

**[Bølgeministeren.]**

Jeg kan sluttelig tilføje på hr. Svend Haugaards spørgsmål, at jeg naturligvis vil være opmærksom på de steder, hvor disse problemer opstår, og også vil optage forhandlinger for at søge at løse disse problemer, som vi jo allerede har stået midt i. Der har været mange sager af den karakter, som her nævnes.

**Ministeren for forureningsbekæmpelse (Kampmann):** Jeg skal ikke yderligere ud- dybe problematikken omkring forholdet mellem sikringen af det ydre miljø og den fysiske planlægning, idet jeg kan henvise til boligministerens redegørelse og særlig til de meget dybtgående forhandlinger af denne problemstilling, som har fundet sted i ud- valget, og som jo også har fundet udtryk i betænkningen ved anden behandling.

Jeg skal alene koncentrere mig om de sidste betragtninger hos hr. Svend Haugaard omkring vigtigheden og nødvendigheden af, at så stor en del af folketinget positivt bak- ker op bag denne meget omfattende og meget indgribende lov, formentlig en af de vigtigste herhjemme i mange år. Jeg har taget til efterretning, at det radikale venstre og måske enkelte andre partier ikke kan stemme for lovforslaget, men vil undlade at stemme i betragtning af det positive sigte, og det glæder mig, at man, uanset at man ikke kan stemme for lovforslaget, positivt vil bakke loven op i det videre virke.

Hermed sluttede forhandlingene.

**Lovforslaget**

vedtoges enstemmigt med 98 stemmer; 72 medlemmer tilkendegav, at de hverken stemte for eller imod.

**Formanden:** Lovforslaget vil nu blive til- stillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

*Tredje behandling af forslag til lov om ændring af lov om vandforsyning og lov om offentlige veje.*

(Anden behandling af lovforslaget (nr. 156) findes i tidenden sp. 6877).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

**Lovforslaget**

vedtoges enstemmigt med 168 stemmer.

**Formanden:** Lovforslaget vil nu blive til- stillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

*Tredje behandling af forslag til lov om ændring af vandlovsloven.*

(Anden behandling af lovforslaget (nr. 157) findes i tidenden sp. 6878).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

**Lovforslaget**

vedtoges enstemmigt med 168 stemmer.

**Formanden:** Lovforslaget vil nu blive til- stillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

*Redegørelse af ministeren for offentlige arbejder.*

(Redegørelse nr. IX).

**Ministeren for offentlige arbejder (Kampmann):** Det er en meget langvarig udrednings- og forhandlingsproces, som finder sin foreløbige afslutning med indgåelsen af de to aftaler mellem Danmark og Sverige om faste Øresundsforbindelser og om benyttelse af svensk luftrum for flytrafikken på Salt- holmlufthavnen.

Jeg skal ikke her give en detaljeret over- sigt over de fælles dansk-svenske udredninger gennem årene af disse forhold, men blot erindre om, at den første betænkning, „Øre- sundsforbindelsen“, kom i 1962. Den efter-

[Ministeren for offentlige arbejder.]

fulgtes i 1967 af en ny fyldig betænkning, „Faste forbindelser over Øresund“.

Min forgænger tog herefter initiativet til optagelsen af dansk-svenske regeringsforhandlinger om indgåelse af aftaler dels om de faste forbindelser, dels om de luftrums-spørgsmål, som anlægget af en lufthavn på Saltholm ville rejse, og i begyndelsen af 1968 nedsattes embedsmandsudvalg med henblik på forberedelse af disse forhandlinger. Disse embedsmandsudvalg tilvejebragte yderligere et omfattende materiale i tillæg til de to betænkninger, og navnlig blev der nu også foretaget omfattende fælles dansk-svenske undersøgelser af de luftrums- og flyveledelses- samt støjforhold i Øresundsregionen, som havde sammenhæng med en Saltholm-lufthavn. En række forhandlinger mellem de to trafikministre fandt sted, men det lykkedes som bekendt ikke på daværende tidspunkt at nå frem til nogen aftale hverken om problemkomplekset i dets helhed eller om de enkelte dele heraf. Det nærmeste, man dengang nåede frem til en form for aftale, var vel en principiel enighed om, at linjeføringen for en vejforbindelse i København-Malmølinjen skulle være Limhamn-Saltholm-Drøge. Jeg skal ikke gå nærmere ind på årsagerne til, at det dengang ikke lykkedes at komme til et resultat, men vi kommer næppe uden om, at hovedårsagen lå på dansk side og beroede på, at man inden for den daværende regering ikke formåede at få lagt en holdning fast til spørgsmålet om gennemførelsen af de store trafikprojekter, og at man ikke rigtig vidste, hvad man skulle nå til enighed om og man derfor vel var mindre forhandlingsdygtig i forholdet til Sverige.

