

tets tilsyn i overensstemmelse med hidtidig praksis. På samme måde vil lufthavnene i støjmæssig henseende være underkastet ministeriet for offentlige arbejders forskrifter, der bl. a. skal sikre, at benyttelsen af Saltholm lufthavn ikke forårsager uacceptabel støj for befolkningen hverken på den danske eller på den svenske side af Øresund. At dette bør ske i samarbejde med Københavns Lufthavnsvæsen siger sig selv, idet alle former for trafikrestriktioner eller reguleringer vil have kapacitetsnedsættende virkning og dermed vil kunne påvirke driftsøkonomien såvel for lufthavne som for luftfartsselskaber føleligt.

For at sikre folketingets indseende med takst-udviklingen foreslås det, at folketingets finansudvalg skal godkende afgifterne for benyttelse af Københavns lufthavn. Ifølge § 71 i lov om luftfart, jfr. lovbekendtgørelse nr. 381 af 10. juni 1969, har ministeren for offentlige arbejder kompetencen til at fastsætte afgifter for benyttelse af flyvepladser m. v. Denne bestemmelse vil blive søgt ændret i overensstemmelse med nærværende forslag. Afgifterne skal fastsættes på et kommercielt betinget niveau, og i overensstemmelse med almindelige trafikpolitiske synspunkter. En kommerciel drift må betinge, at lufthavnene direkte gennem et driftsoverskud sættes i stand til at skabe et sundt grundlag for finansieringen af investeringerne. Det er i øvrigt tanken, at statens omkostninger i forbindelse med sikringstjenesterne på lufthavnene skal refunderes af disse efter regning og i det omfang, de pågældende tjenester stilles til rådighed for landende og startende fly i Københavns lufthavn. Dette indebærer, at den del af sikringstjenesternes omkostninger, som alene har relation til tjenester, ydet f. eks. overflyvende trafik, må bæres af staten eller refunderes af luftfartsselskaberne gennem særlige afgifter.

For at Københavns Lufthavnsvæsen som en erhvervsdrivende virksomhed kan leve op til kravene om en kommerciel drift, er det som en nydannelse for statsvirksomheder foreslået at tillægge Københavns Lufthavnsvæsen en selvstændig adgang til at lånefinansiere sin anlægsvirksomhed. Lån til finansiering af anlæg i de københavnske lufthavne vil dog blive effektueret som andre statslån gennem finansministeriet.

Da omfanget af lufthavnsvæsenets behov for låneoptagelser først vil kunne opgøres i forbindelse med den endelige udarbejdelse af investerings- og finansieringsplanen, som vil danne grundlag for forslag til anlægslov for Saltholm lufthavn, vil udmålingen af lånebeløb først blive foretaget ved denne anlægslov.

Den resterende udbygning af Kastrup Lufthavn forudsættes ikke lånefinansieret, idet de hidtil udførte rentabilitetsberegninger viser, at investeringerne i Kastrup frem til 1985 vil kunne selvfinansieres fuldt ud.

#### Til § 4.

Den daglige forvaltning af Københavns Lufthavnsvæsen tænkes overladt til en direktør, der skal sortere direkte under ministeriet for offentlige arbejders departement. I øvrigt tænkes virksomhedens organisation opbygget med et hovedkontor, der varetager ledelsesfunktioner, medens lufthavnsadministrationerne i de enkelte lufthavne under virksomheden varetager de såkaldte linjefunktioner, hvilket indebærer, at der praktisk taget ikke skal ændres ved det funktionsområde, der er tillagt den eksisterende havneadministration i Kastrup lufthavn, så længe en ny storlufthavn ikke er kommet i drift. Dette udelukker ikke gennemførelse af ændringer i den øjeblikkelige organisatoriske opbygning af havneadministrationen, hvis effektivitets- og omkostningshensyn motiverer dette.

Det bemærkes i denne forbindelse, at der ved havneadministrationen, Københavns lufthavn, pr. 1. juni 1969 var tjenstgørende i alt 143 tjenestemænd, 447 overenskomstsansatte og 40 af kategorien „andet personale“.

Det primære formål med forslaget om oprettelse af Københavns Lufthavnsvæsen er at tilvejebringe en mere effektiv styrelsesform for de københavnske lufthavne med deres ganske særlige problemer i henseende til investeringsvolumen og finansieringsbehov. I et vist omfang vil den nye institution give anledning til meromkostninger i forhold til dagens situation, men i det væsentlige vil dette skyldes den forventede aktivitetsstigning, dels som følge af den almindelige trafikudvikling indenfor luftfarten, dels på grund af forberedelserne til den senere igangsættelse af meget omfattende lufthavnsbyggerier.

Uanset hvorledes de københavnske lufthavne placeres i det administrative system, og uanset hvorledes ledelsen af dem opbygges organisatorisk, vil fremtiden kræve en stadig udvidelse af personalestaben. I de af planlægnings- og anlægsudvalget vedrørende Københavns lufthavn udarbejdede kalkuler over Københavns Lufthavnsvæsenes driftsøkonomi frem til 1990 er det dog antaget, at de løbende driftsudgifter, hvoraf den væsentligste del er lønninger, kun vil vokse i samme takt som den relative stigning i operationstallet, der igen vil ligge på ca. halvdelen af stigningen i passagetallet. Meromkostningerne