

Forslag til folketingsbeslutning

om Danmarks ratifikation af overenskomst af 8. juni 1973 mellem Danmark og Sverige om faste forbindelser over Øresund.

Fremsat den 10. oktober 1974 af *ministeren for offentlige arbejder*.

Folketinget meddeler sit samtykke til | 8. juni 1973 mellem Danmark og Sverige
Danmarks ratifikation af overenskomst af | om faste forbindelser over Øresund.

Bemærkninger til foranstående forslag til folketingsbeslutning.

Forslaget er ligelydende med forslag, fremsat i 1. og 2. samling i folketingsåret 1973-74, jfr. folketingsstidende 1973-74, 1. samling, forhandlingerne sp. 772-774 og tillæg A sp. 597-640, samt 2. samling, forhandlingerne sp. 1325-1331 og sp. 2471-2522 og tillæg A sp. 1189-1232.

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 Øresundsproblemerne 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-Malmølinjen 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 förbindelser över Øresund. Kapacitets- vurderinger. Persontrafikprognoser og sammen- ligninger af kollektive trafiksystemer.
- d) Godstransporter över Øresund med tåg och last- bil. Bedömningar med sikte på år 2000.

Endvidere tilvejebragtes en rapport fra Lydtek- nisk Laboratorium: Saltholm Storlufthavn. Støj- belastningen 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 trafikafvik- lingen 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-Salt- holm, af forbindelsen Saltholm-Limhamn samt af disse forbindelsers tilslutning til vejnettene i Dan- mark 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 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 folketinget 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 jernbanenetten 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 betænkelighed 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.

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 forudset, 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).

Overenskomsten, der er optrykt som bilag til nærværende forslag til folketingsbeslutning, er i overensstemmelse med det anførte delt i to hovedafsnit:

- a) Vejforbindelse (artikel 1-29) og
- b) Jernbaneforbindelse (artikel 30-33).

I det følgende knyttes nogle bemærkninger til enkelte bestemmelser.

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 sejrenden 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 sejladsvilkårene, 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 søfarten 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 reservede 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 Sjølland og Saltholm.

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.

Artiklerne 21-23 omhandler det vigtige spørgsmål om *afgiftsfastsættelsen*. *Bilag 2* indeholder nogle nærmere regler herom.

At udgifterne til forbindelsens anlæg og drift dækkes gennem afgifter på benyttelsen, har været forudsat også i de tidligere forhandlingsfaser, da man forudsatte KM-forbindelsen udført som et fælles dansk-svensk anlæg. Dette har derfor ikke specielt sammenhæng med, at anlægget nu udføres for svensk regning. Det er da også det princip, som nu er lovfæstet for den kommende bro over Store Bælt.

Ved udformning af bestemmelserne om afgiftsfastsættelsen har man fra dansk side særligt taget følgende forhold i betragtning:

a) Overenskomsten skal sikre, at kun de virkelig medgåede og kun nødvendige udgifter inddækkes gennem afgifterne. Dette hensyn er tilgodeset i de tidligere omtalte bestemmelser i artiklerne 11, 12, stk. 1, 18, 19 og 20.

b) Overenskomsten skal sikre, at afgiftsfastsættelsen udformes således, at afgifter for benyttelse af de to delstrækninger Amager-Saltholm og Saltholm-Skåne kommer til omtrentligt at svare til anlægsomkostninger og trafikens størrelse på de to delstrækninger. Forskellen i anlægsomkostninger er ikke væsentlig (ca. 600 mill. d. kr. mod ca. 680 mill. d. kr., hvortil kommer ca. 80 mill. d. kr. til strækningen over Saltholm). Derimod må trafikken mellem Amager og Saltholm forventes at blive ganske væsentlig større end trafikken på den anden delstrækning.

For at undgå vidtløftig regnskabsføring og et meget betydeligt administrativt besvær i øvrigt, har man i bilag 2, punkt 11, fikseret forholdet mellem taksterne for benyttelse af de to strækninger således, at afgift for en rejse Amager-Saltholm fastsættes til en tredjedel og afgift for en rejse Saltholm-Limhamn til to tredjedele af afgiften for en rejse Amager-Limhamn.

I begge parter interesse er der taget forbehold om en rimelig tilpasning af dette afgiftsforhold, hvis det tilgrundliggende beregningsmateriale tyde-

ligt afviger fra, hvad de faktiske tal kommer til at udvise.

c) Overenskomsten skal sikre, at taksterne i kroner og ører udvikler sig på en sådan måde gennem tiden, at den enkelte trafikant nogenlunde kommer til at betale det samme beløb i faste priser. Det må særligt undgås, at man i anlæggets første driftstid, når trafikken må forudsættes at være mindst, får relativt høje takster, medens man i senere driftsfaser med antagelig større trafik, der nærmer sig kapacitetsgrænsen, får relativt lave takster — alt under hensyntagen til tidens prisniveau.

Artikel 22 sigter på dette. Efter denne bestemmelse skal Sverige ved optagelse af lån til finansiering af forbindelsen bestræbe sig på at opnå sådanne vilkår, at kapitalomkostningerne i den første driftstid begrænses til renter, og at afdragene derefter bliver mindre i begyndelsen og større i den senere del af afdragsperioden. Anlægskapitalen skal være afskrevet senest 25 år efter, at forbindelsen er åbnet for drift.

d) Overenskomsten skal sikre en takstmæssig fordelagtig behandling af den kollektive trafik.

I bilag 2, punkt 12, bestemmes i overensstemmelse hermed, at den kollektive persontrafik tilskrives særligt fordelagtige vilkår.

Fra svensk side er der lagt særlig vægt på, at taksterne fastsættes således, at der kan opsamles fondsmidler. Ifølge artikel 21, stk. 2, kan fondsmidler anvendes til at lette muligheden for en, regnet i fast prisniveau, i årenes løb jævn afgiftsfastsættelse, til at dække større reparationsomkostninger eller til at komplettere eller udbygge KM-forbindelsen. De nærmere regler indeholdes i bilag 2, punkt 5 og 6. Reparations- og udbygningsfonden er maksimeret til 15 pct. af investeringsomkostningerne inklusive byggerenter.

Artikel 26 med det tilhørende bilag 3 giver bestemmelser for meningsforskelles løsning ved voldgift.

Artikel 28 forudsætter, at der skal træffes særskilte overenskomster om told- og skattespørgsmål.

En særskilt overenskomst om told- og merværdiafgift er afsluttet, og et forslag til folketingsbeslutning om samtykke til ratifikation af denne forelægges folketinget af finansministeren.

