

**Nr 146**

**Kungl. Maj:ts proposition angående godkännande av överenskommelser mellan Sverige och Danmark om dels fasta förbindelser över Öresund, dels flygtrafikledningstjänst m. m. med anledning av tillkomsten av en dansk flygplats på Saltholm, m. m.; given Stockholm den 13 september 1973.**

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden, föreslå riksdagen att bifalla de förslag om vars avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

Under Hans Maj:ts

Min allernådigste Konungs och Herres sjukdom:

**CARL GUSTAF**

**BENGT NORLING**

**Propositionens huvudsakliga innehåll**

I propositionen föreslås att riksdagen godkänner två överenskommelser den 8 juni 1973 mellan Sverige och Danmark, nämligen om fasta förbindelser över Öresund och om flygtrafikledningstjänst m. m. med anledning av tillkomsten av en dansk flygplats på Saltholm. Genom överenskommelserna skapas en lösning av frågorna om fasta väg- och järnvägsförbindelser över Öresund och förutsättningar för att anlägga en ny storflygplats i Köpenhamnsområdet.

Enligt överenskommelsen om fasta förbindelser över Öresund skall dels en vägförbindelse (KM-leden) byggas mellan Köpenhamn och Malmö med anknypning till en flygplats på Saltholm, dels en järnvägsförbindelse byggas i en tunnel mellan Helsingör och Helsingborg (HH-tunneln).

Sverige åtar sig att finansiera och bygga KM-leden, som i 1971 års prisnivå beräknas kosta ca 1,2 miljarder kr., inkl. räntekostnader. Ett statligt aktiebolag skapas för att handha projekteringen och byggandet samt senare driften av leden. Avgifter skall tas ut av trafikanterna på leden för att täcka drift- och kapitaltjänstkostnaderna.

Särskilda arrangemang vidtas på KM-leden för att gynna kollektivtrafiken, till vilken också särskild hänsyn skall tas vid avgiftssättningen. Kollektivtrafiken avses i en första etapp ske med bussar. Samtidigt gäller att särskilda anordningar skall utföras i anslutning till KM-leden för att säkra en handlingsfrihet att i framtiden, vid väsentligt ökade trafikmängder, kunna gå över till något spårbundet system.

Kostnaderna för HH-tunneln på sträckan mellan kustlinjerna — vilka kostnader i 1971 års prisnivå beräknas uppgå till ca 350 milj. kr. — skall delas lika mellan Sverige och Danmark. Härtill kommer kostnaderna för anslutningarna på båda sidor av sundet, vilka kostnader för Sveriges del uppskattas till ca 130 milj. kr. Den svenska andelen av kostnaderna skulle sålunda bli ca 300 milj. kr. Medräknas ränta under byggnadstiden m. m. blir kostnaderna närmare 400 milj. kr. I fråga om detta projekt förutsätts, att en särskild överenskommelse senare träffas om de närmare betingelserna för projektets utförande.

Arbetena på KM-leden skall drivas med sikte på att leden skall kunna öppnas för trafik så snart som möjligt och senast år 1985. Arbetena på 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 skall vara, att tunneln färdigställs omkring år 1985.

I överenskommelsen om flygtrafikledningstjänst m. m. regleras sådana frågor med anledning av tillkomsten av en flygplats på Saltholm som är av gemensamt intresse för de båda länderna. Sålunda finns bestämmelser om luftrum, flygtrafikledning, territoriella frågor och skydd mot flygbuller.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet i Stockholm den 13 september 1973.

*Närvarande:* ministern för utrikes ärendena WICKMAN, statsråden STRÄNG, ANDERSSON, ASPLING, GEIJER, MYRDAL, MOBERG, NORLING.

Chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Norling, anmäler efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter fråga om *överenskommelser mellan Sverige och Danmark om dels fasta förbindelser över Öresund, dels flygtrafikledningstjänst m. m. med anledning av tillkomsten av en dansk flygplats på Saltholm, m. m.*, och anför.

