

[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 tunnellingingen 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.