Om de særlige skattespørgsmål er der optaget bestemmelser i en ny dansk-svensk aftale til undgåelse af dobbeltbeskatning, jfr. udenrigsministeriets bekendtgørelse af 14. februar 1974 af overenskomst af 16. november 1973 med Sverige til undgåelse af dobbeltbeskatning.

F. t. beslutn. vedr. faste forbindelser over Øresund.

Jernbaneforbindelse.

Artiklerne 30-33 indeholder overenskomstbestemmelserne om jernbanetunnelen Helsingør-Helsingborg.

Som nævnt skal der afsluttes en særskilt aftale herom, hvori bestemmelserne om udførelse, om sam ejeforholdets ordning m. v. fastsættes.

Danmark og Sverige tilsvare hver halvdelen af omkostningerne for strækningen mellem kystlin-

jerne, hvilke omkostninger i 1972-priser skønnes til 540 mill. kr. For Danmarks vedkommende skal her til lægges udgifterne ved tilslutningsanlæg, anslået til 180 mill. kr. — i alt en dansk investering på ca. 450 mill. kr. Udgifterne til tilslutningsanlæg skønnes at blive noget større på den svenske side af sundet.

Efter afslutning af den særlige overenskomst vil sagen på ny blive forelagt folketinget.

Overenskomst mellem Danmark og Sverige om faste forbindelser over Øresund.

Vejforbindelse.

Indledende bestemmelser.

Artikel 1.

Danmark og Sverige, som går ud fra, at en fast vejforbindelse over Storebælt anlægges i henhold til et i januar 1973 forelagt dansk lovforslag, er enige om, at en afgiftsfiancieret, fast vejforbindelse over Øresund mellem København og Malmø skal bygges og drives i henhold til denne overenskomst. Sidstnævnte forbindelse kaldes herefter KM-forbindelsen.

Artikel 2.

Sverige forpligter sig til under de i overenskomsten angivne forudsætninger at finansiere og bygge KM-forbindelsen.

Danmark tillader, for så vidt angår dansk land- og søterritorium, at Sverige bygger KM-forbindelsen i henhold til overenskomsten.

Artikel 3.

Sverige påtager sig at fremme arbejdet på KM-forbindelsen med sigte på, at den skal kunne åbnes for trafik så snart som muligt og senest år 1985.

Danmark forpligter sig til, i den udstrækning det i henhold til overenskomsten beror på Danmark, at medvirke til, at KM-forbindelsen færdigbygges til den tid, som angives i stk. 1.

KM-forbindelsen.

Artikel 4.

KM-forbindelsen skal udføres som motorvej i linjen Kastrup - Saltholm - Limhamn og med tilslutning til en lufthavn på Saltholm.

Ytterligere bestemmelser om forbindelsens linjeføring, afgrænsning og udformning er indeholdt i *bilag 1*.

Regeringerne er indforstået med, at den prøvelse af KM-forbindelsen, som er nød-

Överenskommelse mellan Danmark och Sverige om fasta förbindelser över Öresund.

Vägförbindelse.

Inledande bestämmelser.

Artikel 1.

Danmark och Sverige, som utgår från att en fast vägförbindelse över Storabält kommer till stånd enligt ett i januari 1973 fremlagt danskt lagförslag, är ense om att en avgiftsfiancierad fast vägförbindelse över Öresund mellan Köpenhamn och Malmö skall byggas och drivas enligt denna överenskommelse. Sistnämnda förbindelse kallas härefter KM-leden.

Artikel 2.

Sverige förbinder sig att under de i överenskommelsen angivna förutsättningarna finansiera och bygga KM-leden.

Danmark medger, såvitt angår danskt land- och sjöterritorium, att Sverige bygger KM-leden enligt överenskommelsen.

Artikel 3.

Sverige åtager sig att driva arbetet på KM-leden med sikte på att den skall kunna öppnas för allmän trafik så snart som möjligt och senast år 1985.

Danmark utfäster sig att, i den mån det enligt överenskommelsen ankommer på Danmark, medverka till att KM-leden färdigställes i sådan tid som anges i första stycket.

KM-leden.

Artikel 4.

KM-leden skall utföras som motorväg i sträckningen Kastrup-Saltholm-Limhamn och med anslutning till en flygplats på Saltholm.

Ytterligare bestämmelser om ledens sträckning, omfattning och utformning är intagna i *bilaga 1*.

Regeringarna är medvetna om att den tillståndsprövning som för KM-leden krävs

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 framkomlighet mellan de centrala delarna av Köpenhamn och Malmö eftersträvas för busser 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 skäligen del av de gemensamma kostnaderna för hela tunnelanläggningen.

Dragörleden.

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 (Dragörleden) i huvudsak enligt karta A till bilaga 1.

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

Svensk udførende organ.

Artikel 8.

Sverige kan overlade til et aktieselskab at forestå projektering og anden forberedelse samt bygning og drift af KM-forbindelsen. Den svenske stat skal altid have aktiemajoritet i selskabet.

Forberedelse og bygning.

Artikel 9.

Sverige har ansvaret for forberedelse og bygning af KM-forbindelsen i henhold til artikel 2.

Til drøftelse af spørgsmål om forberedelse og bygning af forbindelsen nedsætter landene en dansk-svensk samrådsgruppe.

Artikel 10.

I den udstrækning, hvori Sverige begærer det, er Danmark rede til for Sveriges regning at forestå forberedelse og bygning af strækningen Amager - Saltholm og strækningen over Saltholm.

Med hensyn til samordning af arbejderne på og ved Saltholm med henblik på forberedelse og bygning af KM-forbindelsen og lufthavnen træffer Danmark og Sverige særskilt overenskomst. Det samme gælder med hensyn til samordning af arbejderne på og ved Amagers kyst med henblik på KM-forbindelsen og den tilsluttende motorvej på Amager.

Artikel 11.

Ved forberedelse og bygning af KM-forbindelsen skal der, inden for rammerne af de vilkår, som fremgår af denne overenskomst, tilstræbes teknisk-økonomiske løsninger, som primært tilgodeser trafikanternes interesser.

Artikel 12.

Bygning af tunnelen mellem Amager og Saltholm og broen mellem Saltholm og Limhamn skal udbydes i international licitation.

Ved bygning af KM-forbindelsen har Sverige til hensigt at bruge nordisk arbejdskraft i den udstrækning, som er mulig med henblik på en formålstjenlig udførelse af forbindelsen.

Artikel 13.

Danmark og Sverige stiller uden vederlag de land- og vandområder og den havbund

Svenskt verkställande organ.

Artikel 8.

Sverige kan uppdraga åt ett aktiebolag att handha projektering och annan förberedelse för samt byggande och drift av KM-leden. Svenska staten skall alltid ha aktiemajoritet i bolaget.

Förberedelse och byggande.

Artikel 9.

Sverige svarar för förberedelse och byggande av KM-leden i enlighet med artikel 2.

