

[Fuglsang.]

i dette forslag, men som helhed er det nødvendigt, og jeg kan med samme motiveringer som sidst støtte dets gennemførelse.

**Arnfast (CD):**

Centrum-demokraterne ønsker heller ikke udvalgsbehandling.

**Ministeren for Grønland (Jørgen Peder Hansen):**

Jeg vil gerne takke endnu en gang for de venlige bemærkninger til lovforslaget, som er fremsat. Hr. Dohrmann stillede mig et konkret spørgsmål, om ikke jeg mente, at det var rigtigere, at bemyndigelsen, som er nedfældet i lovforslaget, lå hos landsrådsformanden end hos ministeren. Det var der blevet spurgt om sidste gang, sagde hr. Dohrmann, og da fik man ikke noget svar. Nu er jeg i den heldige situation, at jeg har taget forhandlingerne med fra sidste gang, og da var det egentlig ikke et spørgsmål om, hvorvidt bemyndigelsen skulle ligge hos landsrådsformanden eller hos ministeren. Det spørgsmål, som hr. Arentoft på fremskridtspartiets vegne stillede, var, om ikke bemyndigelsen i stedet for at ligge hos landshøvdingen skulle ligge hos landsrådsformanden. Jeg kan svare, at det mener jeg ikke den bør.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.*

**Første næstformand (Grete Hækkerup):**

Ønskes der udvalgsbehandling? (Ophold). Da det ikke er tilfældet, går lovforslaget direkte til anden behandling.

Den næste sag på dagsordenen var:

*Første behandling af forslag til lov om udbygning af baneanlæggene for den storkøbenhavnske nærtrafik.*

(Lovforslag nr. 45. Fremsat 28/1 75).

Lovforslaget sættes til forhandling.

**Knud Damgaard (S):**

Det er en genfremsættelse, og jeg kan

stort set holde mig til de bemærkninger, jeg fremførte under behandlingen sidste gang. Jeg synes dog, det er nyttigt at fremholde et par hovedpunkter.

Jeg forventer, at der her i folketinget er flertal for en noget mere videregående udbygning af S-banenettet, end forslaget indeholder. Det vil gælde problematikken omkring Høje-Tåstrup, Roskilde og Hedehusene, og det vil gælde problematikken omkring Køgebugtbanen, Solrød og Køge. Jeg tror, man ved at strække det åremål, man har anmeldt det skulle kunne gennemføres i, også vil kunne gøre det inden for økonomisk forsvarlige rammer.

Jeg skal desuden anmode om, at vi snarest får en redegørelsesdebat omkring hovedstadsområdet trafikproblemer. Det er tiltrængt, hvad tunnelbaner, Amagerbaner og en række gamle planer angår. Jeg synes, man skal have ryddet op i det, og beder om ministerens tilsagn hertil.

Vi vil gerne medvirke til en positiv, hurtig behandling i trafikudvalget på det her skitserede grundlag.

**Jens Jacobsen (V):**

Jeg vil gerne begynde med at sige, at også venstre er interesseret i en sådan trafikpolitisk debat, hvor vi kan få drøftet alle disse problemer, sådan som det netop er blevet fremført.

Lad mig sige om selve lovforslaget, at det lovforslag, der her er tale om, er jo en genfremsættelse, en uændret fremsættelse af det lovforslag, venstre-regeringen havde til førstebehandling den 17. oktober 1974 her i tinget. Det kan derfor formentlig ikke undre nogen, at venstre i princippet kan gå ind for lovforslaget.

Når jeg alligevel mener, det er nødvendigt med et par yderligere kommentarer og ikke bare en henvisning til de bemærkninger, der faldt ved den forrige førstebehandling, så hænger det bl. a. sammen med den offentlige debat, der har været ført om forslaget i de sidste måneder, specielt på Københavns vestegn. Lovforslaget omhandler foruden en forlængelse af Balleruplinjen frem til Måløv og en forberedelse af udbygningen videre frem mod Frederikssund en forlængelse af Tåstruplinjen frem til Høje-Tåstrup. Den offentlige debat har især drejet sig om en ca. dobbelt så lang udbygning frem til Hedehu-

[Jens Jacobsen.]

sene som en første etape af udbygningen frem mod Roskilde. I debatten har DSB inddraget sådanne argumenter som, at trafikbetjeningen kunne blive ringere for visse dele af området ved S-banens videre udbygning. Da der findes et byområde omkring Hedehusene med ca. 10.000 indbyggere, der i dag betjenes med en 3-4 tog om morgenen og et tilsvarende antal tog om aftenen — hvortil så kommer en vis busbetjening ganske vist — så har man alligevel lokalt noget svært ved at forstå, at det skulle kunne blive ringere. Hvis der i stedet havde været fremført oplysninger om hensigten med og tidsplanerne for den fortsatte udbygning videre mod Roskilde eller alternativt tilsagn om en bedre betjening derved, at flere fjern- eller lokaltog standsede, så havde forståelsen for problemerne formentlig været større.

