

### Vejforbindelse.

I *artikel 4* og det hertil hørende *bilag 1* fastlægges anlæggets linjeføring, afgrænsning og udformning.

Mellem Kastrup og Saltholm udføres forbindelsen som tunnel under Drogden i en sådan dybde, at muligheden for at tilvejebringe 10 m vanddybde i sejlrunden fremdeles består. Mellem Saltholm og Limhamn udføres forbindelsen som bro med en fri gennemsejlingshøjde over normalt højvande på mindst 50 m i Flinterenden og mindst 25 m i Trindelrenden.

Samtlige fremmede stater med en her akkrediteret diplomatisk repræsentation vil gennem udsendelse af en verbalnote blive orienteret om anlægget.

Tunnelanlægget påregnes at kunne etableres uden nævneværdig påvirkning af sejladvilkårene, men yderligere detailundersøgelser kan være nødvendige. I en særlig overenskomstbestemmelse — *artikel 15* — er det slået fast, at man ved bygning af KM-forbindelsen skal tilstræbe at undgå ulemper for søarten og kysterne, blandt andet forurening af disse.

Bestemmelsen i *artikel 4*, stk. 2, forbeholder ændringer i projektet i forhold til det i overenskomsten aftalte. Man har herved forbeholdt den detaljerede prøvelse af projektet, som skal ske efter dansk, respektive svensk ret.

I *artikel 5*, der omhandler den kollektive trafik, erklærer parterne at ville bestræbe sig på at skabe god fremkommelighed mellem de centrale dele af København og Malmø for busser i rutetrafik. Dette forudsættes at kunne ske ved reserverede kørebaner eller ved andre trafiktekniske foranstaltninger.

Det forudsættes videre, at parterne afslutter en særskilt overenskomst om udførelse af foranstaltninger i tilslutning til KM-forbindelsen, som letter overgangen til et andet kollektivt trafiksystem end busdrift.

*Artikel 6* giver Danmark adgang til indtil 1. juli 1975 at meddele Sverige, at man ønsker tunnelanlægget mellem Kastrup og Saltholm suppleret med yderligere en tunneldel, reserveret til jernbanetrafik mellem Sjælland og Saltholm.

Bestemmelsen må ses i sammenhæng med, at der i folketingssamlingen 1973-74 kan forventes forelagt folketinget et forslag til lov om S-baner i Københavnsområdet. Overenskomsten med Sverige vil således ikke være til hinder for, at Danmark for egen regning etablerer en jernbaneforbindelse til lufthavnen på Saltholm, hvis man skulle nå frem til, at en sådan løsning ville være den rette.

Tidsfristen har sigte på, at en eventuel fælles udførelse af de forskellige tunneldele naturligvis må kendes på et tidligt stadium af projekteringen.

Skulle Danmark beslutte sig for at etablere en særlig tunneldel for jernbanetrafik, skal der afsluttes en detaljeret overenskomst om anlæggets etablering og drift m.v. Udgangspunktet er, at Danmark, ud over meromkostningerne, skal udrede en rimelig del af de fælles omkostninger for hele tunnelanlægget.

*Artiklerne 9-16* omhandler forbindelsens forberedelse og bygning. Væsentligt er, at der til drøftelse af spørgsmålet herom skal nedsættes en dansk-svensk samrådsgruppe (*artikel 9*, stk. 2). Endvidere er der forudsat afsluttet særskilt overenskomst til samordning af arbejderne på og ved Saltholm og Amagers kyst mellem KM-forbindelsen og lufthavnsanlægget, respektive motorvejsanlægget.

For Danmark har det været naturligt at søge nedfældet i overenskomsten, at tunnel og højbro skal udbydes i international licitation (*artikel 12*), idet anlægget skal betales af trafikanterne gennem afgifter, hvorfor der bør skabes sikkerhed for, at man primært tilgodeser disses interesser, jfr. også *artikel 11* og *18*.

I *artikel 13* bestemmes, at landene uden vederlag stiller de land- og vandområder og den havbund inden for dansk, henholdsvis svensk territorium til rådighed for forbindelsen, som denne beslaglægger midlertidigt eller for bestandigt mellem den svenske kyst og Amagers kyst. Beslaglagt areal på Saltholm stilles således vederlagsfrit til rådighed for KM-forbindelsen.

Hvis det bliver nødvendigt at erhverve arealer på Amager til KM-forbindelsens landing, erklærer Danmark sig i den til overenskomsten hørende protokol for villig til at erhverve disse arealer ved ekspropriation, men for KM-forbindelsens regning.

I *artikel 10*, stk. 1, bestemmes, at Danmark for Sveriges regning skal påtage sig forberedelse og bygning af strækningen Amager-Saltholm og strækningen over Saltholm, hvis Sverige ønsker dette. Tilsvarende bestemmes i *artikel 17*, stk. 2, at Danmark for svensk regning i givet fald vil påtage sig at forestå driften på dansk territorium.

*Artiklerne 19 og 20* pålægger Sverige forpligtelse til at afgive økonomisk redegørelse til Danmark for forbindelsens anlæg og drift. Danmark skal have information om alle spørgsmål vedrørende forbindelsens forberedelse, bygning, drift eller økonomi og kan begære oplysninger og materiale til bedømmelse af sådanne spørgsmål. Spørgsmål kan fortløbende behandles i den dansk-svenske samrådsgruppe, som nedsættes i henhold til *artikel 9*.

Endeligt fastslås det, at Sverige i al mulig udstrækning skal tage hensyn til de synspunkter, som anføres af Danmark.