

[Stær Johansen.]

der er anvendt i det engelske lufthavnsvæsen, men som dog nok er en organisationsform, der måske er lidt fremmed for danske forhold. Man kunne også tænke sig aktieselskabsformen underbygget med en koncessionsordning, som man kender den fra telefonselskaberne. Det ville i hvert fald give en meget betydelig dispositionsfrihed i relation til de bevilgende myndigheder, og jeg mener, at vi i udvalget kan drøfte disse forskellige former.

I lovforslaget har ministeren imidlertid valgt at søge målsætningen fremmet i en statslig regie ved at foreslå dannelsen af en § 2-virksomhed med en ret betydelig dispositionsfrihed i relation til de statsbevillinger, der skal administreres, og med en selvstændig adgang til optagelse af lån, såvel indenlandske som udenlandske. Naturligvis kommer finansministeren ind i billedet, men der ligger vel også heri en finansiell sikkerhed for det nye direktorat og måske også en besparelse på renten, når lån kan optages med statsgaranti.

Vi kan også tilslutte os den anden hovedmålsætning, der ligger i lovforslaget, nemlig at driften af alle statslufthavne i hovedstadsområdet samles under én styrelse, og at denne styrelse får ansvaret for de anlægsarbejder, der i stort format skal ske ved bygningen af den nye storlufthavn og for øvrigt også den flyveplads ved Tune, som vi har beskæftiget os med her i det høje ting; senere er der jo også tale om en i Nordsjælland.

Men man kunne godt rejse spørgsmålet, om der er grund til afgrænsning af kompetencen for det nye direktorat til det storkøbenhavnske område, som jeg er enig i omfatter Københavns og Frederiksberg kommuner samt Københavns, Gl. Roskilde og Frederiksborg amter. Måske skulle det under udvalgsarbejdet nærmere overvejes, om ikke også de statslige provinshavne burde nyde godt af den nye effektive og forretningsprægede organisation. Det er dog ikke nogen stor udvidelse af kompetenceområdet, og det er jo i forvejen meningen at bevare havneadministrationen stort set uændret også i Kastrup, men under ledelse af det nye direktorat. Man kunne måske også se på, om det er velbegrunderet, at de så-

kaldte hjælpetjenester, herunder særlig flyvelederne, undtages fra kompetenceområdet for det nye lufthavnsvæsen.

Jeg har forstået, at man begrunder det med en vis frygt for, at Københavns lufthavnsvæsen med hele sin organisationsform og med de målsætninger, jeg har omtalt, skulle gå på akkord med luftfartens sikkerhedsbestemmelser, der kan virke kapacitetsnedsættende og dermed fordyrende. Det er dog et spørgsmål, om ikke denne frygt er noget overdreven. Jeg ved i hvert fald fra SAS, som vel ingen kan mistænke for ikke at være et kommercielt præget foretagende, at der lægges den allerstørste vægt netop på overholdelsen af sikkerhedskravene, og man kan f. eks. også nævne, at sikkerhedsstyrelsen under DSB ikke ligger under et særligt område. Jeg tror heller ikke, at de øvrige store kunder i Københavns lufthavn vil lægge et pres på med det resultat, at den sikkerhedsmæssige stilling skulle blive forringet. Jeg mener ikke, at dette, at sikkerhedstjenesten eventuelt også kom under den nye lufthavnsledelse, ville medføre tilsidesættelse af noget sikkerhedskrav og dermed et medansvar for flyulykker.

Derimod er begrundelsen nok mere holdbar, når talen er om at begrænse flystøjen over Storkøbenhavn, men en fornuftig løsning af dette problem ligger vel nok så meget i den rette udformning af start- og landingsbaner, et forhold, folketinget jo til sin tid får den afgørende indflydelse på.

Men så er det, jeg gerne vil se rationelt på det og sige, at hvis man gik ind på den tankegang, blev der jo ikke meget tilbage af luftfartsdirektoratet. Det er naturligvis en uvæsentlig indvending, men nu, da vi netop ser rationelt på hele statsadministrationen og man forsøger at gennemføre nye rationelle metoder, er det vel heller ikke nogen skade til, om man i det hele taget overvejer nødvendigheden af luftfartsdirektoratets bestående. Man må regne med, at en række af medarbejderne vil søge over i det nye københavnske luftfartsvæsen eller i ministeriet, og hvis man vil overveje en nedlæggelse, eller hvis man vil ændre formerne, vil man undgå at have to ligestillede direktorater, noget, der efter min erfaring meget ofte kan give kompetencestridigheder; det er i virkeligheden bemærkningerne til lovforsla-