

problemstillingen med henblik på at finde frem til teknisk gennemførlige og funktionsduelige løsninger, der tog behørigt hensyn til både lufthavnsanlæggets og den faste forbindelses økonomi. Gruppen arbejdede med forskellige banekonfigurationer, og man fandt, at en tilfredsstillende og økonomisk god løsning blev nået ved det bane-system, som nu er fastlagt i lov nr. 415 af 13. juni 1973 om anlæg af lufthavn på Saltholm, nemlig 3 start- og landingsbaner i retning 03-21 (hovedbaner) og 2 start- og landingsbaner i retning 14-32 (tværbaner).

Ved afslutningen af de forhandlinger, som førtes i 1968-69, var status nærmest, at en vejforbindelse København-Malmø skulle følge linjen Limhamn-Saltholm-Dragør, idet man forudsatte, at der også skulle anlægges en særlig tunnelforbindelse mellem Kastrup og Saltholm til betjening af lufthavnstrafikken. Også forbindelsen Saltholm-Dragør måtte i så fald udføres som en tunnel, idet det ikke er muligt at have en højbro på denne strækning, før lufttrafikken på lufthavnen i Kastrup er ophørt. Den dobbelte forbindelse mellem Amager og Saltholm måtte navnlig ses som et svensk ønske. Fra dansk side havde man anset det for tilstrækkeligt at udføre en tunnel mellem Kastrup og Saltholm, idet man måtte mene, at en sådan kunne afvikle den samlede trafik i en meget lang årrække. En investering samtidig eller omtrent samtidig i to anlæg Amager-Saltholm fandt man fra dansk side ikke økonomisk velbegrunder. Gennem arbejdet i 1972 fandt dette danske synspunkt forståelse på svensk side, og ved det sagkyndige udredningsarbejdes afslutning kunne der konstateres faglig enighed om, at en tunnel mellem Kastrup og Saltholm ville være tilstrækkelig til i en betragtelig årrække, dels at afvikle lufthavnstrafikken, dels at indgå som led i den gennemgående forbindelse. Hermed var man nået frem til den linjeføring for København-Malmø-forbindelsen som nu er fastlagt i overenskomsten, nemlig Kastrup-Saltholm-Limhamn.

Efter at de sagkyndige rapporter var afleveret i 1972 til de respektive regeringer, fandt der den 21. november 1972 et møde sted mellem Danmarks og Sveriges trafikministre. På dette møde tilbød Sverige at finansiere og anlægge en vejforbindelse i nævnte linje mod, at der for benyttelsen skulle opkræves afgifter til forrentning og afskrivning af den investerede kapital og til dækning af drifts- og vedligeholdelsesomkostninger. Under de tidligere forhandlinger havde forudsætningen fremdeles været, at den gennemgående forbindelse skulle finansieres og anlægges af Danmark og Sverige i fællesskab, og en særlig lufthavnstunnel mellem Kastrup og Saltholm var forudsat finansieret for dansk regning. Det

svenske forslag indebar imidlertid, at Danmark hverken skulle investere i den gennemgående forbindelse eller i en lufthavnstunnel. Den danske regering stillede sig positivt til det svenske forslag, og der blev nedsat embedsmandsdelegationer, som i foråret 1973 skulle udarbejde og fremkomme med forslag til en overenskomst, hvori det svenske tilbud nærmere kunne udformes. Resultatet heraf er den overenskomst af 8. juni 1973 mellem Danmark og Sverige om faste forbindelser over Øresund, som herved forelægges folketingset med henblik på at opnå tilslutning til Danmarks ratifikation af overenskomsten.

Overenskomsten omhandler imidlertid ikke alene en vejforbindelse Kastrup-Saltholm-Limhamn, men også en jernbanetunnel mellem Helsingør og Helsingør. Som nævnt foran, var udgangspunktet for det sagkyndige udredningsarbejde i 1972: en vejforbindelse København-Malmø og en jernbaneforbindelse Helsingør-Helsingør. I samråd med den tekniske arbejdsgruppe udarbejdede de to landes jernbanestyrelser en redegørelse om en enkeltsporet jernbanetunnel i Helsingør-Helsingør-linjen med tilslutninger til jernbanenetene i Danmark og Sverige.

Under det ovennævnte trafikministermøde den 21. november 1972 tilkendegav man imidlertid fra svensk side, at man ikke fandt spørgsmålet om anlæg af en jernbanetunnel mellem Helsingør og Helsingør aktuelt. Dette måtte man fra dansk side se med betænkelse på, idet etablering alene af en vejforbindelse over Øresund kunne forskyde konkurrenceforholdet i trafikken mellem Danmark og Sverige og transittrafikken gennem Danmark til gunst for landevejstrafikken på jernbanetraffikkens bekostning. Den danske regering måtte derfor fastholde det rigtige i at etablere også en jernbaneforbindelse. På mødet blev det da givet de to jernbanestyrelser i opdrag på ny at gennemarbejde lønsomhedskalkuler for et sådant anlæg, og en fælles rapport herom blev afgivet i begyndelsen af 1973. Den forskellige vurdering af dette anlægs aktualitet bevirkede, at forhandlingerne i foråret 1973 koncentrerede sig om villkårene for vejforbindelsen. I forhandlingernes slutfase erklærede den svenske trafikminister imidlertid, at Sverige ville medvirke til etablering af en jernbanetunnel som et fælles dansk-svensk anlæg, og den principielle beslutning herom er derfor nedfældet i den foreliggende overenskomst. En detaljeret aftale må imidlertid afsluttes om dette anlæg, og der vil blive optaget forhandling landene imellem herom. Den afsluttede overenskomsts struktur er følgende forskellig for KM-forbindelsen og for HH-tunnelen.