § 2-virksomhed med en ret betydelig dispositionsfrihed i relation til de statsbevillinger, der skal administreres, og med en selvstændig adgang til optagelse af lån, såvel indenlandske som udenlandske. Naturligvis kommer finansministeren ind i billedet, men der ligger vel også heri en finansiell sikkerhed for det nye direktorat og måske også en besparelse på renten, når lån kan optages med statsgaranti.

Vi kan også tilslutte os den anden hovedmålsætning, der ligger i lovforslaget, nemlig at driften af alle statslufthavne i hovedstadsområdet samles under én styrelse, og at denne styrelse får ansvaret for de anlægsarbejder, der i stort format skal ske ved bygningen af den nye storlufthavn og for øvrigt også den flyveplads ved Tune, som vi har beskæftiget os med her i det høje ting; senere er der jo også tale om en i Nordsjælland.

Men man kunne godt rejse spørgsmålet, om der er grund til afgrænsning af kompetencen for det nye direktorat til det storkøbenhavnske område, som jeg er enig i omfatter Københavns og Frederiksberg kommuner samt Københavns, Gl. Roskilde og Frederiksborg amter. Måske skulle det under udvalgsarbejdet nærmere overvejes, om ikke også de statslige provinshavne burde nyde godt af den nye effektive og forretningsprægede organisation. Det er dog ikke nogen stor udvidelse af kompetenceområdet, og det er jo i forvejen meningen at bevare havneadministrationen stort set uændret også i Kastrup, men under ledelse af det nye direktorat. Man kunne måske også se på, om det er velbegrundet, at de så-

kaldte hjælpetjenester, herunder særlig flyvelederne, undtages fra kompetenceområdet for det nye lufthavnsvæsen.

Jeg har forstået, at man begrunder det med en vis frygt for, at Københavns lufthavnsvæsen med hele sin organisationsform og med de målsætninger, jeg har omtalt, skulle gå på akkord med luftfartens sikkerhedsbestemmelser, der kan virke kapacitetsnedsættende og dermed fordyrende. Det er dog et spørgsmål, om ikke denne frygt er noget overdreven. Jeg ved i hvert fald fra SAS, som vel ingen kan mistænke for ikke at være et kommercielt præget foretagende, at der lægges den allerstørste vægt netop på overholdelsen af sikkerhedskravene, og man kan f. eks. også nævne, at sikkerhedsstyrelsen under DSB ikke ligger under et særligt område. Jeg tror heller ikke, at de øvrige store kunder i Københavns lufthavn vil lægge et pres på med det resultat, at den sikkerhedsmæssige stilling skulle blive forringet. Jeg mener ikke, at dette, at sikkerhedstjenesten eventuelt også kom under den nye lufthavnsledelse, ville medføre tilsidesættelse af noget sikkerhedskrav og dermed et medansvar for flyulykker.

Derimod er begrundelsen nok mere holdbar, når talen er om at begrænse flystøjen over Storkøbenhavn, men en fornuftig løsning af dette problem ligger vel nok så meget i den rette udformning af start- og landingsbaner, et forhold, folketinget jo til sin tid får den afgørende indflydelse på.

Men så er det, jeg gerne vil se rationelt på det og sige, at hvis man gik ind på den tankegang, blev der jo ikke meget tilbage af luftfartsdirektoratet. Det er naturligvis en uvæsentlig indvending, men nu, da vi netop ser rationelt på hele statsadministrationen og man forsøger at gennemføre nye rationelle metoder, er det vel heller ikke nogen skade til, om man i det hele taget overvejer nødvendigheden af luftfartsdirektoratets bestående. Man må regne med, at en række af medarbejderne vil søge over i det nye københavnske luftfartsvæsen eller i ministeriet, og hvis man vil overveje en nedlæggelse, eller hvis man vil ændre formerne, vil man undgå at have to ligestillede direktorater, noget, der efter min erfaring meget ofte kan give kompetencestridigheder; det er i virkeligheden bemærkningerne til lovforsla-

[Stærk Johansen.]

gets § 4 også inde på. I hvert fald vil jeg gerne i udvalget have lov til at se nærmere på disse spørgsmål.

I den nævnte § 4 i lovforslaget tales også om et lufthavnsrepræsentantskab, der skal bistå direktøren i de større sager. Det skal bestå af 9 medlemmer med indstillingsret fra personaleorganisationerne for de 3's vedkommende, medens SAS og Sterling Airways får hver 1 repræsentant. Medlemmerne beskikkes af trafikministeren, og et af medlemmerne beskikkes som formand. Jeg er helt enig i, at man ikke skal lave et repræsentantskab for stort, men jeg har dog den opfattelse, at man måske burde overveje, om der ikke skulle tilknyttes et enkelt medlem fra forvaltningen af hovedstadsområdet. Jeg tænker særlig på det store interessefællesskab, der opstår, når den nye storlufthavn skal anlægges og tilførselsvejene bestemmes. Jeg skal ikke her i salen afæske ministeren et svar på spørgsmålet om, hvad han har i tankerne; det kan vi måske høre lidt nærmere om i udvalget. Jeg vil gerne sige, at fra vor side ser vi med stor sympati på, at personalets organisationer skal besætte en tredjedel af pladserne; vi ser det som et eksempel på sundt og godt virksomhedsdemokrati og finder det rigtigt, at staten går foran på dette felt.

