

Det andet lovforslag, der beror på lufthavnsinvesteringernes indpasning i prioriteringen af de fremtidige store trafikprojekter, vil omhandle bl. a. udformning af anlæggene og tidspunktet for disses påbegyndelse.

Til § 1.

Med forslaget om oprettelse af Københavns Lufthavnsvæsen som en ny statsvirksomhed vil det blive nødvendigt at foretage en udskillelse af lufthavnsvirksomheden i det storkøbenhavnske område fra statslufthavnene og at beskrive de funktioner under statens luftfartsvæsens og ministeriet for offentlige arbejds nuværende administration, som skal overføres til den nye institution. De øvrige statslufthavne under finanslovens § 2.05. forbliver under luftfartsvæsenets administration, indtil de i overensstemmelse med planerne herom måtte overgå i kommunalt regi. Ved beskrivelsen af Københavns Lufthavnsvæsens funktionsområde er det forudsat, at der kan træffes aftale om at lade ikke-statslige lufthavne i Københavnsområdet, f. eks. Skovlunde flyveplads, administrere gennem Københavns Lufthavnsvæsen på de vilkår, hvorom der kan opnås enighed med staten. Det kan i denne forbindelse også tænkes, enten at Københavns Lufthavnsvæsen påtager sig at anlægge nye lufthavne for småflyvningen mod godtgørelse af anlægsudgifterne fra vedkommende kommuner, eller at Københavns Lufthavnsvæsen for ejerens regning forestår driften af sådanne lufthavne indenfor regionen, hvorved helhedssynspunkter for trafikens afvikling bedre kan tilgodeses. Det er dog ved lovforslagets udarbejdelse forudsat, at Københavns Lufthavnsvæsen anlægger og driver de aflastningslufthavne i regionen, som bliver nødvendige for at sikre en økonomisk trafikafvikling på hovedlufthavnene. Den planlagte lufthavn, Vest, ved Tune og en senere påtænkt lufthavn, Nord, i Nordsjælland, agtes derfor anlagt som statslufthavne.

Eftersom den organisatoriske opbygning af den nye institution kræver nogen forberedelse, er det forudsat, at virksomheden først etableres pr. 1. april 1971. Herved bliver der fornøden tid til at optage de tilsagte forhandlinger med vedkommende personaleorganisationer om problemer i forbindelse med personalets overførelse fra statens luftfartsvæsen, om den organisatoriske opbygning af den nye virksomhed og om den fremtidige personalepolitik, ligesom der bliver tid til at gennemgå luftfartsdirektoratets bemanning og organisation, der må tages op til revision, når

størstedelen af funktionerne på planlægnings- og anlægsområdet overføres til Københavns Lufthavnsvæsen. Derimod findes det rationelt, at lade de luftfartshjælpetjenester, der almindeligvis betegnes sikringstjenesterne, omfattende flyveleder-, flyveradio- og flyvevejrtjeneste, forblive under statens luftfartsvæsen.

Da det først ved udarbejdelsen af forslag til anlægslov for Saltholm lufthavn vil være muligt at tage stilling til, hvorvidt Københavns Lufthavnsvæsen tillige skal være bygherre for det vejttunnelanlæg, der er påkrævet for at give Saltholm lufthavn forbindelse med Amager, er det i det foreliggende lovforslag forudsat, at Københavns Lufthavnsvæsen skal have bygherreansvaret for de anlæg m. v., som vil blive omfattet af den ved en senere anlægslov godkendte investerings- og finansieringsplan for Saltholm lufthavn.

Det skønnes imidlertid under alle omstændigheder rigtigt at holde tilbringersystemets økonomi regnskabsmæssigt adskilt fra lufthavnenes, og det forudsættes, at der for benyttelse bl. a. af den fremtidige lufthavnstunnel mellem Amager og Saltholm skal opkræves afgifter af trafikanterne. Sådanne afgifter skal i det mindste fastsættes på et niveau, hvorved der sikres fuld omkostningsdækning for tunnelomkostningerne, men afgifterne må tillige påregnes benyttet som redskab til regulering af den individuelle og kollektive tilbringertrafik.

Da Københavns Lufthavnsvæsen foreslås etableret som statsvirksomhed under finanslovens § 2, vil den regnskabsmæssige overførelse af Københavns lufthavne, Kastrup og Vest, til den nye virksomhed ikke volde problemer.

Med hensyn til antagelse og aflønning af personale må principielt følges de for andre statsinstitutioner gældende regler, men i betragtning af virksomhedens særlige opgaver er det nødvendigt, at der sikres den fornødne fleksibilitet i personalepolitikken, og bl. a. herom vil der blive optaget forhandlinger med vedkommende personaleorganisationer og med ministeriet for statens lønnings- og pensionsvæsen.

Til §§ 2 og 3.

Der lægges afgørende vægt på, at det kommercielle element i den nye institution ikke får denne til at gå på akkord med luftfartens sikkerhedskrav. Da de sikkerhedsmæssige aspekter i forbindelse med luftfarten forbliver under statens luftfartsvæsen, skal Københavns Lufthavnsvæsen derfor også i denne henseende på linje med alle ikke-statsejede lufthavne være under luftfartsdirekto-