

[Ministeren for offentlige arbejder.]

svensk luftrum i det omfang, hvori det er nødvendigt af hensyn til lufttrafikken ind og ud af lufthavnen på Saltholm.

Aftalen medfører imidlertid ingen begrænsning i Sveriges suverænitet eller i dets muligheder for i påkommende tilfælde at hævde sin territoriale integritet. Dette forhold har man fra svensk side af velkendte årsager lagt den største vægt på, og aftalen indeholder en række bestemmelser, der tager sigte herpå. Jeg skal her nævne, at Sverige i tilfælde af krig eller krigsfare har forbeholdt sig ret til om fornødent at suspendere de danske rettigheder; endvidere er det aftalt, at såfremt fremmed eller ukendt aktivitet i det svenske luftrum, hvor dansk flyveledelse virker, gør det nødvendigt med svensk militær indgriben, skal flyveledelsen så hurtigt, det er flyvesikkerhedsmæssigt muligt, frilægge dette luftrum. Det følger endvidere af det her omhandlede grundsynspunkt, at de normale regler for fremmede, det vil også sige danske, statslige ikke-kommercielle luftfartøjers adgang til at flyve over Sverige, ikke ændres ved aftalen. For sådanne militære og andre flyvninger skal der som hidtil i hvert enkelt tilfælde indhentes forudgående svensk godkendelse.

Der skal mellem de danske og svenske luftfartsmyndigheder til sin tid træffes nærmere aftale om udstrækningen af det svenske luftrum, det her drejer sig om. Når dette område ikke er fastlagt allerede nu i aftalen, skyldes det først og fremmest, at man med den tekniske og operative udvikling, som sker på dette område, ikke i dag med den fornødne sikkerhed kan fastlægge området. Der er imidlertid enighed om, at området skal fastlægges således, at det giver fuld mulighed for at udnytte lufthavnsanlægget på Saltholm, og i en protokol til aftalen er det angivet, hvilket område det ville dreje sig om, hvis forholdene er som i 1973.

Der er i aftalen bestemmelser, som sikrer, at der ikke anlægges skydeområder, atomkraftværker eller andet, som på grund af de sikkerhedszoner, der ofte er knyttet til disse anlæg, kunne ændre forudsætningerne for aftalen og gøre den værdiløs eller indskrænke dens betydning.

Endvidere er det bestemt, at trafikken på lufthavnene Saltholm og Sturup skal samordnes i det omfang, det er nødvendigt for

at sikre en tilfredsstillende trafikafvikling på begge lufthavne, og vi opnår ved aftalen sikkerhed for, at Sturup ikke udbygges på en måde, som begrænser Saltholmlufthavnens kapacitet.

Der indgår i aftalen tillige en række andre bestemmelser om samordning af de to landes aktiviteter på lufttrafikledelsesområdet inden for regionen og om de trafikregler, der skal finde anvendelse.

Et af de vanskeligste spørgsmål i forbindelse med aftalen har været flystøjen. Her har den svenske regering helt naturligt søgt så vidt muligt at undgå, at svensk landområde og dermed den svenske befolkning bliver udsat for generende støj som følge af trafikken på Saltholmlufthavnen. En lignende holdning indtager man i Sverige i forhold til alle øvrige lufthavne. Mere præcist søger man som norm at fastlægge beskyttelseszoner omkring nye lufthavnsanlæg, som tilsigter at sikre, at man i lufthavnens omgivelser ikke får boliger eller lignende inden for en grænse, der betegnes som „kritisk bullergræns“, ÷ 5 dB. Der er altså — på samme måde som herhjemme — sket en skærpelse af kravene, siden begrebet „kritisk buller“, en akustisk veldefineret størrelse, blev fastlagt for mere end en halv snes år siden. Det er imidlertid — igen ligesom her i landet — ikke altid muligt at opnå dette mål i fult omfang. Der må finde en afvejning sted af modstående hensyn. Således også i denne sag. Resultatet er blevet, at det i aftalen er bestemt, at den kritiske bullergrænse, beliggende som nærmere angivet på et bilag til aftalen, ikke må overskrides ved flyaktiviteter til, fra og på Saltholm. Skulle det ske, er Danmark forpligtet til at træffe de foranstaltninger, f.eks. ved ændring af flyveveje, benyttelse af andre baner på lufthavnen eller lignende, som man måtte finde egnede til at sikre, at grænsen ikke på ny overskrides i fremtiden.

Hvad betyder nu dette rent praktisk? Den kritiske bullergrænse, som er fastlagt i aftalen, er fastlagt på grundlag af de meget omfattende ekspertudredninger, som jeg tidligere henviste til, således at man ud fra kendskab til startbaners placering på Saltholm, ud- og indflyvningsveje og overflyvningshøjder, kendskab til flyenes nuværende og fremtidige støjegenskaber, trafikdens størrelse og fordeling på flytyper på dag og