Sedan början av 1950-talet har frågan om fasta förbindelser över Öresund ägnats fortlöpande uppmärksamhet, och betydande utredningsinsatser har gjorts för att få underlag för svensk-danska ställningstaganden i frågan. Sedan början av 1960-talet har frågan om öresundsförbindelserna varit hopkopplad med danska överväganden om att anlägga en storflygplats på Saltholm. I det följande lämnas en redovisning för det utredningsarbete som sålunda bedrivits. Den ger bakgrunden till de överenskommelser, vilka i juni 1973 träffats mellan Sverige och Danmark och vilka härmed torde underställas riksdagen för godkännande.

## 1. Översikt av öresundsfrågornas behandling

### Öresundsdelegationerna

För Sveriges del tog riksdagen år 1952 upp frågan om öresundsförbindelserna i anslutning till motioner i ämnet. I skrivelse till Kungl. Maj:t uttalade sig riksdagen för vissa förberedande undersökningar angående förutsättningarna för en direktförbindelse i form av bro eller tunnel mellan Sverige och Danmark (SU 1952: 229, rskr 1952: 437). För sådana undersökningar uttalade sig också Nordiska rådet i en vid dess session år 1953 antagen rekommendation till de båda ländernas regeringar.

Efter överläggningar mellan de svenska och danska regeringarna tillsattes år 1954 de svenska och danska öresundsdelegationerna<sup>1</sup> med uppdrag att utreda förutsättningarna för att anlägga en fast förbindelse över Öresund. Delegationerna redovisade år 1962 resultatet av sitt arbete i betänkandet Öresundsförbindelsen (SOU 1962: 53 och 1962: 54).

På grundval av bl. a. prognoser för trafiken över Öresund konstaterade delegationerna, att på längre sikt en fast förbindelse över Öresund bäst skulle lösa de växande problemen i fråga om den tvärgående trafiken. Delegationerna hade undersökt ett flertal alternativa lösningar för fast förbindelse, både i läget Helsingör—Helsingborg (benämnt HH-läget eller HH) och i läget Köpenhamn—Malmö (benämnt KM-läget eller KM).

I fråga om förbindelsens läge ansåg delegationerna att en kombinerad väg- och järnvägsförbindelse mellan Helsingör och Helsingborg skulle till lägsta ekonomiska insats ge den bästa lösningen för hela öresundstrafiken. Delegationerna rekommenderade att en sådan förbindelse byggdes men underströk att denna på lång sikt borde ses som ett första led i en etappvis utbyggnad, där frågan om att senare anlägga en fast förbindelse mellan Köpenhamn och Malmö borde hållas öppen.

Den första förbindelsen borde enligt delegationerna utformas som högbro med fyrfältig motorväg och enkelspårig järnväg och förläggas norr om Helsingör och Helsingborg. Anläggningskostnaderna för en sådan förbindelse beräknades i 1959 års prisläge till ca 720 milj. kr., inkl. räntekostnader under byggnadstiden. Delegationerna ansåg att sådana åtgärder borde vidtas, att bron kunde vara byggd vid mitten av 1970-talet. Avgiftsfinansiering förutsattes.

Över betänkandet avgavs i Sverige yttranden av ett stort antal myndigheter och organisationer.<sup>2</sup> Därvid anförde det stora flertalet av de remissinstanser, som yttrade sig i lokaliseringsfrågan, kritik mot förslaget att lägga den fasta vägförbindelsen i HH-läget. Förespråkarna för en förbindelse i KM-läget framhöll i anslutning härtill det allmänna behovet av en sådan förbindelse mellan storstäderna Köpenhamn och Malmö. För en järnvägsförbindelse kunde däremot enligt ett antal remissinstanser en tunnelförbindelse i HH-läget vara en lämplig lösning. Därutöver behandlades i remissyttrandena bl. a. behovet av ytterligare trafikprognoser och fortsatta grundundersökningar. I vissa fall ifrågasattes kostnadsberäkningarna för det valda alternativet. I åtskilliga fall påtalades behovet av en närmare belysning av förbindelsens återverkningar i fråga om bl. a. samhällsplaneringen.