Bl. a. dette forhold vil venstre søge opklaret i den forhåbentlig hurtige, men også grundige udvalgsbehandling, til hvilken jeg allerede har tilsagt venstres velvillige medvirken.

Hölge (FP):

Der er i Sverige for nylig foretaget en tælling, der viser, at i 7 ud af 10 biler er føreren alene. En beregning tyder på, at kunne man nedsætte dette tal, således at føreren kun var alene i 5 ud af 10 biler, ville det medføre en besparelse i størrelsesordenen 250 mill. liter brændstof om året. Der er grund til at antage, at en undersøgelse i Storkøbenhavn ville vise nogenlunde samme forhold. Det må derfor være rimeligt i lyset af energi- og forureningsproblemerne, at samfundet med et godt udbud af kollektive trafikmidler inspirerer til en bedre udnyttelse af ressourcerne.

Når dette er sagt, er det dog stadig væk fremskridtspartiets indstilling, at den enkelte borgers indkomst ikke af staten skal tages med den ene hånd og via en statsinstitution gives tilbage med den anden hånd — som oftest i beskåret form. Vi må derfor understrege ønsket om, at økonomien i forslaget kommer stærkt med ind i billedet, så balancen mellem den individuelle og den kollektive trafik ikke skal styres gennem et endnu større skatteyderbetalt DSB-kæmpeunderskud.

I min gruppe er der også fortsat megen

skepsis over for lovforslagets § 2, stk. 2 og 3. Sporene skræmmer, hvis man forstår, hvad jeg mener.

Jeg skal dog for fremskridtspartiet tilsige ministeren en positiv og saglig behandling af forslaget i det fortsatte udvalgsarbejde og ikke sige mere i dag.

Bilgrav-Nielsen (RV):

I det radikale venstre er vi stadig positivt indstillet over for forslaget, som jo ikke er nyt, men vi mener, at det er nødvendigt, som også hr. Knud Damgaard var inde på, at vi nøjere overvejer i udvalget, om ikke vi allerede nu bør sætse på en stærkere udbygning af S-banenettet, end der er foreslået her. Specielt mener vi, at der ingen anledning er til, at man begrænser udbygningen mod Køge. Vi ville gerne have, at vi allerede nu fik fastlagt terminerne for udbygningen helt til Køge. På samme måde har vi ønske om, at vi når videre frem mod Roskilde end forudsat i forslaget.

Her har jeg ligesom venstres ordfører lagt mærke til den diskussion, der har været om, hvad der ville give den bedste betjening, men det må jo være et forhold, som ret hurtigt kan afklares i udvalget. Derefter mener jeg, at vi, også om det kræver hurtigere og større investeringer, end vi havde forudset, må gå positivt ind for at gå tættere på Roskilde og helt til Køge. Når jeg siger, at uanset omkostningerne er vi positivt indstillet, vil jeg gerne gå videre og sige, at er det nødvendigt for at få midler tilvejebragt til denne videreføring, så er vi parat til at overveje, om der kan findes midler fra vejsektoren til at investere i dette vigtige banenet.

Jeg tror i øvrigt, at vi er nødt til, som også hr. Knud Damgaard var inde på, at prøve at få en lidt mere samlet debat om trafikinvesteringerne specielt i hovedstadsområdet, og vi er i hvert fald ikke i tvivl om, at vi tilskyndet af energikrisen må opprioritere den kollektive trafik i forhold til den individuelle. Vi har jo gjort det ved en række forslag igennem de senere år omkring motorvejsudviklingen i hovedstadsområdet; jeg kan nævne vort forslag om stop for Lyngbyvejens indføring osv. I øvrigt har vi jo fremsat forslag om, at vi skulle ophæve loven om tunnelbanen, og jeg forstår nu, at man fra socialdemokratisk side ønsker, vi skal have en debat om disse ting. Den delta-

## [Bilgrav-Nielsen.]

ger vi gerne i, men som sagt er vi på forhånd sikre på, at en ting som tunnelbanen kan vi godt opgive med det samme.