För frågor om förberedelse och byggande av leden bildar länderna en dansk-svensk samrådsgrupp.

Artikel 10.

I den omfattning Sverige begär det, är Danmark berett att, för Sveriges räkning, i fråga om sträckan Amager-Saltholm och sträckan över Saltholm svara för förberedelse och byggande.

För samordning av arbetena på och vid Saltholm avseende förberedelse och byggande av KM-leden och flygplatsen träffar Danmark och Sverige särskild överenskomst. Detsamma gäller för samordning av arbetena på och vid Amagers kust avseende KM-leden och den anslutande motorvägen på Amager.

Artikel 11.

Vid förberedelse och byggande av KM-leden skall, inom ramen för de villkor som framgår av denna överenskomst, teknisk-ekonomiska lösningar eftersträvas som primärt tillgodoser trafikanternas intressen.

Artikel 12.

Byggandet av tunneln mellan Amager och Saltholm och bron mellan Saltholm och Limhamn skall utbjudas till internationell entreprenadtävling.

För byggandet av KM-leden avser Sverige att anlita nordisk arbetskraft i den utstrækning som är möjlig med hänsyn till ett ändamålsenligt utförande av leden.

Artikel 13.

Danmark och Sverige ställer utan ersättning till förfogande de land- och vatten-

inden for dansk, henholdsvis svensk territorium, som midlertidigt eller for bestandig er nødvendig til KM-forbindelsen på strækningen mellem de nuværende kystlinjer, til rådighed for forbindelsen.

Artikel 14.

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 vandstanden inden for indfatningen på et for forbindelsen egnet niveau under forudsætning af, at dette kan ske uden væsentlige merudgifter for Danmark i forhold til det, som er nødvendigt med hensyn til lufthavnen.

Artikel 15.

Ved bygning af KM-forbindelsen skal det tilstræbes, at ulemper for søfarten og kysterne, blandt andet forurening af disse, undgås.

Artikel 16.

Det påhviler Danmark og Sverige hver for sig at anlægge nødvendige vejforbindelser fra KM-forbindelsen til det øvrige vejnet i de respektive lande, blandt andet til Vestmotorvejen (E 4) i Danmark og til E 6 ved Åkarp i Sverige. Disse tilsluttende vejforbindelser skal udføres med motorvejsstandard og åbnes for trafik senest samtidig med KM-forbindelsen.

For at danske tilslutningsveje skal kunne færdiggøres i rette tid, meddeler Sverige senest 4 år i forvejen Danmark, hvornår KM-forbindelsen påregnes at blive bygget færdig, hvis dette tidspunkt ligger før år 1985.

Drift.

Artikel 17.

Som ejer af KM-forbindelsen har Sverige ansvaret for driften af forbindelsen.

Danmark er rede til inden for dansk territorium for svensk regning at forestå driften af forbindelsen, herunder afgiftsopkrævningen, i den udstrækning, hvori Sverige ønsker det.

områden och den havsbotten inom danskt respektive svenskt territorium som tillfälligt eller beständigt behövs för KM-leden i sträckningen mellan de nuvarande kustlinjerna.

Artikel 14.

Danmark åtager sig utan kostnad för Sverige och KM-leden dels att anlägga och vidmakthålla en invallning vid Saltholm för att innesluta hela det område som tages i anspråk för en flygplats och för att KM-leden skall kunna dragas längs ön, dels att hålla vattennivån innanför invallningen på en för leden lämplig nivå under förutsättning att detta kan ske utan väsentliga merkostnader för Danmark i förhållande till vad som krävs med hänsyn till flygplatsen.

Artikel 15.

Vid byggandet av KM-leden skall eftersträvas att olägenheter för sjöfarten och kusterna, bland annat förorening av dessa, undgås.

Artikel 16.

Det ankommer på Danmark och Sverige vart för sig att bygga nödvändiga vägförbindelser från KM-leden till det allmänna vägnätet i respektive land, bland annat till Vestmotorvejen (väg E 4) i Danmark och till väg E 6 vid Åkarp i Sverige. Dessa anslutningsvägar skall utföras med motorvägsstandard och öppnas för allmän trafik senast samtidigt med leden.

För att danska anslutningsvägar skall kunna färdigställas i rätt tid, meddelar Sverige Danmark senast fyra år i förväg när KM-leden beräknas bli färdigbyggd, om den tidpunkten ligger före år 1985.

Drift.

Artikel 17.

Som ägare till KM-leden svarar Sverige för driften av leden.

Danmark är berett att inom danskt territorium för svensk räkning handha driften av leden, innefattande avgiftsupptagningen, i den utsträckning Sverige önskar det.

Artikel 18.

Ved driften af KM-forbindelsen skal det tilstræbes, at driften foregår på en måde, som primært tilgodeser trafikanternes interesser.

Økonomisk redegørelse og information.

Artikel 19.

Både under anlægs- og driftsperioden afgiver Sverige årligt til Danmark en økonomisk redegørelse for KM-forbindelsen. Når forbindelsen er bygget færdig, afgiver Sverige en samlet økonomisk redegørelse for anlægget af forbindelsen.

Artikel 20.

Sverige skal give Danmark information i spørgsmål, som vedrører KM-forbindelsens forberedelse, bygning, drift eller økonomi. Danmark kan hos Sverige begære oplysninger og materiale for at kunne bedømme sådanne spørgsmål.

I den i artikel 9 omhandlede dansk-svenske samrådsgruppe skal spørgsmål i tilknytning til KM-forbindelsen fortløbende behandles.

Sverige skal, under iagttagelse af artiklerne 11 og 18, i al mulig udstrækning tage hensyn til de synspunkter, som anføres af Danmark.

Afgiftsfastsættelse.

Artikel 21.

Hos trafikanterne opkræves afgifter, som skal dække drifts- og kapitalomkostninger for KM-forbindelsen samt tillade fondshenlæggelse.

Fondsmidler skal anvendes til at lette muligheden for en, regnet i fast prisniveau, i årenes løb jævn afgiftsfastsættelse, til at dække større reparationsomkostninger eller til at komplettere eller udbygge KM-forbindelsen på en måde, som Danmark og Sverige enes om.

Yderligere bestemmelser om beregning af omkostninger, om fondshenlæggelse og afgiftsfastsættelse er indeholdt i *bilag 2*.

Artikel 22.

Før at lette muligheden for en i årenes løb jævn afgiftsfastsættelse, regnet i fast prisniveau og under hensyntagen til trafikudvik-

Artikel 18.

Vid driften av KM-leden skall eftersträvas att driften sker på sådant sätt som primärt tillgodoser trafikanternas intressen.

Redovisning och insyn.

Artikel 19.