Efter disse bemærkninger af principiel natur vil jeg slutte med at udtale min tilfredshed med, at man nu er kommet et skridt nærmere løsningen af lufthavnsproblemerne i hovedstadsområdet, idet jeg er helt enig med hr. Horn i, at det ikke nær er et hovedstadsproblem alene, men at det drejer sig om erhvervslivet for hele landet, det drejer sig om Skandinavien, ligesom det i det hele taget bliver en nordeuropæisk lufthavn, som fremover vil få en meget, meget stor betydning for hele erhvervslivet og for de funktioner, som nødvendigvis skal udøves i et moderne samfund.

Måske måtte jeg til allersidst komme med et lille hjertesuk. Bygningen af denne lufthavn hviler jo tungest på hovedstadsområ-

det, når det drejer sig om den planlægning, hvis videreførelse lufthavnspøblemet har sinket. Jeg ved, at trafikministeren har beskæftiget sig meget med denne side af sagen, hvad der jo fremgår af notatet fra vejdirektoratet om motorvejsplanerne på Amager, som trafikudvalget har fået tilsendt og har haft lejlighed til at sætte sig ind i. Jeg kan ikke sige, om dette notat er et udtryk for, at man har fundet de vises sten; det kan også godt være, der er andre løsninger. Men jeg vil gerne understrege, at med hele den udbygning, der finder sted på Amager og for øvrigt andre steder i hovedstaden, er det bydende nødvendigt, at man inden længe finder frem til en ordning med fastlæggelse både af hovedvejene og af de tunnelbaner, der skal føres derud, at man altså får en samlet plan, for alt er ved at gå i stå i hovedstaden, fordi man venter på denne generalplanlægning. Jeg vil derfor meget stærkt henstille, at vi tager dette spørgsmål op, for som det er nu, er der alt for meget, der går i stykker.

Med disse bemærkninger vil jeg gerne anbefale det foreliggende lovforslag. Jeg håber, det kan få en hurtig gang gennem folketinget, da loven, som vi ved, skal træde i kraft den 1. april 1971.

Vi har altså her et forslag til en lov om Københavns lufthavnsvæsen, som efter min opfattelse vil være medvirkende til, at vi stadig kan opretholde det høje stadi, som vi har, hvad lufthavnen angår — et af de meget store økonomiske aktiver, vi har i Danmark.

Enggaard: Da mit partis ordfører i denne sag, hr. Holmberg, desværre ikke kan være her i dag, skal jeg på venstres vegne fremsætte nogle bemærkninger i anledning af forslaget til lov om Københavns lufthavnsvæsen. Dette forslag blev jo fremsat første gang i foråret 1970 her i det høje ting, og et af formålene med at fremsætte det dengang var ligesom at inspirere til en offentlig debat omkring disse forhold sommeren igennem, sådan at folketinget og herunder også det

[Enggaard.]

udvalg, der nu skal behandle lovforslaget i de kommende uger, kunne have nogen orientering om de synspunkter, som gør sig gældende. Imidlertid må man nok beklageligvis konstatere, at der ikke er kommet nogen offentlig debat af nævneværdig betydning omkring disse ting, og at vi derfor i den henseende ingen vejledning har fået.

Det lovforslag, som er fremsat, er jo i virkeligheden en konsekvens af den principbeslutning, som folketinget tidligere har truffet om, at udbygningen af Københavns lufthavn i Kastrup skal ske på øen Saltholm. Jeg tror, det er vigtigt, at der gennem etableringen af rammerne omkring den videre udbygning gives den fornødne fasthed og sikkerhed omkring den beslutning, som her blev truffet. Selve formålet, nemlig at tilvejebringe en mere effektiv styrelsesform for de storkøbenhavnske lufthavne, må vi vel alle kunne være enige om. Et sådant foretagende, der jo erhvervsøkonomisk bliver af et meget, meget betydeligt omfang, og som får en meget stor økonomisk omsætning, vil være meget følsomt over for selve styrelsesformens større eller mindre effektivitet, og derfor vil det være en meget central ting, at man etablerer ledelsesformen sådan, at ledelsen får en større dispositionsfrihed, end der er normalt for egentlige statsvirksomheder. Jeg tror, at spørgsmålet om låneadgangen ved udbygning af en sådan virksomhed er et meget centralt punkt her.

Jeg tror i øvrigt, at spørgsmålet om at give ledelsen for egentlige statsvirksomheder en større dispositionsfrihed er en sag, der ikke alene vedrører det lovforslag, som vi her behandler, men må også med betydelig fordel kunne tages op i andre selskaber af produktionskarakter på transportområdet.

