

F. t. I. om Københavns Lufthavnsvæsen.

ved Københavns Lufthavnsvæsen vil derfor fortrinsvis skyldes etablering af ledelses- og planlægningsfunktioner, hvor bemanningen hidtil har været ganske utilstrækkelig, og ikke mindst opbygningen af et hovedkontors tekniske afdeling vil stille store krav til rekrutteringen i de nærmeste år. Efter de hidtidige erfaringer på lufthavnens anlægsområde kræves der under de tekniske funktioner til planlægning, projektering, styring og tilsyn 1 person for hver 1,5 mill. kr. anlægsbevilling, hvilket indebærer, at Københavns Lufthavnsvæsens tekniske afdeling i slutningen af 1970'erne må omfatte ca. 100 personer. Et så stort kvalificeret mandskab vil muligvis kun kunne fremskaffes i tide gennem erhvervelse af et mindre, rådgivende ingeniørfirma, der i de kommende år overtager flere og flere af Københavns lufthavns anlægsopgaver for i slutningen af 70'erne helt at udgøre et hovedkontors tekniske afdeling.

I øvrigt vil personalebehovet i hovedkontoret og dets organisatoriske opbygning bedst kunne opgøres i forbindelse med forslag til anlægslov for Saltholm lufthavn, ligesom det også først til den tid vil være muligt at opføre, hvor meget luftfartsdirektoratets anlægsafdeling, der i dag omfatter 43 personer til trods for, at anlægsbudgettet ligger på over 140 mill. kr. i indeværende finansår, kan reduceres således, at det alligevel bliver muligt på tilfredsstillende måde at klare anlægsopgaverne i de statslige provinslufthavne, indtil de måtte blive kommunaliseret, samt på Færøerne og i Grønland. Afgørende for denne reduktion er en stillingtagen til, hvilket ambitionsniveau der bør tilstræbes, herunder om luftfartsdirektoratet i langt højere grad end hidtil selv bør udføre sin projektering af anlægsarbejder.

Der foreslås til bistand for Københavns Lufthavnsvæsens ledelse etableret et sagkyndigt lufthavnsrepræsentantskab, der skal virke som rådgiver for direktøren i de vigtigste spørgsmål, der berører de københavnske lufthavne, herunder større og langsigtede investeringsplaner. Det må imidlertid tillige forudsættes, at virksomhedens årsregnskab og årsberetning, ændringer i styrelsesvedtægt og lignende, der forelægges ministeren til approbation, vil blive forelagt repræsentantskabet til udtalelse. Af hensyn til effektiviteten foreslås repræsentantskabet begrænset til 9 medlemmer. Heraf udpeger ministeren for offentlige arbejder formanden og 3 medlemmer, medens 3 beskikkes efter indstilling fra personaleorganisationerne under Københavns Lufthavnsvæsen, idet betingelserne for de enkelte organisatio-

ners repræsentation forhandles mellem ministeren for offentlige arbejder og de forhandlingsberettigede organisationer. De sidste 2 medlemmer af repræsentantskabet forudsættes udpeget af henholdsvis SAS og det største, nationale charterselskab, for tiden Sterling Airways A/S.

Da Københavns Lufthavnsvæsen ifølge § 1 er en institution under ministeriet for offentlige arbejder, følger det af sagens natur, at institutionens afgørelser kan indbringes for ministeren. Med hensyn til det kompetencemæssige forhold mellem luftfartsdirektoratet og Københavns Lufthavnsvæsen er det tanken at give nærmere regler i styrelsesvedtægten, og herunder at præcisere, at eventuelle uoverensstemmelser mellem de to styrelser afgøres af ministeren for offentlige arbejder. Det er derfor forudsat, at ministeren skal godkende styrelsesvedtægten. Han vil herved også få indsende med de store linjer i Københavns Lufthavnsvæsens organisationsplan.

Til § 5.

Som for andre statsvirksomheder optages Københavns Lufthavnsvæsens budget og regnskab på de årlige bevillingslove og på statsregnskabet. For at sikre den nødvendige dispositionsfrihed for en statslig erhvervsvirksomhed af Københavns Lufthavnsvæsens størrelse vil der på de årlige bevillingslove kun blive søgt optaget en samlet driftsudgiftsbevilling for Københavns lufthavne. Der forudsættes herved givet virksomheden fri adgang til at disponere indenfor den samlede bruttobevilling til driftsudgifter — gennem den såkaldte frigørelsesklausul — men der må også gives adgang til at overskride bruttobevillingen i det omfang, der foreligger en uforudset aktivitetsstigning med deraf følgende merindtægter.

For så vidt angår de bevillingsmæssige problemer i forbindelse med anlægsudgifterne, forudsættes der indenfor rammerne af en langsigtet anlægsplan, der optages i anmærkningerne til de årlige finanslovsforslag, givet virksomheden en udstrakt adgang til omdisponering indenfor en samlet årlig bevillingsramme, idet væsentlige ændringer i forhold til budgettet og den flerårige anlægsplan vil blive forelagt bevillingsmyndighederne til godkendelse. Af hensyn til den ønskelige smidighed i tilrettelæggelsen af anlægsopgaverne forudsættes der givet virksomheden adgang til genbevilling af ikke forbrugte beløb, der er bevilget til konkret udformede projekter. Væsentlige genbevillinger vil dog altid forudgående være at forelægge for bevillingsmyndighederne.