Under både anläggnings- och drifttiden lämnar Sverige til Danmark årligen en ekonomisk redovisning för KM-leden. När leden har byggts färdig, lämnar Sverige en samlad ekonomisk redovisning för anläggandet av leden.

Artikel 20.

Sverige skall bereda Danmark insyn i frågor som rör KM-leden, när det gäller förberedelse, byggande, drift eller ekonomisk redovisning. Danmark kan hos Sverige begära upplysningar och material för att kunna bedöma sådana frågor.

I den i artikel 9 angivna dansk-svenska samrådsgruppen skall med KM-leden sammanhängande frågor fortlöpande behandlas.

Sverige skall, med beaktande av artiklarna 11 och 18, i all möjlig utsträckning taga hänsyn till de synpunkter som anføres av Danmark.

Avgiftssättning.

Artikel 21.

Av trafikanterna uttages avgifter, som skall täcka drift- och kapitaltjänstkostnader för KM-leden samt medge fondering.

Fonderade medel skall användas för att underlätta en, räknat i fast prisläge, över åren jämn avgiftssättning, för att täcka större reparationskostnader eller för att komplettera eller bygga ut KM-leden på sätt Danmark och Sverige enas om.

Ytterligare bestämmelser om beräkning av kostnader, om fondering och avgiftsättning är intagna i *bilaga 2*.

Artikel 22.

För att, med beaktande av trafikutvecklingen, underlätta en över åren jämn avgiftssättning, räknat i fast prisläge, skall

lingen, skal Sverige ved optagelse af lån til KM-forbindelsen tilstræbe sådanne vilkår, at kapitalomkostningerne for KM-forbindelsens første driftstid begrænses til renter, og at afdragene derefter bliver mindre i begyndelsen og større i den senere del af afdragsperioden. Som retningslinje gælder endvidere, at anlægskapitalen skal være fuldt afskrevet senest 25 år efter, at KM-forbindelsen er åbnet for trafik.

Artikel 23.

Sverige skal give Danmark information om forhold, som er af betydning for beslutninger om afgift for trafik på KM-forbindelsen.

Senest 3 måneder før det planlagte ikrafttrædelsestidspunkt for en beslutning om afgifter skal Sverige indlede samråd med Danmark om disse afgifter.

Danmarks indtræden som samejer.

Artikel 24.

Danmark kan indtræde som ligeberettiget samejer af KM-forbindelsen, hvis Danmark påtager sig at hæfte for et beløb, svarende til halvdelen af de resterende, økonomiske forpligtelser, som er knyttet til forbindelsen.

Når hele anlægskapitalen er afskrevet, indtræder Danmark som ligeberettiget samejer af KM-forbindelsen og dens fonds.

Danmark og Sverige træffer i god tid forud de overenskomster, som nødvendiggøres af dansk medejendomsret, blandt andet i spørgsmålet om, hvorledes forbindelsen skal drives.

Dansk transittrafik.

Artikel 25.

Enhver art af motorkøretøj, som er indregistreret i Danmark, uanset om det er indrettet til person- eller godsbefordring, må uanset næringsretlig lovgivning om erhvervsmæssig trafik føres gennem svensk territorium og anvende KM-forbindelsen, når rejsen eller transporten udføres fra Bornholm til anden del af Danmark eller omvendt.

Bestemmelsen i stk. 1 medfører ikke ret til mod vederlag at befordre personer eller gods fra eller til Sverige eller alene inden for Sverige.

Sverige vid upptagande av lån för KM-leden eftersträva sådana villkor, att kapitaltjänstkostnaderna för KM-ledens första drifttid begränsas till ränta och att amorteringarna därefter blir mindre, i början och större under senare delen av amorteringstiden. Som riktpunkt gäller vidare att anläggningsskapitalet skall vara slutligt avskrivet senast 25 år efter det att KM-leden har öppnats för allmän trafik.

Artikel 23.

Sverige skall bereda Danmark insyn i förhållanden som är av betydelse för beslut om avgift för trafik på KM-leden.

Senast tre månader före det tilltänkta ikraftträdandet av beslut om avgifter skall Sverige inleda samråd med Danmark om dessa avgifter.

Danmarks inträde som delägare.

Artikel 24.

Danmark kan ingå som likaberättigad delägare av KM-leden, om Danmark åtager sig ansvar motsvarande hälften av återstående ekonomiska åtaganden som är knutna till leden.

Når hela anläggningsskapitalet är avskrivet, ingår Danmark som likaberättigad delägare av KM-leden och dess fonder.

Danmark och Sverige träffar i god tid de överenskommelser som påkallas av danskt delägarskap bland annat i frågan hur leden skall drivas.

Dansk transittrafik.

Artikel 25.

Varje slag av motorfordon som är registrerat i Danmark, oavsett om det är inrättat för person- eller godsbefordran, får utan hinder av näringsrättslig lagstiftning om yrkesmässig trafik föras genom svenskt territorium och använda KM-leden när resan eller transporten utföres från Bornholm till annan del av Danmark eller omvänt.

Första stycket medför ej rätt att mot ersättning befordre personer eller gods från eller till Sverige eller enbart inom Sverige.

Voldgiftsnævn.

Artikel 26.

Kan Danmark og Sverige ikke opnå enighed i spørgsmål om fortolkning eller anvendelse af denne overenskomst, skal spørgsmålet snarest indbringes for et voldgiftsnævn, hvis et af landene begærer det.

Indbringes en beslutning for voldgiftsnævn, anvendes beslutningen, indtil nævnets afgørelse gælder, medmindre landene enes om andet.

Yderligere bestemmelser om voldgiftsnævnet er indeholdt i *bilag 3*.

Andre bestemmelser.

Artikel 27.

Danmark og Sverige træffer særskilt overenskomst om dansk og svensk lovgivnings anvendelse samt dansk og svensk myndigheds udøvelse i spørgsmål, som har forbindelse med bygning af KM-forbindelsen.

Artikel 28.

Danmark og Sverige går ud fra, at der skal træffes særskilte overenskomster om told- og skattespørgsmål, som har forbindelse med bygning og drift af KM-forbindelsen.

Artikel 29.

Danmark og Sverige træffer endvidere særskilt overenskomst om vejafmærkning og lignende spørgsmål i forbindelse med KM-forbindelsen.

Jernbaneforbindelse.

Artikel 30.

Danmark og Sverige, som går ud fra, at en fast jernbaneforbindelse over Storebælt anlægges i henhold til et i januar 1973 forelagt dansk lovforslag, er enige om, at en jernbaneforbindelse skal bygges i tunnel mellem Helsingør og Helsingborg. Sidstnævnte forbindelse kaldes herefter HH-tunnelen.

Artikel 31.