Jeg har, som det vil være kendt, set det som en af mine vigtigste opgaver at få genoptaget forhandlingerne med Sverige og nå frem til et endeligt resultat. Der var tre grunde hertil: For det første var det i sig selv påkrævet at få en afklaring af det mange år gamle spørgsmål om de faste Øresundsforbindelser i nord og i syd; for det andet forudsatte en stillingtagen til og en gennemførelse af Saltholmprojektet, at den sydlige Øresundsforbindelse i KM-linjen blev lagt fast i tid og i rum, og at der blev skabt fuld sikkerhed for, at den nødvendige benyttelse af svensk luftrum til ind- og udflyvning

kunne finde sted. For det tredje indgår de anlæg, der her er tale om, i enhver meningsfyldt prioritering og planlægning af de store trafikinvesteringer.

Jeg tog derfor ganske kort efter min tiltræden initiativ til nye forhandlinger med Sverige, og fra svensk side var man beredt til igen at tage tråden op. Min svenske kollega og jeg blev ved vort første møde enige om, at det ville være nødvendigt forud for selve forhandlingerne om indgåelse af aftaler at få foretaget en ajourføring og supplerung af det meget omfattende tekniske, trafikale, økonomiske og andet materiale, som forelå. Et antal dansk-svenske arbejdsgrupper blev nedsat i begyndelsen af 1972, og i oktober kunne grupperne afslutte deres arbejde med afgivelsen af et meget omfattende materiale til de to ministre. Grundlaget var hermed til stede for at påbegynde den egentlige forhandlingsrunde.

Det første møde fandt sted i København den 21. november sidste år, og ved denne lejlighed spillede man fra svensk side ud med sit principielle forhandlingsoplæg. Som det vil erindres, koncentrerede det sig om følgende punkter:

For det første en fornyet afvisning af tanken om svensk deltagelse i storlufthavnsprojektet på Saltholm, men tilsagn om positiv medvirken til løsningen af de luftrumsproblemer i forhold til Sverige, som projektet rejser.

For det andet en tilkendegivelse af, at man ikke for tiden fandt spørgsmålet om anlæg af en jernbanetunnel i HH-linjen aktuelt, samt

for det tredje et tilbud om, at Sverige ville være villig til at anlægge og finansiere en afgiftsbelagt vejforbindelse i KM-linjen med en linjeføring Limhamn-Saltholm-Kastrup. Man gjorde det samtidig klart, at tilbuddet gjaldt, uanset om Danmark besluttede at bygge lufthavn på Saltholm eller ej, samt at man i økonomisk henseende tilstræbte indtægter, der vil gøre det muligt at forrente og afdrage den investerede kapital og de løbende driftsomkostninger o. lign., men ikke mere.

Det svenske forhandlingsudspil gav mig og den øvrige regering anledning til følgende refleksioner:

Afvisningen af at deltage i Saltholmprojektet, som igennem alle årene konsekvent

[Ministeren for offentlige arbejder.]

har været fastholdt fra svensk side, var ikke uventet, men jeg havde ment det rigtigt at gøre endnu et forsøg, men når også dette mislykkedes, var vi fra dansk side indstillet på at tage det til efterretning — om end med beklagelse.

Hvad angik den manglende svenske interesse i HH-projektet, så var dette mere uventet, fordi man fra svensk side tidligere havde haft en positiv holdning i spørgsmålet. Det var derfor en betydelig skuffelse for den danske regering, og da alt efter dansk vurdering fortsat tydede på, at projektet ville være klart rentabelt, og da det ikke mindst måtte forekomme mig uacceptabelt ved gennemførelse af en vejforbindelse alene at forskyde konkurrencerelationen i trafikken mellem de to lande og i transittrafikken gennem Danmark ensidigt til gevinst for vejtrafikken, besluttede regeringen at fastholde en aftale om HH-forbindelsen som et dansk mål under de videre forhandlinger.