Med hensyn til selskabets struktur må man gøre sig klart, at der i forbindelse med etableringen af denne organisation må ske en delvis overflytning af personel fra luftfartsdirektoratet, således at de anlægsopgaver, der bliver tale om ved de storkøbenhavnske lufthavne, i fremtiden skal varetages af det nye organ. Men jeg tror også, det er væsentligt at understrege, at opbygningen af det nye organ må ske gradvis, at det må ske i takt med de anlægsopgaver og -behov, som måtte blive aktuelle.

I forbindelse med etableringen af den nye

styrelse for de storkøbenhavnske lufthavne anser jeg det for vigtigt, at personalet inden for de lufthavne, der skal samarbejde, hvor der skal være en ønskelig arbejdsdeling indbyrdes mellem lufthavnene, må have én ansættelse, d. v. s. at det ikke nødvendigvis er bundet til den enkelte plads, at det er ansat under samme instans, og at personalet er ansat under samme ansættelsesform. Det indebærer det gamle princip, som vi fra venstres side ofte har hævdet i forbindelse med offentlige ansættelser, at der til samme stilling kun bør ansættes folk under samme ansættelsesform. Den omstændighed, at sikkerhedstjenesten efter lovforslaget fortsat skal bero under luftfartsdirektoratets område, medfører efter mit skøn ingen komplikationer i denne henseende, men da ordførelsen for det konservative folkeparti, hr. Støhr Johansen, nævnte dette problem, skal jeg gerne sige, at jeg er parat til at drøfte denne enkelthed i forbindelse med udvalgsbehandlingen.

Jeg tror i øvrigt, at der vil være en række andre ting i forbindelse med lovforslaget, som fordrer drøftelse i det lufthavnsudvalg, som sidder i øjeblikket, men jeg vil gerne understrege, at da dette lovforslag bør have virkning fra 1. april 1971, er den tid, der er til rådighed til udvalgsarbejde i folketinget, ikke ubegrænset lang, og vi bør formentlig tilstræbe, at lovforslaget er gennemført, inden tinget tager på juleferie.

Helge von Rosen: Jeg tror, det er rationelt, når man i valget imellem organisationsformerne statsejet, offentlig korporation, aktieselskab og statsvirksomhed af § 2-typen i finansloven har foretrukket den sidste. Både hensynet til rimelig dispositionsfrihed og til opbygningen af Københavns lufthavnsvæsen som et integreret led i den statslige administration under sædvanlig parlamentarisk kontrol vil hermed forhåbentlig blive tilgodeset. Jeg tror gerne, at en statsejet, offentlig korporation er en god måde at drive lufthavn på i England. Labour har jo stået fadder til systemet, siger Hr. Horn, men det ville være en mærkværdig fisk at have gående i det hjemlige bassin. Fordelelene ved aktieselskabsformen på den anden side har jeg også svært ved at få øje på, når det drejer sig om en statsejet virksomhed som lufthavnen. Jeg tror altså, det er godt,

[Helge von Rosen.]

at disse organisationsmuligheder er sat til side, men jeg må tilføje, at hr. Horns antydninger før om nordisk deltagelse, hvis jeg opfattede dem ret, i storlufthavnen igen åbner andre perspektiver. Må jeg spørge ministeren, om der er noget om nordisk deltagelse nu, og om han har kommentarer til hr. Horns antydninger.

Samordningen af Københavnsregionens lufthavne i anlægs- og driftsvirksomheder under ét organ forekommer tiltalende, ligesom frigørelsen fra ministeriets departement forekommer rationel, og den er jo også i god overensstemmelse med reformplanerne for statens administration i øvrigt. Forholdet til luftfartsdirektoratet og dets reduktion — og så vidt jeg kan se tilnærmelsesvis udslettelse — ved de kommende kommunale lufthavnsovertagelser ude i landet er et moment, der må belyses nærmere under udvalgsarbejdet. Det virker tilfredsstillende, at man erkender, at en finansiering af anlæggene uden om statsbudgettet ikke ville løse det realøkonomiske problem, som anlægget af en storlufthavn er. Anlægget og den senere udbygning må altså indgå i den generelle prioriteringspolitik, og det hvad enten udbygningen sker ved lånfinansiering eller selvfinansiering via afgifterne, ligesom det også bør være en selvfølge, at opsparede midler anbringes på mellemregning med finansministeriet.

Forslaget om, at driften skal ske efter forretningsmæssige eller kommercielle principper, som der også tales om, forekommer vel umiddelbart tiltalende, men er dog måske ikke helt uskyldigt eller klart. Princippet kunne opfattes som maksimering af driftsresultatet på samme måde, som hvis det f. eks. var en privatejet virksomhed. Det kan man for så vidt ikke have noget imod, vel at mærke hvis der ikke opstår en divergens i forhold til samfundsøkonomisk resultatmaksimering, som efter det radikale venstres mening bør være det afgørende, men statens ejerinteresse gør jo også det forretningsmæssige princip foreneligt, måske overensstemmende med det samfundsøkonomiske. Jeg ved ikke, om ministeren vil kunne forklare noget nærmere om det; i hvert fald må vi jo komme tilbage til det under udvalgsbehandlingen.