<sup>1</sup> Ordförande i den svenska delegationen var dåvarande förste vice talmannen Axel Strand.

<sup>2</sup> Remissyttrandena har redovisats i Nordisk utredningsserie (NU) 1964: 5.

### Öresundsbrokonsortiet

Det kan i detta sammanhang nämnas, att ett särskilt konsortium — Öresundsbrokonsortiet — bestående av några svenska och danska byggnadsfirmor arbetat med frågan om fasta öresundsförbindelser sedan 1930-talet. År 1954 lade konsortiet fram ett förslag, som avsåg anläggandet av en fyrfältig motorvägsförbindelse i KM-läget med tunnel under Drogden och högbro på sträckan Saltholm—Limhamn.

Anläggningskostnaden angavs till 300 milj. kr. och byggnadstiden — inkl. projektering — till sex à sju år. Konsortiet åtog sig att i samarbete med vissa banker anlägga och förvalta motorvägsförbindelsen, som skulle bli avgiftsbelagd.

År 1965 lade konsortiet fram ett förslag, som byggde på att en vägförbindelse anlades i KM och att samtidigt en järnvägstunnel anlades i HH. Vägförbindelsen förutsattes förlagd i Saltholmslinjen och i princip utformad enligt öresundsdelegationernas förslag till förbindelse i KM. Förbindelsen skulle ha fyrfältig körbana och utföras som tunnel under Drogden och som högbro på sträckan Saltholm—Limhamn. Järnvägsförbindelsen i HH skulle utföras som dubbelspårig tunnel i en linje norr om Helsingör och Helsingborg, vilken nära sammanföll med den av öresundsdelegationerna föreslagna brolinjen.

### Öresundsgrupperna

Sedan remissbehandlingen av öresundsdelegationernas betänkande avslutats i Sverige, upptogs i februari 1964 överläggningar mellan regeringarna i Danmark och Sverige rörande ärendets fortsatta handläggning. Man enades om att uppdra åt gemensamt arbetande svensk-danska arbetsgrupper att ytterligare bereda frågan om en fast förbindelse över Öresund. Därvid förutsattes att i arbetet skulle ingå bl. a. dels att aktualisera det material rörande trafiken över Öresund som redovisats i öresundsdelegationernas betänkande, dels att genomgå det material som i Sverige erhållits i samband med remissbehandlingen av betänkandet och i Danmark framkommit i den offentliga diskussionen. Vidare skulle övervägas i vad mån och på vilket sätt kompletterande grundundersökningar borde utföras i sundet.

Med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande förordnade chefen för kommunikationsdepartementet i april 1964 två sakkunniga, som antog benämningen Svenska öresundsgruppen.<sup>1</sup>

Öresundsgrupperna överlämnade i oktober 1967 betänkandet Fasta förbindelser över Öresund (SOU 1967: 54). Betänkandet liksom remissyttrandena däröver kommer att närmare redovisas i det följande.

<sup>1</sup> De sakkunniga var generaldirektören Nils Hörjel och generaldirektören Erik Upmark.

### Frågan om en flygplats på Saltholm aktualiseras

År 1962 igångsattes i Danmark en utredning, som bl. a. hade till uppgift att överväga möjligheterna att anlägga en storflygplats på ön Saltholm i Öresund eller på Sydager. Utredningsarbetet resulterade i ett i februari 1968 framlagt betänkande "Københavns lufthavns fremtid" (NU 1968: 4). Utredningen ansåg att både Saltholm och Sydager var lämpliga platser för en storflygplats.

