

[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 seksspolet 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,