

Bemærkninger til foranstående forslag til folketingsbeslutning.

Spørgsmålet om anlæg af faste forbindelser over Øresund har i mange år været et stående emne i den offentlige debat både her i landet og i de andre skandinaviske lande. Det har på parlamentarisk niveau været grundigt drøftet og overvejet såvel på nationalt som nordisk hold. To betænkninger foreligger, nemlig nr. 314/1962: Øresundsforbindelsen og nr. 463/1967: Faste forbindelser over Øresund. Siden sidstnævnte betæknings afgivelse har der været arbejdet videre med planerne på teknisk-administrativt plan, ligesom planerne har været genstand for forhandlinger landene imellem på politisk hold. I 1968-69 tilvejebragtes gennem nedsatte embedsmandsudvalg yderligere materiale, og under den forrige regering blev der mellem den danske og svenske regering truffet beslutning om, at der med henblik på afslutning af endelige aftaler om Øresundproblemerne skulle foretages en sagkyndig ajourføring og supplerings af det tekniske, trafikale, økonomiske og andet materiale, som forelå og måtte danne basis for en overenskomstafslutning. Dette skete i løbet af året 1972.

Med hensyn til den geografiske placering af faste forbindelser over Øresund udtalte allerede betænkningen fra 1962, at kun 2 områder, nemlig København-Malmø og Helsingør-Helsingborg, kunne komme på tale ved anlæg af faste forbindelser over Øresund. For så vidt angik København-Malmø-området, anså betænkningen kun Saltholmlinjen med tilslutning ved Limhamn for at give en tilfredsstillende linjeføring. Danmarks plan om udflytning af Københavns lufthavn fra Kastrup til Saltholm blev herved direkte kædet sammen med spørgsmålet om faste forbindelser over Øresund, idet man ved planlægning af en forbindelse i Saltholmlinjen måtte forbeholde øens generelle muligheder som egnet sted for etablering af en storlufthavn. Som naturlig løsning på spørgsmålet om faste forbindelser over Øresund fremstod set fra dansk synspunkt under de siden slutningen af 1960'erne førte forhandlinger etablering af en vejforbindelse i København-Malmø-linjen og af en jernbaneforbindelse i Helsingør-Helsingborg-linjen.

Basis for det dansk-svenske udredningsarbejde i 1972 blev herefter disse hovedelementer:

- a) En vejforbindelse mellem København og Malmø med passage af øen Saltholm.
- b) En storlufthavn på Saltholm.
- c) Koordinering af vejforbindelsen og storlufthavnen.

- d) En jernbaneforbindelse mellem Helsingør og Helsingborg.

De i 1972 udførte udredningsarbejder foregik i 4 arbejdsgrupper, der afgav 4 rapporter, nemlig:

- a) Storflygplads på Saltholm. Frågor rörande luft- rum och flygbuller.
- b) Fasta förbindelser över Øresund. Tekniska utredningar.
- c) Faste forbindelser over Øresund. Kapacitetsvurderinger. Persontrafikprognoser og sammenligninger af kollektive trafiksystemer.
- d) Godstransporter över Øresund med tåg och lastbil. Bedömningar med sikte på år 2000.

Endvidere tilvejebragtes en rapport fra Lydteknisk Laboratorium: Saltholm Storlufthavn. Støjbelastningen 1985 og 2000.

Med hensyn til persontrafikprognoser baserede man sig herved hovedsagelig på tidligere materiale, således rapport af marts 1972 fra en tidligere dansk-svensk arbejdsgruppe: „Prognose for trafikafviklingen over de faste forbindelser i København-Malmø-linjen 1985-2000“.

Den tekniske arbejdsgruppes opgave var bl. a. at klarlægge linjeføring og udformning af en tunnel mellem Amager og Saltholm, af en vejforbindelse over Saltholm mellem denne tunnel og forbindelsen Saltholm-Limhamn, af en forbindelse Dragør-Saltholm, af forbindelsen Saltholm-Limhamn samt af disse forbindelsers tilslutning til vejnettene i Danmark og Sverige.

Et hovedpunkt i denne opgaves løsning er, som allerede fremhævet, samordningen mellem den faste forbindelse og lufthavnen. Linjeføringen for den faste forbindelse, der dels skal betjene lufthavnen, dels indgå i København-Malmø-forbindelsen, er helt afhængig af, hvorledes lufthavnen udformes, det vil sige valg af banekonfiguration og placering af terminalanlæg. På basis af det tidligere foreliggende materiale gennemarbejdede arbejdsgruppen på ny problemstillingen med henblik på at finde frem til teknisk gennemførlige og funktionsduelige løsninger, der tog behørigt hensyn til både lufthavnsanlæggets og den faste forbindelsens økonomi. Gruppen arbejdede med forskellige banekonfigurationer, og man fandt, at en tilfredsstillende og økonomisk god løsning blev nået ved det banesystem, som nu er fastlagt i lov nr. 415 af 13. juni 1973 om anlæg af lufthavn på Saltholm, nemlig 3 start- og landingsbaner