

[Landbrugsministeren.]

tingbøger og i adkomstdokumenter til identifikation af de enkelte ejendomme, og hartkorsangivelserne mindsker således mulighederne for fejl i skøder vedrørende fast ejendom. Lovforslaget indeholder derfor bestemmelse om, at matriklens arealer skal indføres i tingbøgerne i stedet for hartkornet, og at adkomstdokumenter skal indeholde arealangivelse for hvert matrikelnummer. Der opnås endvidere praktiske fordele for advokater, landinspektører og andre ved, at arealoplysninger indføres i tingbøgerne.

Idet jeg i øvrigt henviser til lovforslaget og bemærkningerne dertil, skal jeg anbefale lovforslaget til det høje tings velvillige behandling.

Den fungerende minister for offentlige arbejder (Peter Larsen): Herved tillader jeg mig for det høje folketing at fremsætte forslag til lov om ændring af lov om luftfart.

Den nugældende luftfartslov er allerede blevet ændret én gang, nemlig i 1966, hvor man gennemførte en række ændringer, som for størstedelens vedkommende var begrundet i nye internationale aftaler på luftfartens område.

Udviklingen inden for luftfarten og erfaringerne ved anvendelsen af loven har vist, at visse af lovens bestemmelser bør klargøres og suppleres. Forslagene vedrørende attestation af arbejder på luftfartøjer, tilladelse til og godkendelse af ændringer af visse flyvepladser, tilladelse til regelmæssig luftfart i erhvervsøjemed over dansk område samt befordreansvar for personer og gods tilsigter således at gennemføre sådanne justeringer af lovtæksten.

Der har endvidere vist sig at bestå et behov for at kunne strafsanktionere overtrædelser af vilkår, som fastsættes for tilladelser til indretning og drift af visse flyvepladser samt for tilladelser til udøvelse af erhvervmæssig luftfart. Lovens eneste nuværende sanktion, tilbagekaldelse af tilladelsen, kan rimeligt nok kun anvendes ved væsentlige overtrædelser. Ved mindre grave-rende tilsidesættelser af vilkår er situationen i dag den, at luftfartsmyndighederne i sådanne tilfælde er uden sanktionsmuligheder. For overtrædelser af vilkår, knyttet til tilladelser til udførelse af luftfartsvirksomhed, agtes tilvejebragt en tilsvarende straf-

fehjemmel i Sverige, medens man i norsk lovgivning allerede har fornøden hjemmel.

Endelig har man benyttet lejligheden til at bringe luftfartslovens ekspropriationsbestemmelser i harmoni med de detaljerede og moderniserede procedurebestemmelser, som indeholdes i lov af 4. juni 1964 om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom, og ændringerne i luftfartslovens ekspropriationsafsnit er således i hovedsagen af redaktionel og lovteknisk art.

Idet jeg i øvrigt tillader mig at henvise til bemærkningerne til de enkelte ændringsforslag, anbefaler jeg lovforslaget til det høje tings velvillige behandling.

Jeg skal endvidere tillade mig for det høje folketing at fremsætte forslag til lov om udbygning af Københavns lufthavn.

Som det vil være tinget bekendt, er der, siden loven af 16. april 1957 om udbygning af Københavns lufthavn, Kastrup, blev vedtaget, foretaget en lang række anlægsarbejder i Københavns lufthavn med henblik på udvidelse af lufthavnens kapacitet.

De pågældende arbejder har imidlertid hovedsagelig taget sigte på en udvidelse af ekspeditionsfaciliteterne, hvorimod der ikke, bortset fra banefortærkninger, rullevejsanlæg m. v., er foretaget væsentlige udvidelser af banesystemet.

Det eksisterende banesystems kapacitet er allerede nu fuldt udnyttet, og med den hastige udvikling i lufttrafikken må man, hvis der ikke snarest foretages en udvidelse af banesystemet, forudse så betydelige vanskeligheder for trafikken afvikling, at trafikken i løbet af få år vil være nødsaget til at søge andre lufthavne.

Da det høje ting i 1957 vedtog loven om udbygning af Københavns lufthavn, havde vel ingen forestillet sig den eksplosive udvikling i trafikken, som de senere år har udvist. Flyene er blevet væsentlig hurtigere og større end dengang forudset, og herved er kravene til tidsintervallet mellem de enkelte operationer blevet større. Det antal operationer, der kan afvikles i timen på et enkeltbanesystem som Københavns lufthavns, er derfor under disse ændrede forudsætninger ikke så stort, som man regnede med, da man planlagde banesystemet.

Som tidligere nævnt er det eksisterende

[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