

[Arbejdsministeren]

Det er endvidere i lovtæksten og bemærkningerne fastslået, at ATP skal følge retningslinjerne for indtægtsdækket virksomhed i statsinstitutioner under finansloven. Det skal i administrative bestemmelser sikres, at ATP's medlemmer gennem salget af administrative ydelser får en fortjeneste eller i hvert fald ikke kan lide tab.

Bestemmelsen om etablering af et særligt datterselskab er gennem sin placering i § 26 undergivet samme krav, som stilles til andre ATP-investeringer: betryggende sikkerhed, opretholdelse af midlernes realværdi og højest mulig forrentning.

Ved disse regler og ved det tilsyn, der skal etableres af Finanstilsynet i samarbejde med Konkurrencerådet, skal det endvidere sikres, at der ikke af den offentlige ATP-institution påføres private forsikringselskaber og andre udbydere af sådanne administrative ydelser ubillig konkurrence.

Hermed skal jeg anbefale lovforslaget til Tingets velvillige behandling.

Trafikministeren (Knud Østergaard):

Hermed tillader jeg mig at fremsætte:

Forslag til lov om Københavns Lufthavne A/S.

(Lovforslag nr. L 198).

Forslag til lov om ændring af lov om luftfart.
(Lovforslag nr. L 199).

Regeringen har som bekendt taget en række initiativer med henblik på modernisering og effektivisering af den offentlige sektor.

Forslaget om oprettelse af et aktieselskab til at drive Københavns internationale lufthavn – og samtidig lufthavnen i Roskilde – skal give lufthavnsvirksomheden mulighed for fremover at tilrettelægge sine aktiviteter på et forretningsmæssigt grundlag.

Københavns Lufthavn er i stigende grad i konkurrence med andre europæiske lufthavne, og der må sikres en udbygningstakt i lufthavnen, som er tilstrækkelig i forhold til trafikudviklingen, og som kan fastholde og styrke lufthavnens konkurrencemæssige evne.

Derfor etableres lufthavnsvirksomheden som en organisation med en friere økonomisk status. Virksomhedens overskud skal umiddelbart kunne anvendes til finansieringsformål og lånebehovet herudover dækkes på lånemarkedet.

Der er i første omgang tale om et 100 pct. statsejet selskab, og det bemyndiges trafikministeren til at oprette, når de praktiske forhold omkring organiseringen af selskabet er på plads. Samtidig foreslås Københavns Lufthavnsvæsens nuværende styrelseslov fra 1981 ophævet.

Endvidere vil der ifølge lovforslaget i en senere fase kunne afhændes en mindre del af aktierne, nemlig indtil 25 pct., til private. Om det herefter eventuelt måtte komme på tale at udbyde yderligere aktier i selskabet, vil afhænge af overvejelser til sin tid i lyset af det videre arbejde med omstilling og modernisering af den offentlige sektor.

Samfundsmæssige forpligtelser og overordnede trafikale hensyn kræver fastsættelse af visse rammer for lufthavnsselskabets virksomhed. Lovforslaget indeholder bestemmelser, der skal tilgodese sådanne hensyn.

Den fortsatte udbygning af Københavns Lufthavn skal ske i overensstemmelse med de retningslinjer for anlæggenes placering, der er fastlagt i udbygningsloven fra 1980. Derimod bør et nyt aktieselskab, der skal drives på et rent forretningsmæssigt grundlag, ikke være bundet af økonomiske beløbsrammer for sine investeringer, således som tilfældet er i dag.

Lufthavnsvæsenets nuværende personale skal fremover forrette tjeneste i det nye selskab. Virksomhedsoverdragelsesloven regulerer det forhold. Specielt for så vidt angår det tjenestemandsansatte personale indeholder loven om lufthavnsselskabet bestemmelser, hvorefter personalet tilbydes overgang til ansættelse i selskabet. Hvis det tilbud ikke modtages, opretholdes tjenestemændenes hidtidige ansættelsesforhold under deres fremtidige virke i lufthavnsselskabet.

Kapitalværdien af Københavns Lufthavnsvæsens lufthavne er i lovforslaget opgjort til 2,1 mia. kr. Selskabet oprettes med en aktiekapital på 0,9 mia. kr. og indbetaler kontant til statskassen 1,2 mia. kr. Dette beløb forudsættes tilvejebragt af selskabet ved låneoptagelse.

Lovforslaget nødvendiggør en ændring af § 71 i lov om luftfart, således at Københavns Lufthavnens afgifter fremtidig ikke er underkastet godkendelse fra Folketingets Finansudvalg. Denne ændring indeholdes i forslaget til lov om ændring af lov om luftfart.

[Trafikministeren]

Samtidig er lejligheden benyttet til at foreslå visse ændringer, der sigter på afbureaukratisering og forenkling af administrationen.