Hvad endelig angik KM-forbindelsen, hvor det svenske tilbud om at bygge og finansiere anlægget meget forståeligt var det, der samlede opmærksomheden i offentligheden, var der imidlertid yderligere en meget væsentlig ting at hæfte sig ved. Ved alle hidtidige forhandlinger både i min og i min forgængers tid havde man fra svensk side fastholdt, at linjeføringen for forbindelsen måtte være Limhamn-Saltholm-Dragør, medens tunnelen i linjen Kastrup-Saltholm — den såkaldte lufthavnstunnel — blev anset for at være KM-forbindelsen uvedkommende og noget, som Danmark selv måtte klare som et led i lufthavnsanlægget. Det længste, man hidtil havde strakt sig fra svensk side i så henseende, var til en forsigtig antydning af, at man måske kunne gå med til at udskyde delstrækningen Saltholm-Dragør i højst 2-3 år og i denne tid benytte lufthavnstunnelen også til KM-trafikken. Heroverfor havde man fra dansk side argumenteret, at tunnelen Kastrup-Saltholm ville kunne klare den samlede trafik i en meget lang årrække, og at det derfor ville være en

helt urealistisk tanke at forestille sig, at Danmark kunne gå med til nogenlunde samtidigt at bygge to faste forbindelser mellem Amager og Saltholm med et tilhørende dobbelt motorvejsanlæg tværs over Amager og Kalveboderne til Vestmotorvejen. Det var derfor meget tilfredsstillende fra et dansk synspunkt, at det gennem de forudgående ekspertundersøgelser var lykkedes at overbevise svenskerne om holdbarheden af vort standpunkt, og at denne erkendelse blev bragt til udtryk allerede ved forhandlingernes start.

Med hensyn til det svenske tilbud om at ville bygge og finansiere hele KM-forbindelsen kunne jeg, efter at sagen havde været drøftet i regeringen, meddele min svenske kollega, at vi fra dansk side kunne acceptere tilbuddet i den forstand, at det blev lagt til grund for de videre forhandlinger, hvorefter det så måtte vise sig, om der kunne opnås enighed om et fuldt gennemarbejdet forslag.

Med hensyn til det svenske KM-tilbud kan jeg i øvrigt sige, at det danske hovedsynspunkt har været det, at Sverige principielt burde stilles som enhver anden koncessionshaver, som får ret til at etablere et bro- eller tunnelanlæg og opkræve benyttelsesafgifter af trafikanterne til dækning af sine omkostninger, dog med den undtagelse, at her, hvor medkontrahenten er den svenske stat, er den sikkerhedsstillelse, som man måtte kræve af en almindelig koncessionshaver, selvsagt overflødig. Jeg kan allerede på dette tidspunkt afsløre, at det aftaleudkast, der nu er enighed om, i praksis opfylder dette danske ønskemål.

Jeg skal i øvrigt ikke gå ind på i detaljer at redegøre for vinterens og forårets forhandlingsforløb, men blot minde om, at tidstabellen har været meget, meget presset. Regeringen forelagde sine lovforslag om Storebæltsforbindelsen og Saltholmlufthavnen her i tinget i januar med henblik på gennemførelse i indeværende samling, og som det er bekendt, forudsatte gennemførelsen af det sidstnævnte forslag, at jeg inden vedtagelsen kunne komme tilbage til folke-

[Ministeren for offentlige arbejder.]

tinget og dokumentere, at den nødvendige ret til benyttelse af svensk luftrum var sikret, og at der var opnået enighed om øens forbindelse med Sverige og Amager. Saltholmprojektet var altså reelt og tidsmæssigt betinget af afslutningen af forhandlingerne med Sverige. Omvendt kan man sige, at det for aftalerne med Sverige om KM- og HH-forbindelserne var nødvendigt at kunne danne sig en nogenlunde fast opfattelse af såvel Saltholmsom Storebæltsprojektets skæbne, idet KM-forbindelsen på en lang række punkter simpelt hen må se helt anderledes ud med en Saltholmlufthavn end uden, og fordi svenskerne har en helt naturlig interesse i, at den faste Storebæltsforbindelse etableres og sammen med de to Øresundsforbindelser gør også Sverige og dermed Norge og Finland landfast med kontinentet. Det sidstnævnte forhold har ganske enkelt været et af vore stærkeste kort i forhandlingerne. Endelig hænger de tre Øresundsproblemer: KM-forbindelsen, HH-forbindelsen og luftrumsforholdene, både rent faktisk og — ikke mindst — også politisk meget nøje sammen. Jeg tror, man skal gøre sig helt klart, at det havde ikke været politisk muligt at nå frem til en aftale, som ikke omfattede hele denne problematik.