HH-tunnelen bygges i hovedsagen i den linje, som angives på *kort B*.

Mellem kystlinjerne udføres forbindelsen som en sänketunnel. Danmark og Sverige tilsvare hver halvdel af omkostningerne for strækningen mellem kystlinjerne.

Skiljenämnd.

Artikel 26.

Kan Danmark och Sverige ej enas i fråga om tolkning eller tillämpning av denna överenskommelse, skall frågan snarast överlämnas till prövning av skiljenämnd om ett av länderna begär det.

Överlämnas beslut till prövning av skiljenämnd, tillämpas beslutet till dess nämndens förordnande gäller, om ej länderna enas om annat.

Ytterligare bestämmelser om skiljenämnd är intagna i *bilaga 3*.

Övrigt.

Artikel 27.

Danmark och Sverige träffar särskild överenskommelse om dansk och svensk lags tillämplighet och dansk och svensk myndighets behörighet i frågor som har samband med byggandet av KM-leden.

Artikel 28.

Danmark och Sverige utgår från att särskilda överenskommelser skall träffas om tull- och skattefrågor som har samband med byggande och drift av KM-leden.

Artikel 29.

Danmark och Sverige träffar vidare särskild överenskommelse om vägmärken och liknande frågor i anslutning till KM-leden.

Järnvägsförbindelse.

Artikel 30.

Danmark och Sverige, som utgår från att en fast järnvägsförbindelse över Storebælt kommer till stånd enligt ett i januari 1973 framlagt danskt lagförslag, är ense om att en järnvägsförbindelse skall byggas i tunnel mellan Helsingør och Helsingborg. Sistnämnda förbindelse kallas härefter HH-tunneln.

Artikel 31.

HH-tunneln bygges i huvudsak i den sträckning som redovisas på *karta B*.

Mellan kustlinjerna utföres förbindelsen som sänketunnel. Danmark och Sverige svarar för hälften var av kostnaderna för sträckan mellan kustlinjerna.

Artikel 32.

Anlægget af HH-tunnelen skal påbegyndes så snart som muligt og fremmes i den takt, hvori landenes ressourcer tillader det, særligt under hensyntagen til opgaverne med at tilvejebringe KM-forbindelsen og en lufthavn på Saltholm. En retningslinje for planlægningen bør være, at HH-tunnelen færdiggøres omkring år 1985.

Artikel 33.

Danmark og Sverige træffer særskilt overenskomst om de yderligere bestemmelser, som er nødvendige for HH-tunnelens vedkommende.

Denne overenskomst skal ratificeres og træder i kraft ved ratifikationsinstrumenternes udveksling, som skal finde sted i Stockholm.

Til bekræftelse heraf har underskrevne befuldmægtigede for regeringerne i Danmark og Sverige underskrevet denne overenskomst.

Udfærdiget i København, den 8. juni 1973 i to eksemplarer, på det danske og svenske sprog, hvilke to tekster har samme gyldighed.

For Danmarks regering

Jens Kampmann.

Sign.

For Sveriges regering

Bengt Norling.

Sign.

Artikel 32.

Anlæggandet av HH-tunneln skall påbörjas så snart som möjligt och drivas i den takt som ländernas resurser tillåter med hänsyn särskilt till åtagandena för att få till stånd KM-leden och en flygplats på Saltholm. En riktpunkt för planeringen bör vara att HH-tunneln färdigställas omkring år 1985.

Artikel 33.

Danmark och Sverige träffar särskild överenskommelse om de ytterligare bestämmelser som påkallas för HH-tunneln.

Denna överenskommelse skall ratificeras och träder i kraft vid ratifikationsinstrumentens utväxling, som skall äga rum i Stockholm.

Till bekräftelse härav har nedanstående befullmäktigade ombud för regeringarna i Danmark och Sverige undertecknat denna överenskommelse.

Som skedde i Köpenhamn den 8 juni 1973 i två exemplar, på danska och svenska språken, vilka båda texter har samma giltighet.

För Danmarks regering

Jens Kampmann.

Sign.

För Sveriges regering

Bengt Norling.

Sign.

*Bilag 1.***KM-forbindelsens linjeføring m. m.***1. Forbindelsens linjeføring.*

KM-forbindelsen skal i hovedsagen følge den linje, som angives på vedhæftede kort *A*. Den udgår således fra Amagers østkyst nord for Kastrup lufthavn, krydser Drogden, fortsætter langs Saltholms vestsida og syd om Saltholm og møder Skånes vestkyst syd for Limhamn.

2. Forbindelsens afgrænsning.

Til forbindelsen henregnes, foruden selve vejanlægget, dels et udfletningsanlæg på Saltholm for tilslutning af vej fra lufthavnens terminalområde, dels nødvendige områder til tolbehandling og paskontrol samt afgiftsopkrævning.

3. Forbindelsens udformning.

Forbindelsen skal udføres som motorvej med seks vognbaner.

På strækningen mellem Kastrup og Saltholm skal forbindelsen udføres som tunnel under Drogden i en sådan dybde, at muligheden for at tilvejebringe 10 m vanddybde i sejrenden fremdeles består.

På Saltholm føres forbindelsen udenom lufthavnens banesystem og terminalområde og anlægges på dæmning inden for den vestlige og sydlige indfatning for lufthavnen. På Saltholms vestsida anlægges det udfletningsanlæg, ved hvilket vejen fra lufthavnens terminalområde tilsluttes forbindelsen. Ved Saltholms sydlige del udføres forbindelsen således, at en fremtidig tilslutning af Dragørforbindelsen lettes.

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. Den tilsvarende fri gennemsejlingsbredde skal være mindst 300 m i Flinterenden og mindst 200 m i Trindelrenden.

4. Nærmere bestemmelser.

Landene træffer nærmere overenskomster om KM-forbindelsens linjeføring og afgrænsning.

*Bilaga 1.***KM-ledens strækning m. m.***1. Ledens strækning.*

KM-leden skall ha i hovedsak den strækning som anges på bilagda karta *A*. Leden utgår således från Amagers ostkust norr om Kastrups flygplats, korsar Drogden, fortsätter längs Saltholms västsida och söder om Saltholm och ansluter till Skånes västkust söder om Limhamn.

2. Ledens omfattning.

Till leden räknas, förutom själva vägen, dels en trafikplats på Saltholm för anslutning av väg från flygplatsens terminalområde, dels nödvändiga områden för tullbehandling, passkontroll och avgiftsupptagning.

3. Ledens utformning.

Leden skall utföras som motorväg med sex körfält.