**Burgdorff (KF):**

Jeg skal ikke komme med så forfærdelig mange kommentarer til dette lovforslag, så meget mere som det tidligere har været drøftet ved en førstebehandling og jeg kan henvise til, hvad mit partis ordfører da sagde desangående. Vi vil erklære os meget velvillige over for dette lovforslag. Det er klart, at efterhånden som omegnskommunerne bliver udbygget og mere folkerige, bliver der behov for flere trafikmuligheder, og derfor vil vi se på det med velvilje.

Der har været snakket fra adskillige ordføreres side om at udbygge S-togsnettet helt til Roskilde. Det er da muligt, det kommer engang, men jeg vil spørge ministeren, om ikke det, at man nu fra DSBs side har indsat de nye intercitytog, som kører hver time, vil forrykke tidspunktet, da man fører S-tog helt til Roskilde.

Der er også et spørgsmål, som jeg gerne vil stille ministeren angående den planlagte udbygning videre fra Ballerup-Måløv og derfra til Frederikssund. Jeg har ikke forstået, at udbygningen var på trapperne lige nu, men at man har ønske om at ekspropriere arealer til det frem i tiden. Jeg vil gerne vide, hvornår har man tænkt at påbegynde dette; for at ekspropriere på nuværende tidspunkt, hvis det skal ligge ret mange år frem i tiden uden at kunne blive benyttet, synes ikke at være rigtig relevant. Men vi vil tilsige velvillig behandling.

**Kristine Heltberg (SF):**

I forbindelse med genfremsættelsen af dette lovforslag er der fremkommet en tanke, som forekommer mig meget positiv, og som jeg gerne vil støtte meget varmt; det er hr. Knud Damgaards forslag om en trafikpolitisk debat. Jeg synes, en sådan debat er meget nødvendig netop i denne situation, fordi vi jo netop nu må prøve at overveje, på hvilken måde følgerne af de ændrede forhold i verden bør udtrykkes i en ændring af målsætningen for trafikpolitikken her i landet.

Den principielle betragtning om en vurdering af den nuværende politiske, økonomi-

ske, administrative og regionplanmæssige situation, som det hedder i den tidligere ministers fremsættelsestale om den meget begrænsede forlængelse af S-togslinjerne, vil jeg igen, som jeg også sagde det sidst i oktober, betegne som en måske meget kortsynet betragtning, fordi det helt overordnede hensyn er hensynet til Danmark som helhed, det danske samfunds samlede interesser, der i øjeblikket byder os at prioritere den kollektive trafik langt, langt højere, end vi har haft for vane, alt for længe måske på grund af en vis træghed.

Det forekommer mig, at den betragtning, at DSB skal vurderes som en slags forretning, for så vidt er rigtig, som der selvfølgelig skal anlægges forretningsmæssige betragtninger, når man lægger et budget, men den er meget kortsynet og meget forkert, hvis man ikke først og fremmest betragter DSB som et serviceorgan af meget væsentlig betydning for befolkningens samlede behov og for, økonomisk set, landets almennyttige situation og den udvikling, vi er i i øjeblikket.

Det forekommer mig, at det er på tide, at specielt Køgebugtbanen føres videre; der er alt for mange ting, der går skævt, fordi den baneudbygning mangler, og jeg glæder mig også til, at man forhåbentlig som følge af en sådan trafikpolitisk debat vil søge at gå ind for en udvidelse af de øvrige S-banestrækninger på et langt tidligere tidspunkt end planlagt.

Jeg vil gerne notere, og det tror jeg også jeg gjorde sidst, det positive i tanken om, at det åbenbart kan lade sig gøre at ekspropriere til formål af denne art. Jeg synes, det er meget nyttigt, at man har taget den sag op, og det vil jeg også meget varmt støtte, ligesom jeg vil tilsige et hurtigt og velvilligt arbejde i udvalget.

**Svend Erik Sørensen (KrF):**

Forslaget har ved tidligere behandling været indgående kommenteret af vor daværende ordfører i denne sag, og jeg skal derfor i alt væsentligt nøjes med at henvise hertil.