I september 1967 tillsattes en dansk expertgrupp — det s. k. Saltholmsudvalget — med uppgift att närmare belysa möjligheterna att anlägga en flygplats på Saltholm och en fast förbindelse mellan Köpenhamn och Malmö. I januari 1968 lade Saltholmsudvalget fram sin utredning "Saltholm, foreløbig redegørelse vedrørende lufthavn og fast forbindelse København—Malmö" (NU 1968: 2—3).

De båda utredningarna liksom de svenska remissyttrandena däröver kommer att redovisas i det följande.

I april 1969 antog det danska folketinget en "lov om placeringen af en ny Københavns lufthavn". Däri bemyndigades den danske trafikministern att låta utarbeta en plan för etappvis anläggande av en storflygplats på Saltholm som ersättning för Köpenhamns lufthamn i Kastrup.

I december 1970 antog folketinget vidare — utan något ställnings-tagande i anläggningsfrågan — "lov om Københavns lufthavnsvesen". Enligt denna inrättades från den 1 april 1971 under ministeriet for offentlige arbejder ett statligt företag, benämnt Københavns lufthavnsvesen (KLV), med uppgift att anlägga, utbygga och driva allmänna flygplatser inom Storköpenhamn. KLV skulle således bli byggherre vid ett eventuellt anläggande av en flygplats på Saltholm.

### Regeringsöverläggningar om öresundsfrågorna år 1969

I februari 1968 tillsattes i Sverige och Danmark särskilda ämbetsmannadelegationer med uppgift att i samarbete förbereda regeringsöverläggningar i sådana frågor rörande fast förbindelse över Öresund och storflygplats i Öresundsregionen som var gemensamma för de båda länderna. Den svenska delegationen antog benämningen 1968 års svenska öresundsdelegation (ÖD 68).<sup>1</sup>

Med anledning av synpunkter som framförts vid remissbehandlingen av föreliggande utredningar om öresundsfrågorna kompletterade och reviderade ämbetsmannadelegationerna utredningsmaterialet. Bl. a. utfördes kompletterande bullerutredningar för den planerade storflygplatsen i Öresundsregionen. Resultaten av dessa utredningar redovisades

<sup>1</sup> Ordförande var dåvarande statssekreteraren Lars Peterson och därefter statssekreteraren Nils-Olov Hasslev.

i september 1968 av delegationerna i en PM om flygbuller omkring en storflygplats i Köpenhamnsområdet (stencil K 1968: 10).

Vid de i april 1969 inledda regeringsöverläggningarna framlades ett inom den svenska ämbetsmannadelegationen utarbetat förslag till avtal om en fast vägförbindelse mellan Köpenhamn och Malmö. I förslaget förutsattes att Sverige och Danmark gemensamt skulle bygga och driva en avgiftsfinansierad fast vägförbindelse. Denna skulle utföras som sexfältig motorväg med anslutning till en flygplats på Saltholm. Förbättringarna och byggandet skulle bedrivas så att förbindelsen kunde öppnas för trafik senast år 1985. Kostnader och intäkter skulle delas lika mellan länderna. I avtalsförslaget behandlades också vissa för Sverige och Danmark gemensamma frågor rörande en storflygplats på Saltholm, såsom flygbuller och flygtrafikledning.

Vid regeringsöverläggningarna kunde enighet nås på en del punkter. Väsentliga frågor kunde emellertid inte lösas, bl. a. med hänsyn till att det på dansk sida krävdes ytterligare utredningar och ställningstaganden rörande bl. a. flygplatsen på Saltholm. Några egentliga regeringsöverläggningar kom därför inte att äga rum under åren 1970 och 1971. På tjänstemannanivå inriktades arbetet tills vidare på vissa prognos- och kapacitetsstudier avseende den fasta förbindelsen.