Idet jeg i øvrigt henviser til lovforslagene og de ledsagende bemærkninger, skal jeg tillade mig at anbefale lovforslagene til det høje Tings hurtige og velvillige behandling.

Trafikministeren (Knud Østergaard):

Hermed tillader jeg mig at fremsætte:

Forslag til lov om visse hovedlandeveisstrækninger.

(Lovforslag nr. L 200).

I lovforslaget søges bemyndigelse til som 4-sporede motorveje at lade anlægge 2 nye hovedlandeveisstrækninger i Vendsyssel: mellem Ålborg og Frederikshavn og mellem Ålborg og Hirtshals.

De ved anlægget afløste hovedlandeveisstrækninger foreslås samtidig nedklassificeret.

Endvidere søges bemyndigelse til at lade foretage projektering og sikring af anlæg eller udbygning af 3 hovedlandeveisstrækninger som motorveje/motortrafikveje i Midt- og Vestjylland: Århus–Silkeborg–Herning, Vejle–Herning–Holstebro og Århus–Viborg–Hanstholm.

Som det har været tilfældet ved fremsættelse af tidligere års hovedlandeveisforslag, skal jeg give Tinget en oversigt over, hvor langt vi er nået med udbygningen af motorvejsnettet. Jeg vil samtidig komme ind på de øvrige større hovedlandeveysarbejder.

Der er ikke åbnet nogen motorveje i 1989, men flere store motorvejsstrækninger er under anlæg, og 2 af disse bliver færdige i 1990.

Det drejer sig om sidste etape af Sydmotorvejen mellem Rønnede og Udby, en strækning på 21 km, og sidste etape af den østjyske motorvej mellem Vejle og Horsens, en strækning på 28 km. Begge motorvejsstrækninger forventes åbnet i sommeren 1990.

Færdiggørelsen af Vestmotorvejen mellem Ringsted og Skovse har på grund af de reducerede anlægsbevillinger været udskudt, men anlægsarbejderne er nu i gang igen, og strækningen er planlagt færdig i 1993.

På den nordjyske motorvej er anlægsarbejderne i gang på strækningen mellem Handest og Bonderup, der forventes færdig i 1992. Projekteringen af den resterende strækning mellem Århus og Handest er i gang, og strækningen er planlagt færdig i 1993.

Endvidere projekteres der på motorvejen mellem Esbjerg og Kolding, som der blev vedtaget anlægslov for i 1989. Denne strækning skal efter planen være færdig i 1998.

Det »3. ben« i motorvejsrekanten ved Kolding, strækningen Børup–Herslev, har været udsat for udskydelser på grund af besparelser. Det er imidlertid nu mit håb, at vi kan få fremmet anlægget til færdiggørelse i 1994.

Som det fremgår af lovforslagets bemærkninger, skal de nye højklassede veje mellem Ålborg og Hirtshals og mellem Ålborg og Frederikshavn stå færdige i år 2000 som 4-sporede motorveje. Efter Storebæltsaftalen skulle de være færdige senest i 1996, men der er enighed mellem parterne i aftalen om at udskyde tidspunktet til år 2000 under forudsætning af, at vejene så til dette tidspunkt er færdiganlagt som motorveje og ikke blot som motortrafikveje med forberedelse til senere udbygning til motorveje.

For de øvrige hovedlandevejes vedkommende er der i 1989 åbnet følgende 4 nye anlæg:

- En ca. 2,3 km lang omfartsvej vest om Skive.
- En ca. 5,7 km lang udbygning og forlægning af strækningen Skibet–Bredsten mellem Vejle og Billund.
- En forlægning af Fredericiagade i Vejle på en 0,4 km lang strækning.
- En ca. 3,8 km lang omfartsvej øst om Kværndrup på Fyn.
- Endvidere blev der gennemført en ombygning af en ca. 2,8 km lang strækning af Ring 4 nord for København.

I 1990 åbnes følgende 2 nye hovedlandeveisstrækninger:

- En ca. 4,6 km lang strækning af Diagonalvejen Give–Horsens mellem motorvejen og Horsens, der åbnes samtidig med motorvejen mellem Vejle og Horsens.
- En ca. 4,7 km lang omfartsvej øst om Ringsted.
- Til cykelstier langs vore hovedlandeveje er der i 1989 anvendt ca. 54 mio. kr., og der er åbnet 18 km nye cykelstier fordelt på 12 anlæg.

Vedrørende lovforslaget skal jeg bemærke, at udtalelserne fra de kommunale myndigheder vedrørende Vendsysselvejene vil blive fremsendt til Trafikudvalget. I øvrigt skal jeg henvise til bemærkningerne til lovforslaget.

Hermed skal jeg anbefale lovforslaget til Tingets velvillige behandling.