Reglerne om afgiftsfastsættelse efter fi-

nansudvalgets godkendelse og lånoptagelse efter samråd med finansministeren peger klart i retning af, at samfundsøkonomiske principper eller i hvert fald helhedshensyn skal respekteres. Det synes også at fremgå af bemærkningerne om afgiftsfastsættelse på et kommercielt betinget niveau og, som det tilføjes, „i overensstemmelse med almindelige trafikpolitiske synspunkter“, at den samme ledetråd har været ministerens.

Et selvstændigt spørgsmål er bemærkningerne om, at tilbringersystemet til Saltholm regnskabsmæssigt skal holdes adskilt fra lufthavnen, og at tunnelafgifterne dels skal dække tunnelomkostningerne, dels være redskab for regulering af kollektiv og individuel trafik. Jeg ser heri en bekræftelse på, at det kommercielle hensyn skal underordnes det samfundsøkonomiske eller generelt trafikmæssige, men ministerens intentioner i øvrigt er kun antydet. Jeg kunne gætte på, at det er en intention, at bilbenyttelsesafgiften er tænkt fastsat så høj, at kollektiv trafik skal gøres rentabel. Det er muligvis rationelt, men en bedømmelse forudsætter, at man foretager kalkuler cost-benefit-kalkuler med bl. a. trafikanternes tidsforbrug taget med i regnestykket; det er jo helt afgørende samfundsøkonomisk. Udvalgsbehandlingen vil formentlig kaste lys over dette problem og også over tanken om tilbringertrafikkens økonomi adskilt fra lufthavnens. Den rent regnskabsmæssige adskillelse, der er antydet, er ikke afgørende efter min mening, men for den trafikpolitiske linje, der skal afstikkes, bør lufthavnen og dens tilbringersystem være en helhed.

Jeg skal ikke komme ind på den bevilingsmæssige halvautonomi for lufthavnsvesenet, som er omtalt i bemærkningerne. Under udvalgsbehandlingen bør forslaget herom belyses bl. a. gennem de erfaringer, der er indhøstet i tidens løb fra andre § 2-virksomheder af lignende karakter.

Jeg skal på det radikale venstres vegne anbefale lovforslaget til velvillig behandling.

Arne Larsen: På socialistisk folkepartis vegne skal jeg erklære, at vi i og for sig er meget tilfredse med det af ministeren fremsatte lovforslag til organisering af Københavns lufthavnsvesen. Vi er af den overbevisning, at det haster med at komme videre med løsningen af vort storlufthavnsproblem

[Arne Larsen.]

her i Københavnsområdet, og vi ser forslaget som et led i bestræbelserne for så hurtigt, så gnidningsløst og så godt som muligt at få løst disse spørgsmål.

Vi har her i folketinget vedtaget en principbeslutning om anlæg af en storlufthavn på Saltholm. Vi skal videre. Det er jo ikke nok med principbeslutninger, og nu må vi opfatte det lovforslag, som vi behandler i dag, som det næste skridt på vejen til virkeliggørelse af disse principbeslutninger. Nu har den højtærede minister altså valgt at gå løs på opgavens videre løsning ved at fastlægge rammerne for den organisationsform, som Københavns lufthavnsvæsen bør have, og jeg er da helt enig i, at det vil være rigtigt at lægge såvel ansvaret for anlægget af den store nye lufthavn som driften og den videre udvikling i et ganske bestemt organ under samme styrelse, under samme ledelse. For vi finder, at der bør skrides til handling så hurtigt som det nu er teknisk og økonomisk muligt at magte opgaven.

Der har af andre ordførere været rejst en hel række problemer i forbindelse med den kommende storlufthavn på Saltholm og overlevelsesplanerne for Kastrup. For vort partis vedkommende vil vi være interesseret i at få en udflytning til Saltholm så hurtigt, som det overhovedet er gørligt, og derfor altså også i at få skabt et effektivt organ, som kan forestå anlægget af Saltholm. Vi ved, at det med hensyn til overlevelsesplanerne for Kastrup er et stort problem, om det er nødvendigt med de store investeringer, som der tilsyneladende bliver tale om. Hvis man sætter overflytningen fra Kastrup til Saltholm til slutningen af 1980-erne, er det mere end 1.200 mill. kr., som fortsat skal investeres i Kastrup, og det var jo muligt, at en del af disse penge kunne spares ved en hurtigere udflytning til Saltholm.

Det har også været nævnt, at det efter overlevelsesplanen for Kastrup var nødvendigt at anlægge endnu en tværbane til 12-30 med de støjmæssige konsekvenser, det kan og vil få. Det lidet ønskelige i at klare en løsning af problemet på denne måde er vel også fastslået indtil trivialitet, og borgerne derude på Amager er jo i høj grad interesseret i en overflytning til Saltholm så hurtigt som muligt. Men det er klart, at det er en stor opgave, som skal løses, og at der skal

skabes en teknisk organisation og et teknisk apparat af omfattende karakter.

