

[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-