Midt i denne måned var de sidste problemer ryddet af vejen, og der foreligger nu udkast til to aftaler, den ene omfattende de to faste forbindelser og den anden retten til at benytte svensk luftrum. Der er enighed mellem de to regeringer om aftaleudkastene, som vil blive underskrevet i København den 8. juni. Jeg har, så snart de forelå, sendt dem til folketingets udvalg om offentlige arbejder og har ved samråd gennemgået dem med udvalget. Udvalget har imidlertid tillige ønsket, at jeg her i salen gav en redegørelse for sagen. Til efteråret forelægges aftalerne på sædvanlig måde de to parlamenter til godkendelse, og ratifikationen forventes herefter at kunne finde sted ved årsskiftet.

Jeg skal herefter gå over til en nærmere gennemgang af de to aftaler.

Først aftalen om de faste forbindelser, hvor bestemmelserne om KM- og HH-forbindelserne er samlet i én aftale. I relation til begge de to forbindelser udtales det i aftalen, at parterne går ud fra, at der kommer

en fast Storebæltsforbindelse i overensstemmelse med den danske regerings lovforslag af januar i år. Jeg forstår, at der i visse politiske kredse her i landet har været nogle spekulationer over den sammenkædning af Storebælts- og Øresundsforbindelserne, som man mener herved finder sted. Jeg forstår ikke rigtig denne tankegang. Som jeg allerede har været inde på, har Storebæltsforbindelsen været et af vore gode kort i forhandlingerne med Sverige, og det er i konsekvens heraf ganske naturligt, at man fra svensk side har ønsket, at dette kom til udtryk i aftalen. Lige så naturligt har det været for mig at gå ind herpå, al den stund at det jo er regeringens klare mål — som efter alt at dømme har et betydeligt flertal i folketinget bag sig — at få bygget den Storebæltsforbindelse, som er omhandlet i regeringens lovforslag.

Om KM-forbindelsen bestemmes det i aftalen, at den i hvert fald i første omgang alene skal være en sekssporet motorvej med den linjeføring, jeg tidligere har nævnt, og med tilslutning til de to landes almindelige vejnet. For Danmarks vedkommende vil det i første række sige Vestmotorvejen, E 4, og for Sveriges del E 6 med tilslutningspunkt ved Åkarp. Disse tilsluttende vejanlæg skal ifølge aftalen være færdige senest samtidig med KM-forbindelsen.

Nogle har med henvisning til, at forbindelsen skal være en motorvej, spurgt, om man nu helt har glemt den kollektive trafik. Svaret er, at det har man selvfølgelig ikke — tværtimod. For det første er motorvej ikke ensbetydende med ren individuel trafik, for det andet er der i aftalen udtrykkelig bestemmelse om, at den kollektive persontrafik, som man forudsætter sker med bus, skal sikres god fremkommelighed ikke blot på selve KM-forbindelsen, men hele vejen mellem de centrale bydele i København og Malmø, om fornødent ved reserverede kørebane eller andre trafiktekniske foranstaltninger. Overenskomsten indeholder endvidere en bestemmelse, som omhandler foranstaltninger til forberedelse af overgang til en anden form for kollektiv persontransport i fremtiden, når der måtte blive grundlag herfor. Endelig har Danmark sikret sig ret til, hvis vi inden den 1. juli 1975 begærer det, at få tunnelen mellem Amager og Saltholm udført med yderligere to tunnelspor til S-tog,

[Ministeren for offentlige arbejder.]

imod selv at betale meromkostningerne og en rimelig andel af fællesomkostningerne for tunnelen. Baggrunden for denne særlige bestemmelse er, at det ved tekniske undersøgelser viste sig, at der kan opnås en besparelse på ca. 150 mill. kr. ved at lave en sådan S-togstunnel sammen med det øvrige tunnelanlæg i forhold til, hvad det ville koste at lave det som et separat anlæg. Hvis folketinget inden for de næste to år skulle beslutte, at der skal S-bane til Saltholm fra starten, har vi altså med denne bestemmelse sikret os, at dette kan ske på den billigst mulige måde.