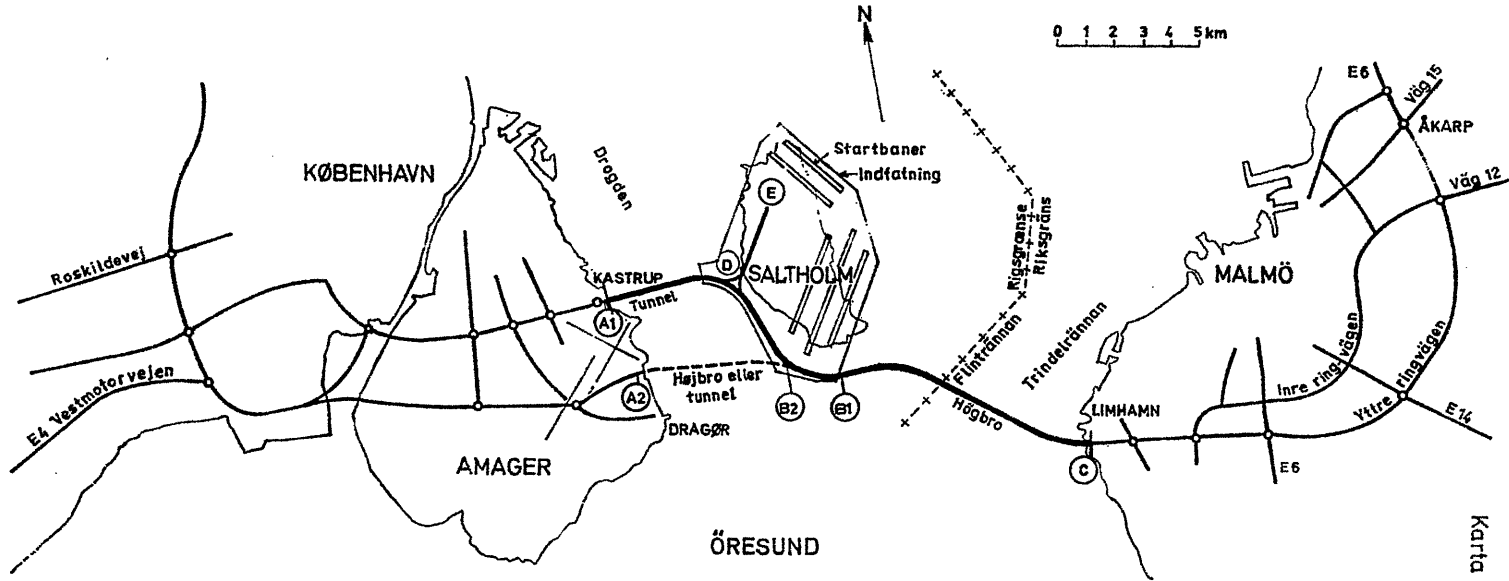
På delen mellan Kastrup och Saltholm skall leden utföras som tunnel under Drogden och förläggas på sådant djup, att möjlighet finns att framdeles åstadkomma 10 m djup i seglationsleden.

Över Saltholm drages leden utanför flygplatsens bansystem och terminalområde och förläggas på bank innanför den västra och södra invallningen för flygplatsen. På Saltholms västsida anlägges den trafikplats i vilken en väg från flygplatsens terminalområde anslutes till leden. Vid Saltholms södra del udføres leden så, att en framtida anslutning av Dragørleden underlättas.

Mellan Saltholm och Limhamn udføres leden som bro med en segelfri höjd över normal högvattenyta av minst 50 m i Flint-rännan och minst 25 m i Trindelrännan. Den mot nämnda höjder svarande segelfria bredden skall vara minst 300 m i Flint-rännan och minst 200 m i Trindelrännan.

4. Nærmere bestämmelser.

Länderna träffar närmare överenskomster om KM-ledens sträckning och omfattning.



KM-linien omfatter strækningen A1-B1-C
 Dragørlinien omfatter strækningen A2-B2
 Strækningen D-E er terminalvej på Saltholm

KM-leden omfattar sträckan A1-B1-C
 Dragørleden omfattar sträckan A2-B2
 Sträckan D-E är terminalväg på Saltholm

Karta A / Kort A

*Bilag 2.***Omkostninger, fondshenlæggelse, afgiftsfastsættelse.***Omkostninger og fondshenlæggelse.*

1. Ved driftsomkostninger forstås omkostninger ved serviceydelser, reparation eller anden vedligeholdelse af KM-forbindelsen, afgiftsoprævning og anden administration.

2. Ved kapitalomkostninger forstås dels renter og afdrag på lån, som er optaget til forbindelsen, samt omkostninger ved kapitalens fremskaffelse og andre låneomkostninger, dels i påkommende tilfælde beregnet rente- og tilbagebetaling af kapitalindskud i det selskab, som omhandles i artikel 8.

3. Rente af kapitalindskud i selskabet beregnes efter den gennemsnitlige rentesats for lånene til KM-forbindelsen.

4. Sveriges kapitalindskud i selskabet tilbagebetales enten efterhånden i løbet af afdragstiden for lånene eller, efter successiv fondshenlæggelse, gennem éngangsbetaling, når sidste afdrag på lånene betales.

5. Til fondshenlæggelse til større reparationer og til udbygning tillægges der ved afgiftsfastsættelsen højst følgende procentsatser til de beløb, som beregnes at dække drifts- og kapitalomkostningerne:

Driftsår efter KM-forbindelsens åbning	Tillæg i procent
1-3	3
4-6	4
7-9	5
10-	6

Henlæggelse til reparations- og udbygningsfonden skal ophøre, når fondens kapital beløber sig til 15 procent af de sammenlagte investeringsomkostninger i år 1980's prisniveau. Til investeringsomkostningerne henregnes renter i byggetiden.

6. Med det formål at skabe en udligningsfond, som letter muligheden for en jævn afgiftsudvikling, kan afgifterne årligt forøges i takt med den almindelige prisudvikling, selv om indtægterne derved kommer til at overstige det, som beregnes nødvendigt til at dække drifts- og kapitalomkostningerne og fondshenlæggelse i henhold til punkt 5. Forhøjelse af afgifterne til hensættelse til udlig-

*Bilaga 2.***Kostnader, fondering, avgiftssättning.***Kostnader och fondering.*

1. Med driftkostnad avses kostnad för servicearbete, reparation eller annat underhåll av KM-leden, avgiftsupptagning och annan administration.

2. Med kapitaltjänstkostnad avses dels räntebetalning och amortering av lån som har upptagits för leden samt kapitalförmedlingskostnad och annan lånekostnad, dels i förekommande fall beräknad ränta för och återbetalning av kapitalinsats i det bolag som avses i artikel 8.

3. Ränta för kapitalinsats i bolaget beräknas efter den genomsnittliga räntesatsen för lånen för KM-leden.

4. Sveriges kapitalinsats i bolaget återbetalas antingen efter hand under tiden för låneamorteringen eller, efter successiv fondering, genom éngangsbetaling när lånen slutamorteras.

