

[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 *for-slag 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 så-danne 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 *for-slag 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