

[Arne Larsen.]

form for statsejet virksomhed, som man gør. Spørgsmålet om andre former har været rejst: et statsejet, offentligt kooperativt foretagende eller aktieselskabsformen. Jeg vil ikke her på stående fod tage stilling til disse tre former; jeg tror, at det, ministeren er inde på, er rigtigt eller det mest logiske, men derfor kan der godt være anledning til at diskutere selskabsformen nærmere i storlufthavnsudvalget. Én ting er givet: det er nødvendigt, at dette foretagende får store bevægelsesmuligheder og selv bliver i stand til at lede driften af foretagendet uden for megen indblanding udefra. Jeg anser det for at være rigtigt og nødvendigt, at der bliver en vis frihed til at disponere, og heri ligger vel forskellen i forhold til andre statsejede virksomheder, som ikke har haft denne bevægelsesfrihed.

Jeg er i øvrigt enig i, at der bør vælges et repræsentantskab, og jeg finder, at det er stort nok med 9 medlemmer. Jeg har også med interesse set, at ministeren foreslår, at personaleorganisationerne under det nye Københavns lufthavnsvæsen skal indstille 3 af dette repræsentantskabs 9 medlemmer. Det er en glædelig udvikling, vi her er inde i, at der bliver taget tilbørligt hensyn til personaleorganisationerne og deres mening om og indstilling til disse ting, og jeg vil også mene, at man måske i styrelsesvedtægten mere konkret skal fastslå, hvilke former for virksomhedsledelse og virksomhedsdemokrati der skal være i det nye foretagende.

Også mit parti er interesseret i en hurtig gennemførelse af lovforslaget, og jeg kan tilslutte mig hr. Enggaards tanke om, at vi gør dette lovforslag færdigt så hurtigt, som det nu er gørligt, sådan at der bliver en rimelig tid til at få det hele op at stå, og sådan at vi kan virkeliggøre lovforslagets § 7, at loven kan træde i kraft 1. april 1971.

Ministeren for offentlige arbejder (Guldberg): Jeg vil gerne begynde med at sige, at de forskellige indlæg næsten alle har beskæftiget sig med spørgsmålet om, hvorvidt den bestemte form, der i lovforslaget er valgt for et sådant foretagende, og som altså ikke er helt identisk med den, de hidtidige § 2-virksomheder har, men afviger noget, er den allerbedste eller allerheldigste løsning. Jeg vil gerne mere generelt om dette sige, at der er

jo tale om en afvejning af de forskellige hensyn, som man også fra forskellig side har været inde på; hensynet til de, jeg kan godt sige administrative og forretningsmæssige synspunkter, som ministeriet for offentlige arbejder naturligvis i særlig grad har måttet have for øje, hensynet til organisations- og personaleforhold og hensynet til statsfinansielle forhold. Denne afvejning er altså faldet ud til fordel for det forslag, som her er fremsat, og jeg har i og for sig fornemmelsen af, at der alt taget i betragtning er sket en ganske heldig afvejning af disse forskellige hensyn. Jeg lagde jo mærke til, da man fra de forskellige ordføreres side kommenterede forslaget, at nogle lagde lidt vægt på den ene side af denne afvejning, og andre lagde lidt vægt på den anden, og det tyder jo på, at der nok er en forholdsvis rigtig balance i det. Det er ganske klart, at organisationsformen er valgt for at få et værktøj, som kan danne grundlag for løsningen af en opgave, der i forvejen, som lufthavnen er i dag, i virkeligheden er for stor, og som vil blive større i løbet af årene med en meget vanskelig både forretningsmæssig og administrativ opgave med udviklingen af en eksisterende virksomhed sideløbende med forberedelsen af en overflytning af denne virksomhed til et andet sted. Det er en meget stor opgave, og derfor er der lagt megen vægt på både finansieringsmæssigt og administrativt at skabe en ramme, som egner sig til forretningsmæssige dispositioner, men naturligvis må, som også hr. Helge von Rosen var inde på det, virksomheden som et offentligt foretagende være underlagt kontrol, ligesom der må være mulighed for at øve en vis indflydelse på den. Men alle disse ting kan man jo drøfte nærmere i udvalget, dette er blot mit generelle svar.

Hr. Støhr Johansen var inde på forholdet mellem dette område og de statslige lufthavne andre steder i landet og også på spørgsmålet om sikkerhedstjenestens rimelige placering det ene eller det andet sted. Det er i og for sig ganske velovervejet — så kan man selvfølgelig diskutere, om det er det rigtige resultat, man er kommet til — at man har søgt at udskille de forretningsmæssige og administrative, derunder også de anlægsmæssige og driftsmæssige, områder, som meget klart har behov for en meget ef-