5. För fondering för större reparationer och för utbyggnad göres vid avgiftssättningen ett påslag med högst följande procentsatser på de belopp som beräknas för att täcka drift- och kapitaltjänstkostnaderna.

Driftår efter KM-ledens öppnande	Påslag i procent
1-3	3
4-6	4
7-9	5
10-	6

Avsättning till reparations- och utbyggnadsfonden skall upphöra, när fondens belopp uppgår till 15 procent av de sammanlagda investeringskostnaderna i 1980 års prisnivå. I investeringskostnaderna inräknas räntor under byggnadstiden.

6. I syfte att skapa en utjämningsfond som underlättar en jämn avgiftsutveckling får avgifterna årligen ökas i takt med den allmänna prisutvecklingen även om intäkterna därigenom kommer att överstiga vad som beräknas nödvändigt för att täcka drift- och kapitaltjänstkostnaderna och fondering enligt 5. Påslag på avgifterna för avsättning till utjämningsfonden skall dock

ningsfonden skal dog ikke ske, når fonden har nået en størrelse, der modsvarer summen af de resterende afdrag, eller, efter at afdragene er færdige, det beløb, som beregnes at modsvare to års driftsomkostninger.

Afgiftsstruktur.

7. Afgift opkræves for køretøj eller køretøjskombination uafhængigt af antallet af passagerer.

8. For personbiler opkræves en ensartet afgift. For busser opkræves en efter bussens størrelse afpasset afgift.

9. For lastbiler og lastbiler med påhængsvogn opkræves afgift pr. ton totalvægt.

10. For øvrige køretøjer og køretøjskombinationer fastsættes afgift med udgangspunkt i de her angivne principper.

11. Afgift for en rejse Amager - Saltholm og for en rejse Saltholm - Limhamn fastsættes til afrundet en tredjedel, henholdsvis to tredjedele af afgiften for en rejse Amager - Limhamn.

Den i stk. 1 angivne afgiftsfastsættelse bygger på de investeringsomkostninger og den trafikudvikling, som forudses på tidspunktet for overenskomstens indgåelse. Danmark og Sverige er enige om, at der skal træffes overenskomst om rimelig tilpasning af afgiftsfastsættelsen i det tilfælde, at investeringsomkostningerne eller trafikken og disse forholds fordeling på de forskellige dele af KM-forbindelsen tydeligt afviger fra, hvad der er forudset.

12. Den kollektive persontrafik tilsikres særligt fordelagtige vilkår.

13. Under iagttagelse af ligelig behandling af trafikanterne kan der indrømmes rabat, hvis den er motiveret i at opnå en tilfredsstillende udnyttelse af forbindelsens kapacitet.

Med hensyn til principperne for rabat til særlige trafikantkategorier træffer landene særskilt overenskomst.

14. For udrykningskøretøjer og køretøjer, som anvendes til trafikovervågning, vejvedligeholdelse eller lignende opkræves ikke afgift.

Andre bestemmelser.

15. Danmark og Sverige kan træffe overenskomst om ændrede bestemmelser om omkostninger, fondshenlæggelse og afgiftsfastsættelse.

ej ske, når fonden uppnået ett belopp motsvarende summan av återstående amorteringar eller, sedan amorteringarna verkställts, vad som beräknas motsvara två års driftskostnader.

Avgiftsstruktur.

7. Avgift uttages per fordon eller fordonskombination oberoende av antalet passagerare.

8. För personbil uttages en enhetlig avgift. För buss uttages en till bussens storlek avpassad avgift.

9. För lastbil och lastbil med släpfordon uttages avgift per ton totalvikt.

10. För övriga fordon och fordonskombinationer fastställs avgift med ledning av här angivna principer.

11. Avgift för en resa Amager - Saltholm och för en resa Saltholm-Limhamn sättes till avrundat en tredjedel respektive två tredjedelar av avgiften för en resa Amager-Limhamn.

Den i första stycket angivna avgiftsättningen bygger på de investeringskostnader och den trafikutveckling som förutses vid tidpunkten för överenskommelsens ingående. Danmark och Sverige är ense om att överenskommelse skall träffas om lämplig anpassning av avgiftsättningen för det fall att investeringskostnaderna eller trafiken och deras fördelning på olika delar av KM-leden påtagligt avviker från vad som förutsetts.

12. Den kollektiva persontrafiken tillförsäkras särskilt förmånliga villkor.

13. Med likabehandling av trafikanterna får rabatt lämnas, om den är motiverad för att uppnå ett tillfredsställande utnyttjande av ledens kapacitet.

I fråga om principer för rabatter till särskilda trafikantkategorier träffar länderna särskild överenskommelse.

14. För utrykningsfordon och fordon som används för trafikövervakning, vägunderhåll eller liknande utgår ej avgift.

Övrigt.

15. Danmark och Sverige kan träffa överenskommelse om ändrade bestämmelser om kostnader, fondering och avgiftsättning.

*Bilag 3.***Voldgiftsnævn.**

1. Voldgiftsnævnet består af tre medlemmer. Hvert land udpeger ét medlem. Eet medlem, som er nævnets formand, og som ikke må være hverken dansk eller svensk statsborger eller bosat i Danmark eller Sverige, udpeges af landene i forening. Såfremt formand eller andet medlem ikke er udpeget inden to måneder efter, at det ene land har fremsat begæring derom over for det andet land, skal han udpeges af præsidenten for den mellemfolkellige domstol på det ene lands begæring.

2. Voldgiftsnævnet fastsætter selv sin forretningsorden.

3. I tilfælde af meningsforskel i voldgiftsnævnet gælder den mening, som to medlemmer forener sig om. Har alle medlemmerne forskellige opfattelser, gælder formandens mening.

4. Voldgiftsnævnets afgørelse er bindende.

5. Hvert land udreder halvdelen af omkostningerne til voldgiftsnævnet.

I øvrigt udreder hvert land sine omkostninger ved voldgiftssagen.