Det kan här nämnas, att på dansk sida det s. k. planlægnings- og anlægsudvalget vedrørende Københavns lufthavn (PAU-udvalget) i oktober 1969 lade fram betänkandet "Indstilling vedrørende programplan for Københavns lufthavn Saltholm". I betänkandet föreslogs en total utflyttning av flygplatsen från Kastrup till Saltholm senast år 1985. Vidare fördes fram förslaget, att den s. k. lufthamnstunneln mellan Kastrup och Saltholm under en övergångstid skulle utnyttjas för både lufthamns-trafiken och den genomgående öresundstrafiken. Den danska delen av KM-förbindelsen skulle i enlighet härmed byggas först i en senare etapp. I anslutning till programplanen redovisades också resultat av nya bullerutredningar för flygplatsen på Saltholm.

I övrigt kan nämnas den långtidsplan för vissa stora trafikinvesteringar, som i april 1970 redovisades av det danska ministeriet for offentlige arbejder. Enligt planen, som avsåg perioden 1970—1985, skulle arbetena med lufthamnen på Saltholm påbörjas åren 1978—1979. Flygplatsen skulle härvid kunna tas i bruk i slutet av 1980-talet och den s. k. lufthamnstunneln mellan Kastrup och Saltholm omkring år 1983. Enligt långtidsplanen skulle en fast förbindelse över Stora Bält utföras under perioden 1975—1985.

I sammanhanget kan också noteras att — inför utsikten av en kommande flygplats på Saltholm — folketinget i juni 1971 antog en "lov om begrænsning af udbygning af Københavns lufthavn". Lagen innebar, att någon ytterligare utbyggnad av Kastrups lufthamn inte skulle ske, när pågående arbeten avslutats.

Vidare antog folketinget i juni 1971 en "lov om visse hovedlandevejsstrækninger". Genom lagen bemyndigades trafikministern att låta företa projektering "til forberedelse og sikring" av bl. a. motorvägsanslutningar dels till en fast förbindelse Köpenhamn—Malmö med anslutning vid Dragör, dels till tunneln Kastrup—Saltholm.

### Utredningar om järnvägstunnel i läget Helsingör—Helsingborg

I de utredningar som de svenska och danska öresundsdelegationerna utförde under åren 1954—1962 behandlades järnvägsförbindelserna över Öresund ingående. Olika alternativ undersöktes, bl. a. tunnelalternativ i HH-läget.

Vid den överarbetning av öresundsdelegationernas betänkande, som utfördes av de svenska och danska öresundsgrupperna åren 1964—1967, behandlades järnvägsfrågorna på nytt. Speciellt i HH-läget studerades alternativa tunnelloösningar. För att få en säkrare uppfattning om tunnelkostnaderna lät grupperna också utföra grundundersökningar i sundet. Dessutom gjordes hydrologiska undersökningar för att lämpligt höjdläge för en s. k. sänktunnel skulle kunna bedömas. Som huvudalternativ för en järnvägstunnel i HH-läget föreslog öresundsgrupperna en sträckning Helsingör—Pålsjö med en kringgångslinje norr och öster om Helsingborg. Från kapacitetssynpunkt ansågs en enkelspårig tunnel på delen mellan kustlinjerna tillräcklig.

I början av år 1969 presenterade SJ och DSB en gemensam ekonomisk utredning avseende en järnvägstunnel i HH-läget. Utredningen avsåg en tunnel med samma sträckning och utformning som föreslagits av öresundsgrupperna. Båda järnvägsförvaltningarna förordade, att en enkelspårig järnvägstunnel i HH-läget kom till stånd så snart som möjligt.

I den tidigare nämnda långtidsplanen för danska trafikinvesteringar under perioden 1970—1985, som lades fram i april 1970, förutsattes att anläggningsarbetena på en enkelspårig järnvägstunnel i HH-läget skulle utföras under perioden 1975—1980.

