

[J. K. Hansen]

sen af KLV til et aktieselskab. Der er også en lang række personalemæssige forhold, som jeg ikke mener er særlig godt eller detaljeret belyst i lovforslaget. Også her ønsker vi en afklaring af de personalemæssige problemer, der måtte opstå i forbindelse med spørgsmålet tjenestemænd og ikketjenestemænd.

Jeg vil gerne stille ministeren det konkrete spørgsmål, om det ikke er første gang, statstjenestemænd udlånes til et privat aktieselskab. Og det andet spørgsmål: Såfremt aktiemajoriteten går over på private hænder, kan det så i det hele taget lade sig gøre at flytte tjenestemænd på denne måde?

Afsluttende må jeg sige, at regeringen med sit forslag har taget mere hensyn til at opfylde behovet for at få nogle forligspenge ned i statskassen end at sørge for en god og fornuftig udvikling af den store arbejdsplads, der hedder Københavns Lufthavn.

Socialdemokratiet vil under det forestående udvalgsarbejde give dette forslag en grundig og en positiv behandling. Det gør vi med det håb, at regeringen og andre i denne sal er modtagelige for fornuft og gode argumenter, der kan sikre Københavns Lufthavns muligheder for en udvikling, som kan gøre den til en konkurrencedygtig lufthavn, således at den fortsat kan være den centrale internationale lufthavn i Nordeuropa.

**Jimmy Stahr (S):**

Lovforslag nr. L 199 er en lov om ændring af lov om luftfart. Det er sådan en køn blanding af stort og småt, mest måske småt, det er småtingsafdelingen, vi bevæger os i. Og når det drejer sig om de ændringer, der direkte har med luftfarten at gøre, har vi ikke nogen indvendinger.

Derimod, når det drejer sig om de ændringer, der har med det foregående lovforslag, altså nr. L 198, at gøre, så vil vi afvente og se, hvordan det går med behandlingen af sidstnævnte forslag.

Men ellers er vi generelt positive.

**Ikast (KF):**

I Det Konservative Folkeparti er vi meget glade for Københavns Lufthavn. Vi har fået skabt en lufthavn af international styrke, af internationalt udseende og international sikkerhed. Netop på grund af det, der er gennemført i

de senere år, er Københavns Lufthavn at betragte som en af de mest sikre lufthavne i Europa. Hvis den udvikling skal fortsætte – og det ønsker vi den skal – skal Københavns Lufthavn have friere hænder til at disponere, til selv at kunne gå ud på lånemarkedet og optage lån, når det er nødvendigt for den fornødne udvikling.

Jeg er enig med hr. J. K. Hansen om udbygningsforslagene, som vi har vedtaget, men de skal fremskyndes. Jeg skønner ikke, at vi på statsbudgettet kan finde de penge, der er nødvendige for at gennemføre denne udbygning tilstrækkelig hurtigt. Tager man lufthavne som Hamburgs eller Stockholms, vil man se, at man dér er oppe på investeringer på cirka 1 mia. kr. om året. Det har den danske stat ikke mulighed for. Jeg tror heller ikke, Socialdemokratiet ville indstille, at vi brugte så mange penge.

Derfor er det nødvendigt, at ministeren finder en konstruktion, hvorunder man kan følge udviklingen og hele tiden køre lufthavnen meget professionelt. Jeg siger ikke, at det ikke er gjort godt indtil nu, men vi skal fortsat have førertrøjen, ikke alene i Skandinavien, men også i Nordtyskland, på det flymæssige område. Det kan kun lade sig gøre, hvis vi giver lufthavnen endnu en indsprøjtning. Og jeg mener, at en privatisering, som hr. J. K. Hansen kaldte det, er en nødvendighed for at få endnu mere gang i selve lufthavnen.

Jeg synes også, det er en selvfølge, at når lufthavnen omdannes til et aktieselskab, så må den betale en vis sum. Dette beløb er så sat til 1,2 mia. kr. Det kan man skælde ud over, men det er vel også naturligt, at man ikke kan forære statens ejendomme væk.

Det projekt, der er lavet her, kan være en sund udvikling, som vil bringe Københavns Lufthavn endnu længere frem, gøre den endnu smukkere, end den er. Mange af de turister, der kommer her til landet, får ikke andet indtryk end det, de netop får gennem nogle få timers ophold ude i lufthavnen. Vi skal have udbygget de næste gateways på samme måde, som vi er startet. Og det nytter ikke noget, at vi går og sparer os fra det; vil vi have en international lufthavn, så skal der også investeres i den. Derfor giver vi de frie hænder, der nu engang skal til for at drive en virksomhed af den størrelse, og således at den fortsat kan opretholde sin meget store internationale styrke, ikke alene sik-