

Bilag til f. t. beslutn. vedr. faste forbindelser over Øresund.

vendig efter dansk, henholdsvis svensk ret, vil kunne føre til ændringer i bilag 1. Herved er særligt tænkt på, at hensyn til den internationale søfart gennem Øresund, i forening med nationale regler om tilladelse til at bygge på søterritoriet, kan føre til ændringer i henseende til blandt andet den fri højde for broen mellem Saltholm og Limhamn.

#### Artikel 5.

Kollektive persontransporter på KM-forbindelsen forudsættes udført med bus. Ved reserverede kørebaner eller ved andre trafiktekniske foranstaltninger skal der tilstræbes god fremkommelighed mellem de centrale dele af København og Malmø for busser i rutetrafik.

For at gøre det muligt i fremtiden, at anvende et andet kollektivt trafiksystem træffer Danmark og Sverige særskilt overenskomst om udførelse af foranstaltninger i tilslutning til KM-forbindelsen, som letter overgangen til et sådant system.

#### Artikel 6.

Hvis Danmark før den 1. juli 1975 begærer det, skal tunnelen mellem Kastrup og Saltholm udføres med yderligere en tunnel, reserveret for jernbanetrafik mellem Sjælland og Saltholm. Tunneldelen til jernbanetrafik indgår ikke i KM-forbindelsen. Landene træffer særskilt overenskomst om spørgsmål, som aktualiseres gennem tilkomsten af en ekstra tunnel. Et udgangspunkt skal herved være, at Danmark, udover meromkostningerne ved tunneldelen, betaler en rimelig del af de fælles omkostninger for hele tunnelanlægget.

#### *Dragørforbindelsen.*

#### Artikel 7.

Danmark og Sverige er enige om, at planlægningen på Amager og Saltholm skal indrettes på, at KM-forbindelsen, når trafikforholdene tilsiger det, skal suppleres med en forbindelse mellem Dragør og Saltholm (Dragørforbindelsen) i hovedsagen i henhold til kort A til bilag 1.

Danmark og Sverige træffer særskilt overenskomst om Dragørforbindelsens nærmere linjeføring, afgrænsning og udformning samt om finansiering, bygning og drift af forbindelsen.

enligt dansk respektive svensk rätt kan komma att leda till ändringar i bilaga 1. Härvid avses särskilt att hänsyn till den internationella sjöfarten genom Øresund kan, i förening med nationella regler om tillstånd att bygga i vatten, leda till ändringar i fråga om bland annat den segelfria höjden för bron mellan Saltholm och Limhamn.

#### Artikel 5.

Kollektiva persontransporter på KM-leden förutsättes bli utförda med buss. Genom reserverade körfält eller genom andra trafiktekniska åtgärder skall god framkommelighet mellan de centrala delarna av Köpenhamn och Malmö eftersträvas för bussar i linjetrafik.

För att göra det möjligt att i framtiden använda ett annat kollektivtrafiksystem träffar Danmark och Sverige särskild överenskommelse om utförande av anordningar i anslutning till KM-leden som underlättar en övergång till ett sådant system.

#### Artikel 6.

Om Danmark före den 1 juli 1975 begär det, skall tunneln mellan Kastrup och Saltholm utföras med ytterligare en tunnel avsedd för järnvägstrafik mellan Sjælland och Saltholm. Tunneldelen för järnvägstrafik ingår ej i KM-leden. Länderna träffar särskild överenskommelse om frågor som aktualiseras genom tillkomsten av en extra tunnel. En utgångspunkt skall därvid vara att Danmark, utöver merkostnaden på grund av tunneldelen, betalar skälig del av de gemensamma kostnaderna för hela tunnelanläggningen.

#### *Dragørleden.*

#### Artikel 7.

Danmark och Sverige är ense om att planeringen på Amager och Saltholm skall inriktas på att KM-leden, när trafikförhållandena påkallar det, skall byggas ut med en förbindelse mellan Dragør och Saltholm (Dragørleden) i huvudsak enligt karta A till bilaga 1.

Danmark och Sverige träffar särskild överenskommelse om Dragørledens närmare sträckning, omfattning och utformning och om finansiering, byggande och drift av leden.