Sverige påtager sig at forestå bygge- og anlægsarbejder og finansiere disse, således at forbindelsen kan åbnes snarest muligt — det vil i praksis sige tidligst i 1982-83 — og senest i 1985. I konsekvens af dette byggeransvar er det Sverige, som forestår projektering og udførelsen af anlægget. Danmark har imidlertid sikret sig dels gennem en række bestemmelser i aftalen bl. a. om, at anlægsarbejderne skal udbydes i international licitation, dels ved bl. a. gennem etablering af en særlig dansk-svensk samrådsgruppe, at der ikke tages nationale særhensyn til skade for Danmark og danske trafikanter, samt sikret sig, at anlægget udføres bedst og billigst muligt. Hvad specielt angår strækningen på og ved Saltholm og tunnellandingen på Amager, har man yderligere betinget sig, at der her træffes særlig overenskomst om samordningen af KM-arbejderne med de danske anlægsarbejder. På Saltholm påtager Danmark sig som et led i lufthavnsarbejderne at anlægge og udforme den indfatning, som under alle omstændigheder skal tilvejebringes af hensyn til lufthavnsanlægget, således at det også bliver muligt at fremføre KM-forbindelsen i ly heraf.

Der er i øvrigt enighed om, at projektet på sædvanlig måde skal prøves i overensstemmelse med dansk og svensk rets bestemmelser om tilladelse til etablering af anlæg på søterritoriet, og at projektet skal opfylde de krav, som i den forbindelse måtte blive stillet. Endvidere er det i aftalen fastlagt, at ulemper for søfarten og forurening af kysterne skal undgås.

I Sverige agter man at lade et særligt

statsejet aktieselskab forestå projektering, bygning og drift af anlægget, og aftalen åbner følgende mulighed for denne administrationsform.

Som jeg tidligere har været inde på, frafaldt svenskerne forud for den sidste forhandlingsrunde kravet om, at KM-forbindelsen skulle ligge i linjen Saltholm-Dragør. Om denne strækning, der meget vel kan blive aktuel i en fjernere fremtid, indeholder den foreliggende aftale derfor kun den naturlige forpligtelse, at man ved planlægningen på Amager og Saltholm skal tage højde herfor. Spørgsmålet om, hvornår det kan anses for nødvendigt med en sådan supplerende forbindelse og om dens nærmere udformning og finansiering, er derimod hen-skudt til en særlig aftale mellem de to lande til den tid.

Jeg skal herefter gå over til en omtale af aftalens økonomiske bestemmelser. Som tidligere nævnt skal forbindelsen afgiftsfinansieres, og der kan være grund til at slå fast, at heri er intet nyt, thi det var også blevet tilfældet, hvis Danmark og Sverige som oprindeligt påtænkt skulle have finansieret byggeriet i fællesskab. De hovedhensyn, som Danmark har ønsket tilgodeset i aftalen, og som jeg har den glæde at kunne sige også er blevet tilgodeset, har derfor været:

For det første at sikre, at kun de virkelige medgæde og nødvendige omkostninger kan indgå blandt de omkostninger, som skal dækkes af afgifterne.

For det andet at sikre, at trafikken på de to delstrækninger Amager-Saltholm og Saltholm-Skåne kommer til at betale en afgift, der så vidt muligt svarer til anlægsomkostningerne og trafikens størrelse på de to delstrækninger.

For det tredje at sikre, at taksterne i kroner og øre udvikler sig på en sådan måde gennem tiden, at den enkelte trafikant så nogenlunde kommer til at betale det samme beløb i faste priser, og således at det især undgås, at vi i starten, når trafikken er mindst, får høje afgifter og siden hen, når trafikken er stor og måske nærmer sig kapacitetsgrænsen, får en meget lav afgift i den tids prisniveau.

For det fjerde at sikre en takstmæssig fordelagtig behandling af den kollektive trafik.

[Ministeren for offentlige arbejder.]

I alle disse henseender har aftalen fået en efter min mening tilfredsstillende udformning set fra et dansk synspunkt.

Jeg skal herefter gå lidt nærmere ind på de førnævnte punkter 2 og 3.