Jeg har tit og ofte her i folketinget, når vi har diskuteret store trafik anlæg, hørt det argument, at hurtigheden, effektiviteten, afhang af, om man kunne få de nødvendige teknikere, og at det faktisk altid var teknikermangelen, som lagde en vis bremse på udviklingen. Derfor må det være af interesse at få klarert især dette problem, for jeg er da klar over, at hele udflytningen til Saltholm jo ikke kan løses uden en meget stor stab af dygtige teknikere, og det er derfor også påkrævet, at man i god tid er ude efter at finde de nødvendige kvalificerede kræfter til at løse denne opgave.

Jeg ser i bemærkningerne til lovforslaget, at ministeren siger noget om, at vi skal have et vej-tunnelanlæg over til Saltholm, og at det er et spørgsmål, hvorvidt Københavns lufthavnsvæsen tillige skal være bygherre af denne vej-tunnel. Er det så ensbetydende med, at vi nu lægger os fast på en bestemt løsning i forbindelse med overføringen af passagerer til og fra Saltholm, altså ved et vej-tunnelanlæg? Det kunne jo godt tænkes, at vi skulle have andre kollektive trafikmidler i anvendelse for at bringe passagerer fra og til Saltholm, så vi måske også var nødsaget til at have en tunnel eller spor for kollektive trafikmidler, S-baner eller tunnelbaner fra København. Det vil jeg så afgjort håbe er inde i billedet ved løsningen af den faste forbindelse mellem Amager og Saltholm.

Der har været talt en del om organisationsformen for Københavns lufthavnsvæsen, og der siges i bemærkningerne, at arbejdsgruppen, som har behandlet problemet, er gået ud fra, at en finansiering af anlæggene uden om statsbudgettet ikke ville løse det realøkonomiske problem, der er forbundet med anlæg af en storlufthavn. Jeg synes, at denne påstand forlanger en nærmere argumentation. Det er muligt, at den er rigtig, at det ikke kan løses på anden måde end via statsbudgettet, men jeg synes nok, at det trænger til en lidt nærmere forklaring. At virksomheden med hensyn til den penge-mæssige finansiering af anlægsarbejderne formentlig vil være bedre stillet som særlig statsvirksomhed end som et selskab, tror jeg nok er rigtigt, og det er vel også den egentlige begrundelse for, at man skaber den

[Arne Larsen.]

form for statsejet virksomhed, som man gør. Spørgsmålet om andre former har været rejst: et statsejet, offentligt kooperativt foretagende eller aktieselskabsformen. Jeg vil ikke her på stående fod tage stilling til disse tre former; jeg tror, at det, ministeren er inde på, er rigtigt eller det mest logiske, men derfor kan der godt være anledning til at diskutere selskabsformen nærmere i storlufthavnsudvalget. Én ting er givet: det er nødvendigt, at dette foretagende får store bevægelsesmuligheder og selv bliver i stand til at lede driften af foretagendet uden for megen indblanding udefra. Jeg anser det for at være rigtigt og nødvendigt, at der bliver en vis frihed til at disponere, og heri ligger vel forskellen i forhold til andre statsejede virksomheder, som ikke har haft denne bevægelsesfrihed.

Jeg er i øvrigt enig i, at der bør vælges et repræsentantskab, og jeg finder, at det er stort nok med 9 medlemmer. Jeg har også med interesse set, at ministeren foreslår, at personaleorganisationerne under det nye Københavns lufthavnsvæsen skal indstille 3 af dette repræsentantskabs 9 medlemmer. Det er en glædelig udvikling, vi her er inde i, at der bliver taget tilbørligt hensyn til personaleorganisationerne og deres mening om og indstilling til disse ting, og jeg vil også mene, at man måske i styrelsesvedtægten mere konkret skal fastslå, hvilke former for virksomhedsledelse og virksomhedsdemokrati der skal være i det nye foretagende.

Også mit parti er interesseret i en hurtig gennemførelse af lovforslaget, og jeg kan tilslutte mig hr. Enggaards tanke om, at vi gør dette lovforslag færdigt så hurtigt, som det nu er gørligt, sådan at der bliver en rimelig tid til at få det hele op at stå, og sådan at vi kan virkeliggøre lovforslagets § 7, at loven kan træde i kraft 1. april 1971.

Ministeren for offentlige arbejder (Guldberg): Jeg vil gerne begynde med at sige, at de forskellige indlæg næsten alle har beskæftiget sig med spørgsmålet om, hvorvidt den bestemte form, der i lovforslaget er valgt for et sådant foretagende, og som altså ikke er helt identisk med den, de hidtidige § 2-virksomheder har, men afviger noget, er den allerbedste eller allerheldigste løsning. Jeg vil gerne mere generelt om dette sige, at der er