Jeg vil dog gerne understrege, hvad vi også gjorde dengang, at hvor en ekspropriation bliver nødvendig, må den ske så skånsomt som muligt, og at den, hvor der er tale om landbrugsjord, som er i brug, eller om bygninger, der anvendes, først finder sted,

[Svend Erik Sørensen.]

når det er absolut nødvendigt. Vi har nogle gange i forbindelse med ekspropriationer ved anlæggelse af motorveje og jernbaneanlæg set brugbar jord ligge øde hen unødvendigt længe, og det må vi i et så lille og fattigt land som Danmark prøve på at undgå.

Vi tilsiger forslaget vor støtte i udvalget.

#### Fuglsang (DKP):

Da forslaget for et halvt års tid siden var til behandling, var der også fra min side en positiv — eller skal man sige betinget positiv — stilling til det, og det gjaldt jo også andre partier; ikke mindst den socialdemokratiske ordfører ønskede af mange fornuftige grunde mere fart over feltet, som forslaget giver udtryk for. Det gjaldt ikke mindst Køgebugtlinjen, hvor han oven i købet var i stand til at mobilisere én slags flertal for snarest at føre denne linje helt igennem til Køge, og derfor ser jeg den omstændighed, at vi nu i første omgang bare får en gennemførelse af det tidligere forslag, kun som et udtryk for tidnød, men ikke for, at der ikke i løbet af behandlingen i udvalg skulle være muligheder for udvidelser og forbedringer af forslaget.

Der er jo mange ting, der taler for, at sådan bør det være. Det gælder hensynet til befolkningen her i hovedstadsområdet, som jo i urimelig grad får sin arbejdsdag forlænget og sin økonomi belastet ved de ofte kaotiske trafikforhold, som hersker her.

Der er også mere end nogen sinde spørgsmålet om beskæftigelsen, og det drejer sig ikke blot om de relativt mange mennesker, som direkte får arbejde ved anlæggene, men det er jo her som ved andre anlægsarbejder sådan, at det virker som en kædereaktion opmuntrende også for andre fag. Og med hensyn til omkostningerne er der i hvert tilfælde det, at nogle af dem vil nedsættes ved, at man sparer millioner af kroner til arbejdsløshedsunderstøttelse.

Overhovedet blev det med hensyn til økonomien og henvisningen til landets økonomiske vanskeligheder allerede sidste gang nævnt, at der kunne spares en del på motorveje og motorvejsindførelser; men jeg vil også sige, som det tidligere er sagt i dag her fra talerstolen, at netop nu, hvor vi flås af olieselskabernes benzinpriser, må det dog

spille en rolle, at den kollektive trafik så afgjort er langt den billigste.

Af alle grunde bør også indstillingen til spørgsmålet om yderligere udskydelse af tunnelbanerne ændres. Man bør dog huske på, at her i hovedstadsområdet bor en meget stor del af landets befolkning og skatteydere, og en stor del af disse bor inde i byens centrum. Det er jo ikke disse menneskers skyld, at København i trafikmæssig henseende på mange måder virker lidt museumsagtig, sammenlignet med storbyer andre steder i Europa, og jeg tror, dette tunnelsspørgsmål netop nu bør tages mere positivt op, end der hidtil er givet udtryk for.

#### Arnfast (CD):

Jeg skal henholde mig til, hvad vores partis ordfører sagde under den tidligere førstebehandling af dette lovforslag, og så i øvrigt hilse tanken om en trafikpolitisk debat velkommen; den vil antagelig også give lejlighed til at drøfte noget, vi ikke kan drøfte i dag, S-baner i Århusområdet. Det vil jeg se frem til med glæde og spare tingets tid i dag ved at vente med de argumenter, vi har, til den debat kommer i stand.

#### Sigsgaard (VS):

Det er jo helt opløftende at høre al den velvilje over for den kollektive trafik, der kommer til orde her. Når jeg tænker tilbage på, da jeg første gang blev medlem af tinget i 1964, var det helt anderledes toner; da var der ingen som helst forståelse, når man talte på den måde, som så mange taler i dag. Så kan man jo ikke tilbageholde en enkelt bemærkning om de mange milliarder kroner, der kunne have været sparet, hvis man lidt tidligere har indstillet sig på, at den kollektive trafik må være af væsentlig betydning i vores land.

