

[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