Det er i bilag 2 til aftalen bl. a. bestemt, at afgiften for en rejse Amager-Saltholm skal fastsættes til én tredjedel og afgiften for en rejse Saltholm-Limhamn til to tredjedele af afgiften for at køre hele strækningen Amager-Skåne. Det bliver med andre ord væsentlig billigere at køre mellem Saltholm og Amager end mellem Saltholm og Sverige. Baggrunden herfor er, at selv om der ikke er den store forskel i anlægsomkostningerne på de to delstrækninger — tunnelen Amager-Saltholm koster ca. 600 mill. kr. og broen Saltholm-Limhamn ca. 680 mill. kr., medens strækningen over Saltholm koster ca. 80 mill. kr., alt i 1971-priser — er trafikken mellem Amager og Saltholm meget væsentlig større end på den anden delstrækning. Tager man på grundlag af prognoserne dette med i beregningerne af afgiften ved siden af anlægsomkostningerne, kommer man til det nævnte forhold 1 til 2. Som det vil fremgå heraf, er enhver tale om, at den interne danske lufthavnstrafik gennem sine afgifter ville komme til at betale tilskud til den øvrige trafik på forbindelsen, uden noget som helst grundlag.

Om punkt 3 skal jeg bemærke, at den målsætning for takstpolitikken set over tiden, som ligger heri, og som vist ikke behøver nogen nærmere forklaring, er indskrevet i aftalen, og det påhviler i henhold til denne Sverige ved optagelsen af lånene til finansiering af anlægget at tilstræbe sådanne lånevilkår, at der i begyndelsen af driftstiden stort set kun bliver tale om renter, medens afdragene først begynder senere, og således at de årlige afdrag vokser med tiden, indtil hele anlægskapitalen efter senest 25 år er afviklet.

Aftalen indeholder som følge af meget stærke svenske ønsker herom tillige bestemmelser om adgang til ved takstfastsættelsen også at sikre opbygning af en vis reservefond til eventuelle større reparationer eller til en senere udbygning af forbindelsen efter nærmere dansk-svensk aftale. Fondens samlede størrelse er dog begrænset til højst 15 pct.

af investeringsomkostningerne med tillæg af renter i byggetiden.

Når anlægskapitalen er fuldt tilbagebetalt, hvilket som nævnt senest skal være sket efter 25 års forløb, men i praksis formentlig vil være sket væsentlig tidligere, bliver den danske stat automatisk ligeberettiget medejer af KM-forbindelsen, som herefter skal drives videre på de vilkår, Danmark og Sverige til den tid enes om. Også i denne henseende svarer aftalen til den grundmodel for et koncessionsforhold, som jeg før talte om. Det skal for fuldstændighedens skyld tilføjes, at Danmark også på et tidligere tidspunkt kan blive medejer mod at overtage forpligtelsen til at udrede halvdelen af anlæggets uafviklede mellemværender.

Endelig skal jeg oplyse, at aftalen indeholder bestemmelse om afgørelse af eventuelle tvister mellem de to parter ved voldgift.

Jeg skal herefter gøre nogle bemærkninger om HH-forbindelsen. Det bestemmes i aftalen, at det skal være en tunnelforbindelse alene for jernbane og linjeføringen er fastlagt i hovedtræk. Om anlæggets finansiering er det aftalt, at strækningen mellem kystlinjerne betales med halvdelen af hver af parterne, medens udgifterne i land på de to sider bæres af henholdsvis Sverige og Danmark. Dette indebærer en samlet investering for vort vedkommende på ca. 450-475 mill. kr. i 1972-priser, altså et projekt af en ganske anden størrelsesorden end de „store“ projekter på Saltholm og Store Bælt. Med hensyn til det tidsmæssige er det aftalt, at anlægget skal påbegyndes, så snart det er muligt under hensyn til landenes ressourcer og til gennemførelsen af KM- og Saltholmprojekterne. Som retningslinje for planlægningen er det aftalt at stille efter en færdiggørelse omkring 1985. Sagt med andre ord: KM-forbindelsen har første prioritet, men HH-forbindelsen skal følge straks efter. Om de nærmere enkeltheder skal der træffes en særlig aftale.

Jeg skal til slut redegøre for hovedtrækkene i luftrumsaftalen. Der er her tale om en til dels meget stærkt teknisk præget aftale, og jeg skal derfor forsøge i mere almindelige vendinger at redegøre for, hvad aftalen konkret går ud på.