Det er jo ikke store trafikpolitiske debatter i folketinget, der har ført til den ændrede holdning. Jeg tror i det hele taget ikke meget på, at man når så forfærdelig meget videre ved at afsætte en eftermiddag på sådan nogle storpolitiske debatter, som de kaldes, men vi vil da deltage, hvis den kommer.

Vi støtter dette forslag, vi støtter udbygningen af S-banenetten, men vi mener lige som mange andre ordførere, at den skal

[Sigsgaard.]

være mere omfattende, så der kommer S-tog helt til Køge, helt til Roskilde og helt til Frederikssund inden for de nærmeste år. Og så skulle det også helst være sådan, at man kan komme på tværs, og det kan man faktisk ikke i dag, det er jo næsten umuligt at komme fra ét sted til et andet i hovedstadsområdet, hvis det ikke er ind til centrum, man skal; en del af den trafik skal selvfølgelig varetages af busnettet, men der kunne også godt tænkes at komme baner ind i billedet.

Men så går vi ind for en samtidig opbremsning i udbygningen af vejnettet. Det var man også inde på fra radikal side, og dér er vi altså enig med de radikale. I det hele taget burde vi vel være nået så vidt, at vi kan se udbygningen af den kollektive trafik i sammenhæng med udbygningen af den individuelle trafik.

Til de argumenter, der er ført frem imod en stadig udvidelse af biltrafikken, skal jeg kun føje et enkelt, nemlig at biltrafikken er en af de væsentligste forureningsfaktorer, der findes, og vel også en af de mest råstofforbrugende faktorer, vi har; det er også et argument for at lægge større vægt på den kollektive trafik.

Så forekommer det mig — men jeg kan have uret — at man i ministeriet og i DSB er lidt for tilbøjelig til at se på hovedstadsområdet i en måske lidt gammeldags betydning, at man ikke i tilstrækkelig grad har øjnene åbne for, at hele Sjælland, og Lolland-Falster vel egentlig også, i dag må siges mere eller mindre at høre med til dette område. Man kan altså være lidt bekymret for, at vi i planlægningen ligesom standser ved Roskilde og Køge. Jeg ved ikke, om man skal gå længere ud med S-baner lige netop nu, men det var rart — det kan oplyses nærmere under udvalgsarbejdet — at få drøftet hele området som den helhed, det er.

Til slut vil jeg lige stille et spørgsmål til ministeren. Det siges i bemærkningerne, at under forudsætning af, at DSBs hidtidige investeringsrammer ikke reduceres, kan man gå i gang med den begrænsede udbygning, der er foreslået her, og dertil var det jo interessant lige at få ministerens kommentar. Ministeren har vel en vis indflydelse på, hvorvidt DSBs investeringsrammer bliver formindsket; i hvert fald må vi kunne få at

vide, hvilken holdning ministeren vil slås for i de forhandlinger, der skal føres om besparelser og nedskæringer.

**Ministeren for offentlige arbejder (Niels Mathiasen):**

Jeg vil gerne begynde med at takke samtlige ordførere for den positive holdning, de har haft til forslaget, og jeg kan med det samme give tilsagn om, at vi så hurtigt som muligt finder frem til en redegørelsesdebat om hele problemstillingen.

Der har jo fra flere sider været fremført tanker og spørgsmål om, hvorfor man ikke har gennemført forlængelserne henholdsvis til Køge, Roskilde og Frederikssund med det samme. Dér vil jeg gerne sige, at det er jo et genfremsættelsesforslag, og man har i dette forslag lagt vægt på på dette tidspunkt at indskrænke sig til de strækninger, der betjener de områder, hvorom der i forbindelse med arbejdet omkring regionplanen hidtil er opnået enighed mellem de kommunale og de statslige myndigheder.

Situationen omkring regionplanforslaget er endnu ikke afklaret, men der er optaget forhandlinger om dette forslag mellem staten og hovedstadsrådet, og når resultatet foreligger her — og det kan forhåbentlig føres parallelt — kan man også gå videre i spørgsmålet om yderligere forlængelser.

Jeg vil gerne sige om spørgsmålet om at forlænge, og det er jo en af de ting, der har betydning, at hvis man skal gøre det umiddelbart, vil der ske en nødvendig udvidelse af DSBs investeringsrammer, og også personaleloftet må på forskellige steder udvides.

Jeg vil gerne sige om det spørgsmål, hr. Sigsgaard stillede, at det er min hensigt, at man ikke kan skære i DSBs investeringsrammer og budget, at dér ikke er noget at hente; specielt hvis man vil overføre den individuelle trafik i så vidt omfang som muligt til kollektiv trafik, er det nødvendigt med investeringer, ellers er det en umulighed.

