

[Den fungerende minister for offentlige arbejder.]

banesystem allerede nu fuldt udnyttet, og allerede i sommeren 1968 har der været vanskeligheder forbundet med en tilfredsstillende afvikling af trafikken i de travle timer, og kun ved, at chartertrafikken i vidt omfang har fulgt en henstilling fra luftfartsmyndighederne om at henlægge en del starter og landinger til mere trafiksvage perioder, har det været muligt at afvikle trafikken uden alt for voldsomme forsinkelser. Lufthavnen i Kastrup har nu nået bristepunktet, og vi står over for et par kritiske år, indtil det vil være fysisk muligt at gennemføre den nødvendige udbygning af banesystemet. Jeg har forsøgt, om det ville være muligt at følge den forrige regerings forslag om åbning af flyvestation Værløse for almenflyvningen i håb om derved at få lettet det værste pres på Kastrup, men denne tanke må nu anses for umuligt at realisere, og det bliver derfor nødvendigt at fremskynde anlægget af aflastningslufthavnen ved Tune, som vil blive projekteret til at kunne afvikle ca. 100.000 starter og landinger pr. år i fuld udbygning.

Man må imidlertid gøre sig klart, at Københavns lufthavn „Vest“ i Tune ikke kan erstatte udbygningen af Kastrups banesystem, idet langt den største del af almenflyvningens operationer i Kastrup allerede nu er henvist til at foregå uden for travltidperioderne, hvor belastningen er størst.

Med anlæg af parallelbanen til Kastrups hovedbane må det skønnes, at vi vil kunne klare nettotilvæksten i starter og landinger, indtil trafikken helt eller delvis kan overflyttes til den nye storlufthavn.

Ved valg af Saltholmalternativet skulle det være fysisk muligt allerede omkring 1975 at tage de første baner på storlufthavnen i brug, og derved vil man også opnå den ønskelige sikkerhed mod, at Kastrups banesystem i løbet af få år ikke kan klare en trafiktilvækst, der bliver endnu større end forventet. Efter de foreliggende planer skulle Saltholm derefter udbygges yderligere og omkring 1982 overtage hele trafikken fra Kastrup, således at denne lufthavn lukkes.

Det hermed fremsatte lovforslag tilsigter alene at tilvejebringe hjemmel til anlæg af en parallelbane til bane 04-22 og til på en strækning af 500 m at føre Englandsvej i

tunnel under denne bane, og der er ikke herved foregrebet noget med hensyn til spørgsmål om den fremtidige placering af Københavns lufthavn. Foruden de anlæg, til hvis gennemførelse der søges hjemmel i dette lovforslag, vil det for at klare trafiktilvæksten være nødvendigt at gennemføre en række yderligere arbejder, hovedsagelig bestående i udvidelse af passagerfaciliteterne. Udgifterne til disse arbejder vil blive søgt bevilget på de årlige finanslove, og de vil ud over de ca. 100 mill. kr., som vil medgå til banesystemets udbygning, andrage ca. 250 mill. kr. for tiden indtil 1975. Bl. a. skal der efter færdigbygningen af den nye finger C, hvor der bliver standpladser for to jumbo-jetter, opføres en ny ankomstbygning, således at den nuværende ekspeditionsbygning alene benyttes til afgangsekspedition.

Idet jeg i øvrigt henviser til lovforslagets bemærkninger, tillader jeg mig at anbefale forslaget til tingets velvillige behandling.

Endelig tillader jeg mig for det høje ting at fremsætte forslag til lov om ændring af lov om omnibus- og fragtmandskørsel med motor køretøjer.

Som det vil fremgå af forslaget, er dette først og fremmest motiveret af de forestående ændringer i landets kommunale styrelsesordning og er derfor i overvejende grad af formel karakter. Dog vil selvsagt etableringen af større primær- og amtskommuner bevirke en reel udvidelse af kommunalbestyrelsernes og særlig trafikudvalgenes stedlige kompetence, idet trafikudvalgenes områder følger amtskommunernes.