jo tale om en afvejning af de forskellige hensyn, som man også fra forskellig side har været inde på; hensynet til de, jeg kan godt sige administrative og forretningsmæssige synspunkter, som ministeriet for offentlige arbejder naturligvis i særlig grad har måttet have for øje, hensynet til organisations- og personaleforhold og hensynet til statsfinansielle forhold. Denne afvejning er altså faldet ud til fordel for det forslag, som her er fremsat, og jeg har i og for sig fornemmelsen af, at der alt taget i betragtning er sket en ganske heldig afvejning af disse forskellige hensyn. Jeg lagde jo mærke til, da man fra de forskellige ordføreres side kommenterede forslaget, at nogle lagde lidt vægt på den ene side af denne afvejning, og andre lagde lidt vægt på den anden, og det tyder jo på, at der nok er en forholdsvis rigtig balance i det. Det er ganske klart, at organisationsformen er valgt for at få et værktøj, som kan danne grundlag for løsningen af en opgave, der i forvejen, som lufthavnen er i dag, i virkeligheden er for stor, og som vil blive større i løbet af årene med en meget vanskelig både forretningsmæssig og administrativ opgave med udviklingen af en eksisterende virksomhed sideløbende med forberedelsen af en overflytning af denne virksomhed til et andet sted. Det er en meget stor opgave, og derfor er der lagt megen vægt på både finansieringsmæssigt og administrativt at skabe en ramme, som egner sig til forretningsmæssige dispositioner, men naturligvis må, som også hr. Helge von Rosen var inde på det, virksomheden som et offentligt foretagende være underlagt kontrol, ligesom der må være mulighed for at øve en vis indflydelse på den. Men alle disse ting kan man jo drøfte nærmere i udvalget, dette er blot mit generelle svar.

Hr. Støhr Johansen var inde på forholdet mellem dette område og de statslige lufthavne andre steder i landet og også på spørgsmålet om sikkerhedstjenestens rimelige placering det ene eller det andet sted. Det er i og for sig ganske velovervejet — så kan man selvfølgelig diskutere, om det er det rigtige resultat, man er kommet til — at man har søgt at udskille de forretningsmæssige og administrative, derunder også de anlægsmæssige og driftsmæssige, områder, som meget klart har behov for en meget ef-

[Ministeren for offentlige arbejder.]

fektiv og moderne form for virksomhedsledelse. Man må erkende, at sikringstjenesterne ikke helt falder ind under den samme betragtning, men de kan udmærket godt administreres sammen med det. Man må samtidig have for øje det, som flere ordførere, bl. a. hr. Horn, også har været inde på, at foretagendets omfang også sammenlignet med andre lufthavne er ganske kolossalt. Vi regner med, at driftsindtægterne på Københavns lufthavn i indeværende år er af størrelsesordenen 110 mill. kr., det er altså alene målt på denne måde en virksomhed af en alvorlig størrelse. Provinslufthavnene sigter vi nærmest mod, efterhånden som det kan lade sig gøre og der er økonomisk grundlag for det, at få placeret anlægs- og driftsmæssigt, men ikke sikringsmæssigt, på amtsplan. Det er noget, der må gøres efterhånden, men det vil være rimeligt bl. a. af hensyn til ligestillingen mellem disse lufthavne. I dag kan der nok siges at være en vis ulighed, idet man nogle steder har kommunale, andre steder statslige og atter andre steder private rutelufthavne, hvad der nok kan give lidt forskelsbehandling. Dette kunne altså bringes på plads, og også i denne relation er sikringstjenesten en naturlig ting at holde udenfor som den fælles, vi kan godt sige statslige opgave, som hver af lufthavnene så må have. Det er altså ud fra disse ligestillings- og forretningsmæssige betragtninger, at delingen er sket, som den er.

Jeg vil også gerne sige til hr. Stæhr Johansen, at jeg er meget enig i og vil i og for sig takke for bemærkningerne om denne sags betydning for den københavnske planlægning. Det er ikke alene i det københavnske område, men sandelig også i trafikministeriet, at man mærker, hvor afgørende betydning for hele planlægningen folketingets principbeslutning om lufthavnens flytning har. Det er en stor opgave, og vi skal have tilvejebragt den organisation eller det apparat, der skal løse den, gennem dette lovforslag. Der er mange andre ting, og det, at det tager sin tid, kan jo ofte gøre offentligheden utålmodig, det kender man, og det kan så ligesom føre til, at man begynder at diskutere, om det er alvor. Det er selvfølgelig for planlægningen en meget ubehagelig diskussion, fordi det ligesom giver usikkerhed ved tilrettelægningen af andre dispositioner.

Derfor er jeg glad for de bemærkninger, der er faldet her både fra hr. Stæhr Johansen og fra anden side om, at det skal man ikke tage fejl af. Denne opgaves løsning skal have sin tid, men man skal ikke tage fejl med hensyn til det planlægningsmæssige, det lægges til rette på dette grundlag, og vi binder os mere og mere, kommuner og staten er i deres planlægning bundet mere og mere af den beslutning, og dermed ligger jo også forpligtelsen til at gå videre med den i det omfang og i det tempo, som vi nu kan, og som der jo senere vil blive lejlighed til at drøfte ved en anden lejlighed i denne folketingssamling.

