

[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