Det vil således forekomme, at en rute, der hidtil er forløbet gennem to trafikudvalgsområder, fremtidig alene vil forløbe i ét, eller at en rute, der, fordi den hidtil er forløbet gennem tre trafikudvalgsområder, har henhørt under landsnævnets kompetence, vil komme til at forløbe gennem to trafikudvalgsområder, og derved overgå til vedkommende trafikudvalgs kompetence. Dette er imidlertid en naturlig konsekvens, når man vil opretholde den kompetencefordeling, som blev indført ved omnibus- og fragtmandsloven i 1950. Der er ingen begrundelse for at foretage principielle ændringer i denne fordeling, som har fungeret tilfredsstillende i den tid, loven har

[Den fungerende minister for offentlige arbejder.] været i kraft. Hertil kommer, at udvidelsen af udvalgenes stedlige kompetence vil øge mulighederne for en mere rationel trafikplanlægning inden for et videre område end hidtil.

Ud over disse ændringer, hvorom jeg i øvrigt skal henvise til bemærkningerne til forslaget, indeholder dette to bestemmelser, hvoraf kun den ene står i forbindelse med de kommunale ændringer.

Som det vil erindres, har folketinget ved to lejligheder i de senere år beskæftiget sig med spørgsmålet om beskyttelsen af de omnibusejere, der ved tilladelsesperiodens udløb ikke måtte få deres tilladelse fornyet. Spørgsmålet kom frem dels i forbindelse med ændringsloven af 8. juni 1966, hvorved der oprettedes et storkøbenhavnsk trafikudvalg, dels i forbindelse med et privat lovforslag.

Jeg kan her i det hele henvise til lovforslagets bemærkninger, men vil dog gerne fremhæve, at når man, uagtet man tidligere fra ministeriet for offentlige arbejders side har anset den koncessionshaverne ved lovens opsigelsesregler givne beskyttelse for tilstrækkelig betryggende, nu har fundet anledning til at foreslå en yderligere beskyttelse for de omnibusejere, der har tilladelse til rutekørsel, så skyldes det, at mange omnibusejere føler sig utrygge netop på grund af den af kommunalreformen følgende udvikling henimod større kommunale områder, der vil gøre rationaliseringer af trafiknettet påkrævet og naturlig.

Den anden bestemmelse, jeg omtalte, og som ikke har nogen tilknytning til kommunalreformen, angår en nedsættelse af aldersgrænsen for føreren af et motorkøretøj i omnibuskørsel fra 22 til 21 år.

En sådan nedsættelse har længe været ønsket af erhvervet, og man har i Norge og Sverige og vil inden for fællesmarkedsområdet få en tilsvarende aldersgrænse. Selv om der er forbundet et særligt ansvar med at føre en stor moderne bus i vor tids stadig tættere trafik både i byerne og på landevejene, må en sådan nedsættelse vist siges at være i overensstemmelse med udviklingen.

Til slut vil jeg gerne gøre et par bemærkninger om de snart ikke så få ændringer, der

i de senere år er blevet foretaget i omnibus- og fragtmandsloven.

Det kan ikke overraske, at den hastige samfundsmæssige udvikling siden 1950 har gjort det nødvendigt at ajourføre loven på visse punkter. På den anden side er der ikke blevet rørt ved lovens principielle indhold med hensyn til, hvilken kørsel samfundet anser det ønskeligt og påkrævet at koncessionere. Det er jo nok muligt, at tiden inden alt for længe vil være inde til at se herpå, muligvis på grundlag af de resultater, som arbejdet i trafikkommissionen måtte føre til, og det er derfor sandsynligt, at folketinget senere på ny må beskæftige sig med denne lovgivning.

Med disse bemærkninger anbefaler jeg forslaget til det høje tings velvillige behandling.

Formanden: Der er ikke mere at foretage i dette møde.

Folketingets næste møde afholdes i morgen, torsdag den 12. december, kl. 10 med følgende dagsorden:

Fortsættelse af første behandling af:

Forslag til finanslov for finansåret 1. april 1969-31. marts 1970.

Mødet hævet kl. 17.35.

41. møde.

Torsdag den 12. december kl. 10.

Formanden: I skrivelse af dags dato meddeler ministeren for Grønland, at han ønsker skriftligt at fremsætte:

Forslag til normeringslov for Grønland for finansåret 1969-70,

forslag til lov om ændring af lov om statens tjenestemænd i Grønland,

forslag til lov om begrænsning af alkoholforbruget i Grønland og