Ved aftalen tillader Sverige, at den danske flyveledelse udøver sin virksomhed inden for

[Ministeren for offentlige arbejder.]

svensk luftrum i det omfang, hvori det er nødvendigt af hensyn til lufttrafikken ind og ud af lufthavnen på Saltholm.

Aftalen medfører imidlertid ingen begrænsning i Sveriges suverænitet eller i dets muligheder for i påkommende tilfælde at hævde sin territoriale integritet. Dette forhold har man fra svensk side af velkendte årsager lagt den største vægt på, og aftalen indeholder en række bestemmelser, der tager sigte herpå. Jeg skal her nævne, at Sverige i tilfælde af krig eller krigsfare har forbeholdt sig ret til om fornødent at suspendere de danske rettigheder; endvidere er det aftalt, at såfremt fremmed eller ukendt aktivitet i det svenske luftrum, hvor dansk flyveledelse virker, gør det nødvendigt med svensk militær indgriben, skal flyveledelsen så hurtigt, det er flyvesikkerhedsmæssigt muligt, frilægge dette luftrum. Det følger endvidere af det her omhandlede grundsynspunkt, at de normale regler for fremmede, det vil også sige danske, statslige ikke-kommercielle luftfartøjers adgang til at flyve over Sverige, ikke ændres ved aftalen. For sådanne militære og andre flyvninger skal der som hidtil i hvert enkelt tilfælde indhentes forudgående svensk godkendelse.

Der skal mellem de danske og svenske luftfartsmyndigheder til sin tid træffes nærmere aftale om udstrækningen af det svenske luftrum, det her drejer sig om. Når dette område ikke er fastlagt allerede nu i aftalen, skyldes det først og fremmest, at man med den tekniske og operative udvikling, som sker på dette område, ikke i dag med den fornødne sikkerhed kan fastlægge området. Der er imidlertid enighed om, at området skal fastlægges således, at det giver fuld mulighed for at udnytte lufthavnsanlægget på Saltholm, og i en protokol til aftalen er det angivet, hvilket område det ville dreje sig om, hvis forholdene er som i 1973.

Der er i aftalen bestemmelser, som sikrer, at der ikke anlægges skydeområder, atomkraftværker eller andet, som på grund af de sikkerhedszoner, der ofte er knyttet til disse anlæg, kunne ændre forudsætningerne for aftalen og gøre den værdiløs eller indskrænke dens betydning.

Endvidere er det bestemt, at trafikken på lufthavnene Saltholm og Sturup skal samordnes i det omfang, det er nødvendigt for

at sikre en tilfredsstillende trafikafvikling på begge lufthavne, og vi opnår ved aftalen sikkerhed for, at Sturup ikke udbygges på en måde, som begrænser Saltholmlufthavnens kapacitet.

Der indgår i aftalen tillige en række andre bestemmelser om samordning af de to landes aktiviteter på lufttrafikledelsesområdet inden for regionen og om de trafikregler, der skal finde anvendelse.

Et af de vanskeligste spørgsmål i forbindelse med aftalen har været flystøjen. Her har den svenske regering helt naturligt søgt så vidt muligt at undgå, at svensk landområde og dermed den svenske befolkning bliver udsat for generende støj som følge af trafikken på Saltholmlufthavnen. En lignende holdning indtager man i Sverige i forhold til alle øvrige lufthavne. Mere præcist søger man som norm at fastlægge beskyttelseszoner omkring nye lufthavnsanlæg, som tilsigter at sikre, at man i lufthavnens omgivelser ikke får boliger eller lignende inden for en grænse, der betegnes som „kritisk bullergræns“, ÷ 5 dB. Der er altså — på samme måde som herhjemme — sket en skærpelse af kravene, siden begrebet „kritisk buller“, en akustisk veldefineret størrelse, blev fastlagt for mere end en halv snes år siden. Det er imidlertid — igen ligesom her i landet — ikke altid muligt at opnå dette mål i fuldt omfang. Der må finde en afvejning sted af modstående hensyn. Således også i denne sag. Resultatet er blevet, at det i aftalen er bestemt, at den kritiske bullergrænse, beliggende som nærmere angivet på et bilag til aftalen, ikke må overskrides ved flyaktiviteter til, fra og på Saltholm. Skulle det ske, er Danmark forpligtet til at træffe de foranstaltninger, f.eks. ved ændring af flyveveje, benyttelse af andre baner på lufthavnen eller lignende, som man måtte finde egnede til at sikre, at grænsen ikke på ny overskrides i fremtiden.