Jeg skal sige til hr. Burgdorf i spørgsmålet om ekspropriationer, at dér ligger det sådan, at de planer, der er i øjeblikket, skulle kunne gennemføres over en 5 års periode. Efter denne 5 års periode vil det så være rimeligt i hvert fald at gå videre med forlængelserne, og det ville være urimeligt ikke allerede nu at tage hensyn til, at det

[Ministeren for offentlige arbejder.]

sker, sådan at der ikke forekommer bebyggelser på nuværende tidspunkt og i de 5 år, men at man allerede nu sikrer sig arealerne. Det tror jeg er en fornuftig disposition, og det er klart, som jeg også gerne vil understrege, at det skal ske så skånsomt som muligt over for de beboere, der findes på disse områder, men at det er en samfundsmæssig nødvendighed.

Jeg tror, at det afgørende er en række andre spørgsmål, der formentlig kan komme op i trafikudvalget, og jeg imødeser en åben drøftelse, og at vi kan nå frem til et resultat dér; og da vi jo er et samarbejdende folketings, vil der være mulighed for også at komme med ændringsforslag og finde frem til en fornuftig linje og et flertal i trafikudvalget.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.*

**Første næstformand (Grete Hækkerup):**

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til udvalget om offentlige arbejder. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

*Første behandling af forslag til lov om forlængelse af Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde.*

(Lovforslag nr. 46. Fremsat 28/1 75).

Lovforslaget sattes til forhandling.

**Kampmann (S):**

Ligesom det var tilfældet med det foregående lovforslag, er også dette lovforslag behandlet en gang tidligere i folketingset. Ved den lejlighed var vi særdeles positive over for lovforslaget, uanset at det var en anden trafikminister, der havde fremsat det, og vores positivitet er på ingen måde blevet mindre med den nuværende trafikminister.

Forslaget går i al beskedenhed ud på, at SAS' koncession skal forlænges for 10 år. Det er sket i de to andre lande, som står bag

ved SAS. Det er allerede ratificeret i de pågældende landes folketings, og vi er altså bagud i Danmark, hvilket bl. a. skyldes force majeure på grund af udskrivelse og afholdelse af valg.

Vi kan til fulde støtte dette forslag. Vi mener, at SAS er et af de bedste eksempler på praktisk nordisk samarbejde, og vi mener, det er dødsensfarligt at antaste de muligheder, der ligger for en fortsat udvikling af SAS.

En konsekvens af forslaget er, at vi også forlænger DDLs koncession til indenrigsflyvning. Jeg ved, at det har givet anledning til en del drøftelse også i trafikudvalget, men vi fastholder i socialdemokratiet, at det er en logisk konsekvens af forlængelsen af koncessionen for SAS, at man også gør det for DDL på indenrigsflyvningen, og kan fuldt ud støtte også dette punkt i forslaget.

**Ivar Hansen (V):**

Da forslaget tidligere har været til første behandling, skal jeg kun ved denne lejlighed gøre nogle enkelte bemærkninger.

Forslaget tager jo sigte på at bringe den lovmæssige baggrund i orden for fortsættelse af det skandinaviske luftfartssamarbejde i en yderligere 10 års periode fra 1985 til 1995. Jeg erindrer, at ved sidste førstebehandling blev der fra flere ordføreres side udtrykt både betænkelighed og tvivl om det rimelige i allerede nu at træffe beslutning om en 10 års periode, en periode, der rækker så langt frem. Jeg kan sige, at vi i venstre er enige i, at det er nødvendigt, at SAS hele tiden kender sine dispositionsmuligheder i en ret lang periode frem; ikke mindst investeringsplanlægningen såvel for fly som for de forskellige servicefaciliteter begrundes en meget stor sikkerhed i planlægningen, da det jo er meget betydelige milliardbeløb, der er tale om.

Jeg har noteret mig, at den svenske rigsdag for længst — i enighed i øvrigt — har truffet beslutning om at godkende denne forlængelse af aftalen, og at det norske stortings trafikudvalg i enighed har givet indstilling om også at forlænge aftalen, så jeg formoder, at stortinget om ikke har forlænges så i hvert fald agter at forlænge denne aftale.

Jeg noterede mig, at ved sidste førstebe-