

[Inger Stilling Pedersen]

gøre Københavns Lufthavn så god som overhovedet muligt. Det, man så skal prøve at finde ud af, er, hvordan man gør det, og dér er meningene noget delte.

Nu behøver man jo ikke enten at privatisere eller også at lade det være statsligt; der er jo den mulighed, at man kan kombinere. Det er måske en vej, vi skal på mange andre områder i de kommende år, at det offentlige og private prøver at gå sammen om at løse nogle opgaver. Efter min mening har man altså her forsøgt at sige, at de private skal have en mulighed for at være med derude.

Jeg tror da også, at hvis man havde fået Socialdemokratiet med i forhandlingerne, så var det gået meget lettere. Nu er det jo heldigvis sådan, at der forestår udvalgsarbejde, og meget af den diskussion, der er foregået her, har jo faktisk været som et udvalgsarbejde, hvor man har prøvet at afdække en masse af de ting, som kan vise sig at være fornuftigere end noget, som måske viser sig ikke at være relevant.

Jeg kan sige på Kristeligt Folkepartis vegne, at vi vedstår det forlig, vi har indgået, og vi bakker op om lovforslagene, men at vi selvfølgelig vil gå åbent ind i udvalgsbehandlingen og se på, hvordan vi finder frem til det bedste resultat. Og det skulle da være glædeligt, om vi kommer så vidt, at også Socialdemokratiet kan bakke op om forslaget.

Trafikministeren (Knud Østergaard):

De opmærksomme tilhørere – dertil melder fru Inger Stilling Pedersen sig også, kan jeg forstå – vil i hvert fald have opdaget, at tilslutningen til mine lovforslag ligger over gennemsnittet her i Tinget. Der har nok været forskellige stemmeføringer – og jeg kan mærke, at hr. J. K. Hansen behersker kunsten – men ser man ind bagved, så er det i hvert fald mit indtryk, at der er et godt grundlag for at gå til udvalgsarbejde efter de udtalelser, der er faldet her i dag.

Derfor vil jeg gerne takke ordførerne for deres indlæg og for den positive holdning til tanken om en omorganisering af Københavns Lufthavn.

Regeringen lægger med forslaget op til at effektivisere en betydningsfuld funktion i vort samfund og til, at der gives ledelsen af lufthavnsvirksomheden nogle stærkt tiltrængte frihedsgrader. Det forretningsmæssige element i virksomheden må styrkes, og det vil den private

medindflydelse, der på lidt længere sigt kan blive tale om, også inspirere til.

Forslaget om at give lufthavnen en friere økonomisk status falder også i tråd med de ønsker om en udvikling af hovedstadsområdet, som der synes at være bredere politisk tilslutning til. Forudsætningerne for, at Københavns Lufthavn kan udfylde sin position i denne sammenhæng, er, at lufthavnen får friere hænder til at disponere sin videre udvikling og tilpasse sig den skarpede internationale konkurrence.

Kravet om indpasning af lufthavnens investeringer i statsbudgettet har medført en takt i udbygningen, som er for lav i forhold til trafikudviklingen, med den følge, at der i de senere år har måttet vælges imellem anlæg, der alle hver for sig er lige påkrævede. Jeg kunne her nævne det jyske oprør om indenrigsterminalen i forhold til en udvidelse af udenrigsterminalen.

Derfor er det på høje tid – ja, i sidste øjeblik – at vi løser båndene på lufthavnens handlefrihed og giver ledelsen mulighed for at disponere på et kommercielt grundlag i lighed med de andre store forretningsvirksomheder, som vi har her i landet, ellers sakker Københavns Lufthavn uhjælpelig bagud i forhold til de andre hovedlufthavne i landene omkring os, sådan som det også er nævnt af flere af ordførerne. For alle ruster sig jo til at leve op til de krav, der stilles til en moderne international lufthavn.

Jeg ser frem til de kommende drøftelser om regeringens lovforslag, og jeg skal selvfølgelig give tilsagn om at medvirke til en grundig belysning af forslaget under udvalgsbehandlingen.

Jeg noterede mig, at hr. J. K. Hansen var positiv over for aktieselskabstanken. Han ønskede en grundig udvalgsbehandling, som jeg har givet tilsagn om.

Han nævnte de personalemæssige problemer og spurgte, om det ikke er første gang, at tjenestemænd udlånes til privat virksomhed. Det mener jeg ikke det er. Jeg mener, at dengang Statens Teletjeneste traf en anden aftale om strukturen i relation til telefonselskaberne, førte man en forhandling med personaleorganisationerne, og jeg mener, man kom til en løsning, hvorefter man fik en anden organisationsform. Så vidt jeg ved, så drejede det sig dengang – jeg var selv formand for Jydsk Telefon på det tidspunkt – for KTAS og JTAS om ca. 1.200 tjenestemænd, hvoraf, så vidt jeg husker, kun 8 sagde nej til den nye struktur.