Jeg skal lige til sidst svare hr. Arne Larsen på et konkret spørgsmål om vej-tunnel. Det er nævnt i bemærkningerne, det er rigtigt, og man skal se dette på den baggrund, at det oplæg, der ligger fra planlægningsudvalget vedrørende overflytningen af lufthavnen til Saltholm, er baseret på den såkaldt samlede plan og den samlede overflytning, som altså var baseret på det nævnte vej-tunnelforslag. Nu er situationen imidlertid den, at der arbejdes med at undersøge spørgsmålet om en mere etapevis overflytning, og det rejser naturligvis også spørgsmålet om, hvilken forbindelse til og fra man skal begynde med. Disse spørgsmål er ikke afklaret, og der skal altså ikke lægges andet i ordet vej-tunnel, end at det er en henvisning til den plan, der på det tidspunkt, da dette lovforslag blev udarbejdet, var fremme.

Jeg vil gerne takke for den meget brede tilslutning og give tilsagn om, at vi fra ministeriet for offentlige arbejders side under det kommende udvalgsarbejde skal gøre alt, hvad vi kan, for at bidrage til den hurtige behandling, der fra flere sider er ytret ønske om. Det er også af overordentlig stor interesse for os, for det er rigtigt, som man har sagt, at der skal bygges en organisation op her, og det skulle meget gerne være sådan, at vi kunne begynde at bygge den op den 1. april. Derfor ville det være væsentligt, om dette lovforslag kunne gennemføres relativt hurtigt, og jeg siger tak for det tilsagn, der er givet fra flere sider om at medvirke hertil.

Horn: Jeg vil gøre en enkelt bemærkning til de synspunkter, som den højtærede minister og hr. Helge von Rosen fremdrog ved-

[Horn.]

rørende formen. Hr. Helge von Rosen sagde, at det var en mærkelig fisk, der ville blive resultatet af det, vi foreslår. Den er nu ikke så mærkelig, for som hr. Stæhr Johansen også nævnte, kender vi den jo udmærket: de store telefonselskaber, vore store elværker og SAS. Det er dér, vi kommer tættest ind på det, som gerne til sin tid skulle blive virkeligheden med den store virksomhed her.

Jeg forstår godt, at man for at imødekomme den moderne tid har været klar over, at man ikke burde komme med en ren § 2-virksomhed. Men jeg er sikker på, der er mange i regeringspartierne og også i regeringen, som er enige i vort synspunkt, nemlig at når det drejer sig om anlæg og fremtidig drift af en virksomhed af denne karakter og størrelse, vil man opnå en større effekt ved at gøre den til et aktieselskab. Men det må vi nu fortsætte drøftelsen af i udvalget. Jeg forstår, at der ikke er hård modstand imod de synspunkter, vi her har gjort gældende, men vi må snakke videre om det.

Hr. Stæhr Johansen nævnte et par ting, som også vel kræver en tilkendegivelse fra vor side. Det første er det spørgsmål, som også dækkes af forslaget, at få delt luftfartsdirektoratet sådan, at produktionssiden bliver det ny selskab, mens kontrolsiden bliver tilbage som en rent statslig virksomhed. Vi kan vel ikke sige, at der har været særlig forargelige eller meget uheldige forhold ved den sammenblanding, vi nu har af drift og kontrol, men efterhånden som virksomheden bliver større, vil jeg anse det for særdeles hensigtsmæssigt, at man får det skilt ad, sådan at der bliver et organ, som har med sikkerheden, hjælpetjenesten, koncessions-tildelinger, og hvad der nu hertil måtte høre, at gøre, og at anlæg og drift ordnes af det selskab, som tænkes oprettet. Vi ved jo, som hr. Stæhr. Johansen også var inde på, at der let kan opstå kompetencestridigheder. Også på den baggrund tror jeg, at vores tanker vil være særdeles hensigtsmæssige.

Så var hr. Stæhr Johansen, som naturligt er med den vægt, han har i det storkøbenhavnske område, inde på, at i det repræsentantskab, man forestiller sig nedsat, skulle det storkøbenhavnske område også være repræsenteret bl. a. med den motivering, at

der bliver nogle vejanlæg og andre følge-virkninger af forslaget, som i høj grad vil påvirke ikke alene Københavns kommune, Tårnby og Dragør kommuner, men mange flere. Men ud fra den betragtning, jeg gjorde gældende til sidst i mit første indlæg om forholdet København-provins, synes jeg ikke, man skal rejse det problem fra københavnsk side, medmindre man også vil gå ind med nogle penge. Jeg forstår det sådan, at vi egentlig her i salen er enige om, at nu er det dem, der betaler, som også bestemmer. Dette skal ikke opfattes som et diktat i alle tilfælde, men det er nu en god skik, og vi ved jo fra vores egen barndom eller familienstiftelse, at der må være nogle, som bestemmer, og det er også dem, der skal have sliddet og slæbet med at skaffe pengene. Hvis man fra det storkøbenhavnske område — det ville ikke være unaturligt, men det ville naturligvis være nemmere, hvis man tænkte sig den aktieselskabsform, som vi er inde på — gik ind med et eller andet beløb, så måtte man selvfølgelig have medbestemmelsesret.