Hvad betyder nu dette rent praktisk? Den kritiske bullergrænse, som er fastlagt i aftalen, er fastlagt på grundlag af de meget omfattende ekspertudredninger, som jeg tidligere henviste til, således at man ud fra kendskab til startbaners placering på Saltholm, ud- og indflyvningsveje og overflyvningshøjder, kendskab til flyenes nuværende og fremtidige støjegenskaber, trafikdens størrelse og fordeling på flytyper på dag og

[Ministeren for offentlige arbejder.]

nat kan benytte lufthavnen i det omfang, hvori det er forudsat i lovforslaget om Saltholmlufthavnen.

Jeg kan vist uden at afsløre nogen hemmelighed tilføje, at hvor man ved fastlæggelsen af dette meget store netværk af forudsætninger har været i tvivl, har man søgt at lægge sig på den sikre side. De sagkyndiges og min egen bedste vurdering er derfor den, at vi har al mulig grund til at tro, at den støjgrænse, der er fastlagt i aftalen, vil kunne overholdes, uden at det skal blive nødvendigt at gribe til kapacitetsbegrænsende foranstaltninger på lufthavnen engang ud i fremtiden. Jeg føler mig derfor overbevist om, at der ved forståelse og imødekommenhed fra den svenske regerings side med luft-  
rumsaftalen er nået et resultat, som gør, at de forudsætninger, som i denne henseende var opstillet i bemærkningerne til lovforslaget om Saltholm, kan siges fuldt ud at være tilvejebragt.

Inden jeg slutter denne redegørelse, vil jeg gerne give udtryk for, at vi fra dansk side efter min og regeringens opfattelse har al mulig grund til at være tilfreds med det aftalekompleks, som nu foreligger — tilfreds både med, at en løsning er fundet, og at dennes indhold på alle væsentlige punkter stemmer overens med vore ønsker. Aftaleudkastene fremtræder derfor som et godt og kontant udtryk for, hvad der kan nås ved nordisk samarbejde, når viljen til at nå et resultat og handlekraften er til stede hos begge parter. Samtidig tror jeg også, vi skal gøre os klart, at lykkes det ikke denne gang at nå til en løsning af problemerne, vil en genoptagelse af sagen psykologisk og politisk være blokeret i meget lang tid fremover, måske altid, og imedens vil udviklingen gå videre og uden om Danmark.

Den næste sag på dagsordenen var:

*Anden behandling af forslag til lov om ændring af lov om folkepension. (Pensionstillæg, ægteskabstillæg og hustrutillæg m. v.).*

(Første behandling af lovforslaget (nr. 222) findes i tidenden sp. 6032, udvalgets betænkning i tillæg B. sp. 2451).

Der var stillet 1 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

**Anden næstformand (Hanne Budtz):** Sammen med denne sag foretages den følgende sag på dagsordenen, nemlig:

*Anden behandling af forslag til lov om ændring af lov om invalidepension m. v. (Pensionstillæg, ægteskabstillæg og hustrutillæg m. v.).*

(Første behandling af lovforslaget (nr. 223) findes i tidenden sp. 6032, udvalgets betænkning i tillæg B. sp. 2451).

Der var stillet 1 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagenes paragraffer, ændringsforslagene og spørgsmålet om lovforslagenes overgang til tredje behandling sættes til forhandling under ét.

**Tastesen:** Jeg vil udtale min tilfredshed med, at der mellem 4 partier er enighed om de ændringer i pensionslovgivningen, der er et led i regeringens sparebestrebelse, og beklage, at det konservative folkeparti har fundet anledning til at stille ændringsforslag.

Vi har i udvalgsarbejdet beskæftiget os meget med det, man kalder pensionisternes disponible indtægt, og vi har konstateret, at de ændringer, som gennemføres her, i det væsentlige kun vil berøre pensionister, der har store ekstra indtægter, fra 12.000 kr. og opefter, ved siden af deres folkepension således, at de får en mindre disponibel indtægt.

Vi er opmærksom på, at pensionslovgivningen i forhold til megen anden lovgivning ikke er, som den skal være, og vi har derfor i udvalgsbetænkningen indføjet en bemærkning, hvori vi henviser til folketingsbeslutningen af 1. marts 1973; vi ser med stor interesse frem til det, der kommer ud af arbejdet