

[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 Saltholmlufthavn. 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