Hvad vejanlæggene angår, skal de selvfølgelig tages med på råd, men give dem en repræsentant i repræsentantskabet for at få rådgivning fra dem, det synes jeg ikke ville være rimeligt over for landets øvrige skatteydere. Nu kan det selvfølgelig tænkes, når ministeren skal udpege repræsentanter, at man har så fremragende repræsentanter i området, at man tilfældigvis, uden at indskyde penge i foretagendet, alligevel kan blive repræsenteret. Det får vi se — men der er jo også folk i provinsen, som nok vil holde øje med, hvordan København placerer sig i dette forhold.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Anden næstformand (Hanne Budtz): Efter de faldne udtalelser foreslår jeg, at lovforslaget henvises til det udvalg, som tinget har nedsat til at drøfte problemer og modtage information vedrørende en ny storlufthavn og en fast forbindelse over Øresund. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående forslag til lov om ændring af lov om mindstepriser for fisk.

Valgt blev: *Henry Møller, Henning Andersen, Burgdorf, Adam Møller, Henry Sørensen, Jens Frandsen, Kofoed, Amtoft, Erik Hansen (Ålborg amt), Martin Pedersen, Risgaard Knudsen, Poul Dalsager, Søren B. Jørgensen, Axel Ivan Pedersen, Bertel Pedersen, Holm Tved og Vivike.*

Den næste sag på dagsordenen var:

Valg af 21 medlemmer til et udvalg angående forslag til lov om ændring af lov om foranstaltninger mod olieforurening af havet.

Valgt blev: *Henning Andersen, Knud Bro, Juul-Madsen, Langkilde, Gerda Møller, Henry Sørensen, Arne Christiansen, Niels Jørgen Nielsen, Johan Philipsen, Amtoft, Jørgen Andersen, Dagmar Andreasen, Kampmann, Camre, Knud Hertling, Holst, Egon Jensen, Waldemar Laurson, Otto Mørch, Chr. Thomsen og Vivike.*

Den sidste sag på dagsordenen var:

Valg af 10 medlemmer til statens jordlovsudvalg.

(Jfr. tidenden sp. 96)

Valgt blev: Folketingsmand *Chr. R. Christensen*, folketingsmand *Niels Ravn*, folketingsmand *Niels Eriksen*, gårdejer *Aksel Petersen*, folketingsmand *Svend Haugaard*, forpagter, amtsrådsmedlem *Svend Jørgensen*, husmand *Poul Rosager Hansen*, parcelist *Ejler Jensen*, folketingsmand *Risgaard Knudsen* og folketingsmand *Evald Kristensen*.

Anden næstformand (*Hanne Budtz*): Der er ikke mere på dagsordenen.

Medlemmer af folketinget *Finn Christensen*, *Albertsen*, *Bundvad*, *Camre*, *Erling Dinesen* og *Anker Jørgensen* har meddelt mig, at de ønsker skriftligt at fremsætte:

Forslag til folketingsbeslutning angående midlertidigt stop for udstedelse af arbejdstilladelse til gæstearbejdere.

Skriftlig fremsættelse af forslag.

Ordføreren for forslagsstillerne (*Finn Christensen*): Hermed tillader jeg mig for folketinget at fremsætte forslag til folketingsbeslutning om midlertidigt stop for udstedelse af arbejdstilladelser til gæstearbejdere.

Det er vigtigt for mig indledningsvis at understrege, at forslaget ikke må opfattes som værende vendt mod de gæstearbejdere, vi her i landet har brug for til forøgelse af produktion og eksport. Tværtimod skal det tjene til beskyttelse af gæstearbejderne.

Det er også vigtigt at få behovet for antallet af gæstearbejdere nøje undersøgt.

Det er også af helt afgørende betydning at sikre gæstearbejderne socialt forsvarlige forhold at leve og arbejde under, og hovedformålet med forslaget er at få skabt ordnede og rimelige vilkår for gæstearbejderne.

Den pause i tilstrømningen af gæstearbejdere, som tilsigtes med det midlertidige stop, bør altså anvendes til at få bragt forholdene i orden.

Det gælder først og fremmest den registrering, som er forudsætningen for, at der effektivt kan gribes ind imod misbrug af gæstearbejdere. Denne registrering burde for længst være gennemført.

Spørgsmålet om helbreds kontrol må ordnes og ordentlige bolig- eller indkvarteringsforhold sikres.

Ligeledes må der gribes ind over for den — efter sigende — betydelige illegale indvandring.

Vi kan simpelt hen ikke være de nuværende forhold bekendt. Derfor mener jeg også, at arbejdsministeriet og dets institutioner må have det samlede ansvar for løsningen af gæstearbejdernes problemer; det gælder også udstedelsen af arbejdstilladelser.

Jeg anbefaler hermed forslaget til folketingets velvillige behandling.

Anden næstformand (*Hanne Budtz*): Der er ikke mere at foretage i dette møde.

Folketingets næste møde afholdes i morgen, onsdag den 28. oktober, kl. 13 med følgende dagsorden:

- 1) *Spørgsmål om meddelelse af orlov til medlem af folketinget Bodil Koch.*
- 2) *Spørgsmål om indkaldelse af stedfortræderen for medlem af folketinget Bodil Koch.*