*Bilaga 3.***Skiljenämnd.**

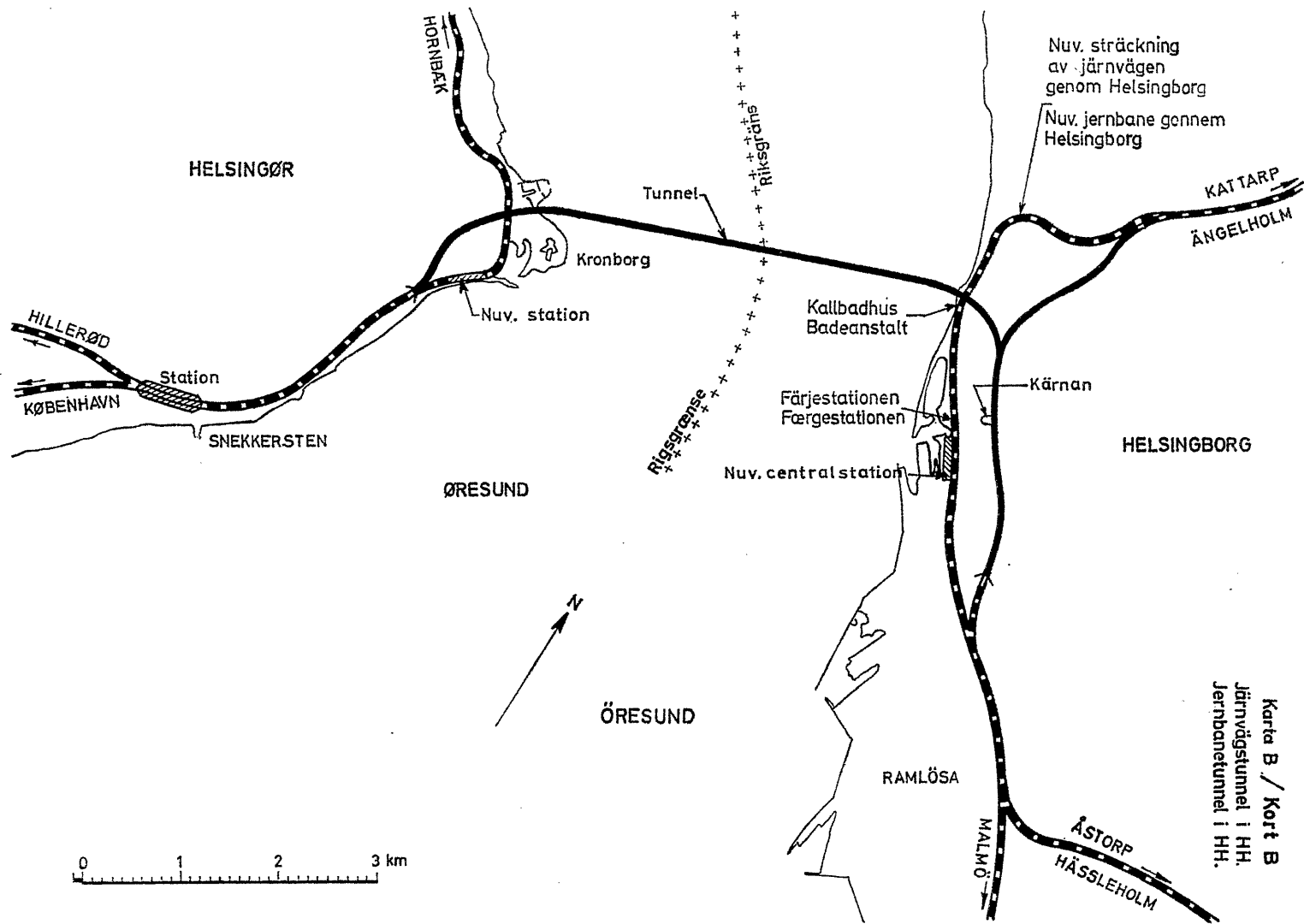
1. Skiljenämnd består av tre ledamöter. Vartdera landet utser en ledamot. En ledamot, som är ordförande i nämnden och som ej får vara vare sig dansk eller svensk medborgare eller bosatt i Danmark eller Sverige, utses gemensamt av länderna. Om ordförande eller annan ledamot ej utsetts inom två månader från det att det ena landet framfört begäran därom hos det andra landet, skall han utses av ordföranden i Internationella domstolen på begäran av ena landet.

2. Skiljenämnd fastställer själv sin arbetsordning.

3. Uppkommer olika meningar inom skiljenämnd, gäller den mening som två ledamöter förenar sig om. Har alla ledamöterna olika meningar, gäller ordförandens mening.

4. Skiljenämnds beslut är bindande.

5. Länderna svarar för hälften var av kostnaderna för skiljenämnd. I övrigt står vartdera landet för sina kostnader för skiljeförfarandet.



Karta B / Kort B
 Järnvägstunnel i HH.
 Jernbanetunnel i HH.

Protokol.

Danmarks og Sveriges regeringer, som nedennævnte dato har underskrevet overenskomst mellem Danmark og Sverige om faste forbindelser over Øresund, nedfælder i denne protokol følgende tillæg til overenskomsten.

1. Danmark og Sverige er enige om, at de landområder ved Limhamn og Kastrup, som udkræves til KM-forbindelsen, skal fastlægges med sigte på, at der skal tilvejebringes en set fra trafikanternes synspunkt økonomisk rationel løsning. KM-forbindelsens vestre grænse trækkes omtrentligt ved den nuværende Amager Strandvej.

Hvis der udkræves ekspropriation til erhvervelse af det landområde ved Kastrup, som omhandles i stk. 1, er Danmark villig til at foretage sådan ekspropriation for Sveriges regning.

2. Danmark og Sverige er enige om, at forhandlinger angående de i artikel 28 angivne overenskomster om told- og skatte spørgsmål skal fremmes med sigte på at være afsluttede senest den 1. oktober 1973.

Udfærdiget i København, den 8. juni 1973 i to eksemplarer, på det danske og svenske sprog, hvilke to tekster har samme gyldighed.

For Danmarks regering

Jens Kampmann.

Sign.

For Sveriges regering

Bengt Norling.

Sign.

Protokoll.

Danmarks och Sveriges regeringar, som denna dag har undertecknat överenskommelse mellan Danmark och Sverige om fasta forbindelser över Öresund, antecknar i detta protokoll följande tillägg till överenskommelsen.

1. Danmark och Sverige är ense om att de landområden vid Limhamn och Kastrup som behövs för KM-leden skall bestämmas med sikte på att en från trafikanternas synpunkt ekonomiskt rationell lösning skall åstadkommas. KM-ledens västra gräns drages ungefär vid den nuvarande Amager Strandvej.

Om expropriation behövs i fråga om det landområde vid Kastrup som avses i första stycket, är Danmark berett att ombesörja sådan expropriation för Sveriges räkning.

2. Danmark och Sverige är ense om att överläggningar avseende de i artikel 28 angivna överenskommelserna om tull- och skattefrågor skall bedrivas med sikte på att vara avslutade senast den 1 oktober 1973.

Som skedde i Köpenhamn den 8 juni 1973 i två exemplar, på danska och svenska språken, vilka båda texter har samma giltighet.

För Danmarks regering

Jens Kampmann.

Sign.

För Sveriges regering

Bengt Norling.

Sign.