

For så vidt angår den kollektive trafiks stilling på KM-forbindelsen, blev også dette spørgsmål gennemarbejdet i 1972. Den tekniske gruppe og persontrafikgruppen belyste tre alternative transportformer, nemlig en busbetjening med bussernes fremføring i separate busveje, en S-togsbetjening samt en mere utraditionel betjening med såkaldt svævetog. Med hensyn til busbetjeningen undersøgte også muligheden for bussernes fremføring i reserverede kørebaner på en del af strækningen. Persontrafikgruppen konkluderede i, at en samlet vurdering af de undersøgte muligheder førte til, at man omkring 1985 ville opnå den fordelagtigste løsning ved at vælge den mindst investeringskrævende, nemlig busser i reserverede kørebaner på visse dele af forbindelsen.

Dette resultat er lagt til grund i overenskomstens artikel 5, men det er samtidig forudsat, at overgang til et andet kollektivt trafiksystem kan blive aktuelt. Endvidere har overenskomsten i artikel 6 forbeholdt Danmark mulighed for at beslutte sig til for egen regning at etablere en S-togsforbindelse fra Amager til Saltholm. Hvis Danmark inden 1. juli 1975 meddeler Sverige, at man ønsker at etablere en sådan forbindelse, kan Danmark kræve, at man i forbindelse med tunnelanlægget til KM-forbindelsen for dansk regning udfører en ekstra tunneldel til jernbanetrafik. Bestemmelsens hovedformål er at forbeholde muligheden for at opnå en besparelse ved en fælles udførelse af de to anlæg.

Resultatet af overenskomsten kan sammenfattes således:

1. Der udføres for svensk regning en motorvejsforbindelse i linjen Kastrup-Saltholm-Limhamn med 6 vognbaner (KM-forbindelsen). Den skal betjene trafikken såvel til og fra en lufthavn på Saltholm som den gennemgående trafik mellem Danmark og Sverige. Forbindelsen skal kunne åbnes for trafik så snart som muligt og senest år 1985 (artikel 2, 3 og 4). Drifts- og kapitalomkostninger samt en vis fondshenlæggelse dækkes gennem afgifter, der opkræves hos trafikanterne (artikel 21, 22 og 23). En tilfredsstillende afvikling af den kollektive trafik på forbindelsen er sikret ved busdrift (artikel 5).

Danmark påtager sig at anlægge nødvendig vejforbindelse fra KM-forbindelsens landende ved Kastrup til Vestmotorvejen (E 4). En tilsvarende forpligtelse påhviler Sverige for svensk territorium (artikel 16).

Når hele anlægskapitalen er afskrevet, hvilket senest skal ske 25 år efter åbningen, indtræder Danmark som ligeberettiget samejer med Sverige af KM-forbindelsen og dens fonds. Medens denne ind-

træden sker uden bidrag fra Danmark, kan Danmark endvidere, før anlægskapitalen er fuldt afskrevet, indtræde som ligeberettiget samejer, hvis Danmark påtager sig at hæfte for et beløb, svarende til halvdelen af resterende, økonomiske forpligtelser, som er knyttet til forbindelsen (artikel 24).

2. Der etableres som et fælles dansk-svensk anlæg en jernbanetunnel mellem Helsingør og Helsingborg (HH-tunnelen), idet det er forudsat, at anlægget færdiggøres omkring 1985. Hvert land udreder halvdelen af omkostningerne for strækningen mellem kystlinjerne. Udgifterne for tilslutningsanlæg på dansk, respektive svensk landterritorium afholdes af Danmark, respektive Sverige. En detaljeret overenskomst skal afsluttes om dette anlæg (artikel 30-33).

3. Linjeføringen for KM-forbindelsen på og ved Saltholm muliggør udflytning af Københavns lufthavn i Kastrup til Saltholm i overensstemmelse med lov nr. 415 af 13. juni 1973 om anlæg af lufthavn på Saltholm.

Danmark påtager sig uden udgift for Sverige og for KM-forbindelsen, dels at anlægge og vedligeholde en indfatning ved Saltholm for at indeslutte hele det område, som tages i anvendelse til en lufthavn og for, at KM-forbindelsen skal kunne fremføres langs øen, dels at holde en nærmere angivet vandstand inden for indfatningen (artikel 14).

Herved forpligter Danmark sig således til uden hensyn til lufthavnprojektets videre skæbne at udføre den angivne indfatning. Når Danmark har påtaget sig denne forpligtelse, er grunden den, at det ville være en meget kompliceret afgørelse at træffe, hvilken merudgift ved indfatningens etablering det ved KM-forbindelsens tilkomst øgede arealkrav ville kunne siges at medføre i forhold til udgiften ved etablering af en indfatning, alene beregnet på lufthavnsanlægget.

4. Som anført under 1) skal KM-forbindelsen afvikle såvel lufthavnstrafikken som gennemgangsstrafikken, og det påregnes, at den vil have tilstrækkelig kapacitet hertil i en betragtelig årrække. Imidlertid vil det på et givet tidspunkt blive nødvendigt at supplere forbindelsen mellem Amager og Saltholm. Danmark forpligter sig derfor til at indrette planlægningen på Amager og Saltholm således, at der, når trafikforholdene tilsiger det, kan etableres en forbindelse mellem Dragør og Saltholm (Dragør-forbindelsen). Linjeføringen er skitseret, men overenskomsten tager ikke stilling til, hvorledes forbindelsen skal udføres — som bro eller tunnel — finansieres eller drives. Herom må der til sin tid træffes særlig overenskomst (artikel 7).