

[Stærk Johansen.]

Med disse ord skal jeg altså anbefale det foreliggende lovforslag med de af trafikministeren stillede ændringsforslag.

Holmberg: Her ved anden behandling, hvor der foreligger en enig udvalgsbetænkning, er der ingen grund til at gå i enkeltheder vedrørende udvalgsarbejdet, hvad vi heller ikke gør, men jeg viger ikke tilbage for at sige, at jeg mener, vi har haft mange interessante spørgsmål fremme, og vi har fået mange gode svar på de spørgsmål, som vi har stillet. Som det fremgår, har vi også afgivet en enig betænkning. Imidlertid står vi efter min mening over for så stor en beslutning, at det er rimeligt, at vi tager lidt mere med. Sagen giver i alt fald mig anledning til et par betragtninger, som naturligvis har relation til emnet.

I den offentlige debat er Københavns lufthavns fremtid blevet drøftet ret stærkt, og det er egentlig ikke mærkeligt, for det er et meget, meget stort projekt. Allerede i 1962 blev det første udvalg nedsat med henblik på at belyse problemerne omkring Kastrup lufthavn, som vist nok alle erkender ikke i længden kan klare den trafik, som vi må formode kommer. Af hensyn til dem, der måske ikke husker særlig godt, er der grund til at minde om, at principbeslutningen er truffet om at nedlægge Kastrup og flytte til Saltholm. Det skulle faktisk ikke være nødvendigt at nævne det, men det er i den offentlige debat, ligesom der er nogle, der måske en gang imellem glemmer lidt, at beslutningen er truffet. Hvornår den kan realiseres i praksis, det er både et politisk og et økonomisk spørgsmål, som må ses i forbindelse med de øvrige store prioriteringsopgaver, som vi står over for, og som trænger sig på. Lad mig her bare kort nævne den faste forbindelse over Store-Bælt. Det er ikke Store-Bælt, vi skal drøfte her i dag. Jeg lægger ikke skjul på, at jeg finder problemerne omkring Københavns lufthavn ret så betydningsfulde, sagt på en anden måde, at jeg egentlig mener, at det hæster ret stærkt, også for at kunne spare nogle af de store investeringer, vi ved vi står over for i Kastrup i tiden indtil en udflytning kan finde sted.

Jeg har hermed sagt, at det er en væsentlig beslutning, og det fremgår også, når vi

læser de enkelte paragraffer i forslaget til lov om Københavns lufthavnsvæsen. I § 2 står der, at når endelig beslutning om gennemførelse af anlægget af Københavns lufthavn på Saltholm måtte blive truffet, påhviler det Københavns lufthavnsvæsen som bygherre at forestå udbygningen i overensstemmelse med de udarbejdede investerings- og finansieringsplaner, og endvidere kan lufthavnsvæsenet efter forhandling med finansministeren optage udenlandske og indenlandske lån til finansiering af den i investeringsplanen forudsatte anlægsvirksomhed.

Det er altså et meget, meget væsentligt område, vi her ved anden behandling behandler, men lovforslaget er genfremstillet fra sidste år, så der har i al fald været lejlighed til også for offentligheden at drøfte det.

Et spørgsmål, som især har givet anledning til debat i udvalget, er § 1 vedrørende organisationsformen som en statsvirksomhed. Som det fremgår af betænkningen, har der været en del sympati for andre former end netop statsvirksomheden. Aktieselskabsformen kunne måske give et bedre grundlag for at gøre virksomheden mere økonomisk uafhængig. Direktørens stilling har også været drøftet. Her er vi nået til, at ministeren har lovet at fortsætte overvejelserne om andre former, selv om det skal erkendes her ved anden behandling, at det kan blive vanskeligt at ændre det, vi nu beslutter. Organisationsformen skal altså drøftes senere, og loven skal tages op til revision i folketinget senest i folketingsåret 1973-74. Ændringsforslaget herom, der er stillet af ministeren, kan jeg naturligvis anbefale; det er tiltrådt af udvalget.

At direktøren ikke skal udnævnes af kongen, finder jeg vel begrundet med de argumenter, der er givet herfor.

Jeg ville i øvrigt også finde det ønskeligt, om charterselskaberne kunne enes om en fælles repræsentant. Men det kan også være, de finder ud af det, for hvis de ikke gør det, så ved de, at det bliver Sterling Airways' repræsentant. Stillet over for denne trussel kan det godt være, de alligevel vil gøre et hæderligt forsøg på at finde en fælles repræsentant.

Om indholdet af styrelsesvedtægterne kunne vi godt have ønsket en del mere klarhed for at sige det ret mildt, men det har ikke været muligt — det er erkendt af samt-