

[Ministoren for offentlige arbejder.]

forhold og med de synspunkter, hvorom der hidtil er opnået enighed mellem de kommunale og statslige planlægningsmyndigheder.

De foreslåede baneforlængelser er påregnet udført nogenlunde sideløbende i en 5-årsperiode efter lovens vedtagelse. Nogen vil måske med de hidtidige erfaringer om varigheden af S-baneudbygningen sætte et spørgsmålstegn ved muligheden for at klare den nu foreslåede udbygning inden for en 5-årsperiode, men da der er tale om en ret begrænset udbygning, har DSB skønnet perioden for realistisk under forudsætning af, at DSBs hidtidige investeringsrammer pr. år ikke reduceres.

Lovforslaget indeholder endvidere en bestemmelse om bl.a. sikring af arealer til 2. spor på strækningen Måløv-Frederikssund. Den foreslåede bestemmelse er på linie med tilsvarende bestemmelser i andre anlægslove om trafik anlæg og er ønskelig for at sikre, at der på sådanne arealer, som vil medgå til det senere anlæg af banen, ikke udføres bebyggelse eller andre foranstaltninger, der kan påregnes at ville lægge en senere gennemførelse af anlægget hindringer i vejen eller at fordyre dettes gennemførelse.

Idet jeg i øvrigt henviser til lovforslagets bemærkninger, skal jeg hermed anbefale dette til tingets velvillige behandling.

Endvidere skal jeg herved tillade mig for folketinget at fremsætte *forslag til lov om forlængelse af Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde*.

Bortset fra forslagens § 3, der er ny, og med hensyn til hvilken jeg tillader mig at henvise til bemærkningerne til forslaget, er der tale om genfremsættelse af et forslag, der forelagdes folketinget i oktober 1974, og som efter 1. behandlingen henvistes til udvalget om offentlige arbejder.

SAS-samarbejdet har i sin nuværende form bestået i henved 25 år og løber frem til 1985. Der er således i øjeblikket kun godt 10 år tilbage af denne periode.

Det er, når det drejer sig om en virksomhed af den karakter, der her er tale om, ikke tilstrækkeligt. Især ved lånoptagelser, materielanskaffelser og investeringer i bygninger og anlæg er det nødvendigt at kunne disponere på længere sigt.

Parterne i SAS, de 3 nationale modersel-

skaber, DDL, DNL og ABA, som ønsker samarbejdet videreført, har da også fundet det nødvendigt allerede nu at indgå aftale om en forlængelse af samarbejdet i yderligere 10 år frem til den 1. oktober 1995. Moderselskaberne har på denne baggrund anmodet de 3 regeringer om på tilsvarende måde at ville forlænge samarbejdet. Det drejer sig i første række om en forlængelse af moderselskabernes koncessioner og aftalerne om de 3 staters samarbejde på luftfartens område.

Som jeg just nævnte, må en sådan forlængelse af konsortiets tilsikrede virksomhedsperiode anses for nødvendig, og alle 3 regeringer har da også været enige herom.

For Danmarks vedkommende kunne de omhandlede foranstaltninger muligvis med tiltrædelse af folketingets udvalg om offentlige arbejder træffes i kraft af de beføjelser, ministeren for offentlige arbejder har i medfør af lov om luftfart. Jeg har imidlertid fundet det rigtigt, at lovsformen anvendes også denne gang, uagtet at der ikke er tale om direkte økonomiske dispositioner, således som det var tilfældet i 1950 og 1959, da samarbejdet henholdsvis oprindeligt godkendes og forlængedes.

I Sverige og i Norge er det parlamentariske grundlag for regeringens tilsagn om forlængelse af koncessioner m.v. allerede tilvejebragt.

Det har i de forløbne år ved mangfoldige lejligheder været fremhævet — jeg mener med stor ret — at samarbejdet inden for SAS har udviklet sig til at blive et af de bedste eksempler på praktisk skandinavisk samarbejde. Jeg tror, at vi inden for den internationale luftfart i den grad har vænnet os til SAS' eksistens, at vi dårlig kunne forestille os noget andet. Den internationale ruteluftfart er, som vi ved, præget af en meget skarp konkurrence, som i lange perioder har gjort det overordentlig vanskeligt, for mange selskaber helt umuligt, at opnå et rimeligt økonomisk resultat. Luftfarten er netop i denne tid inde i en af disse tilbagevendende økonomiske svaghedsperioder, og det er på denne baggrund så meget mere tilfredsstillende for os her i Skandinavien at kunne konstatere, at SAS i denne vanskelige situation har været et af de få selskaber, som drives på normal forretningsmæssig måde.