Efter det att SJ och DSB år 1969 lagt fram sin utredning ägde överläggningar rum mellan SJ och Helsingborgs kommun om järnvägsanläggningarna i Helsingborg. Härvid diskuterades bl. a. ett förslag att lägga järnvägen i tunnel i den s. k. landborgen i Helsingborg i stället för i en linje norr och öster om Helsingborg enligt tidigare förslag. Överläggningarna kunde emellertid inte då fullföljas.

### Förnyade svensk-danska utredningar av öresundsfrågorna

Vid regeringsöverläggningar i februari 1972 beslöts att förhandlingarna om öresundsfrågorna skulle återupptas. Det rådde enighet om att överläggningarna skulle omfatta en vägförbindelse i KM-läget med an-

knytning till en flygplats på Saltholm samt en järnvägstunnel i HH-läget.

För att skapa underlag för dessa förhandlingar beslöts vidare, att ett antal svensk-danska expertgrupper skulle tillsättas för att se över det befintliga utredningsmaterialet. Expertgrupperna skulle enligt direktiven gå igenom föreliggande förslag till fasta förbindelser över Öresund och därvid göra erforderliga ändringar och kompletteringar av materialet samt utföra nya kostnadsberäkningar. Grupperna skulle i sammanhanget ägna särskild uppmärksamhet åt frågan om alternativa kollektiva transportsystem för den lokala persontrafiken på en fast förbindelse i KM-läget. En förnyad genomgång skulle ske av öresundsgruppernas prognos för godstrafiken över Öresund. Vidare skulle de med en flygplats på Saltholm förbundna luftrums- och bullerfrågorna ägnas förnyad uppmärksamhet.

Resultatet av expertgruppernas arbete redovisades för de båda ländernas trafikministrar i oktober 1972. En sammanfattande redovisning härav lämnas i ett senare avsnitt.

I anslutning härtill kan nämnas, att SJ och DSB år 1972 gjorde en översyn av projektet avseende en järnvägstunnel i HH-läget. Därvid förutsattes att anslutningen på svensk sida dras genom landborgen i Helsingborg. Resultatet redovisades i en gemensam rapport i augusti 1972. Vidare gjorde järnvägsförvaltningarna — på uppdrag av Kungl. Maj:t resp. den danske trafikministern — en förnyad bedömning av lönsamheten av tunnelprojektet, vilken redovisades i januari 1973. Dessa utredningar behandlas ytterligare i det följande.

### 1973 års öresundsförhandlingar

Förutsättningarna för de fortsatta överläggningarna i fråga om öresundsproblemen behandlades vid ett svenskt-danskt trafikministermöte i november 1972. Från dansk sida uttrycktes därvid en önskan om att Sverige skulle delta i finansieringen av flygplatsen på Saltholm. Från svensk sida framhölls att anläggandet av en flygplats på Saltholm måste betraktas som en dansk angelägenhet och att den svenska regeringen inte var beredd att delta i finansieringen av detta projekt. Med förståelse för de svårigheter, som kunde föreligga på dansk sida att samtidigt klara finansieringen av flera stora trafikprojekt, var emellertid den svenska regeringen beredd att ensam ta ansvaret för finansieringen och byggandet av den fasta förbindelsen över Öresund mellan Köpenhamn och Malmö.

Vid ett följande svenskt-danskt trafikministermöte i december 1972 förklarade den danske trafikministern, att han var bemyndigad att inleda konkreta överläggningar om svensk-danska regeringsöverenskommelser på grundval av den svenska regeringens erbjudande. Det beslöts

att uppdra åt särskilda ämbetsmannadelegationer att utarbeta förslag till överenskommelser.

I enlighet härmed utsåg för Sveriges del Kungl. Maj:t genom beslut den 22 december 1972 ledamöter i den svenska förhandlingsdelegationen.<sup>1</sup> Dennes uppdrag angavs vara att tillsammans med motsvarande danska delegation utarbeta förslag dels till en regeringsöverenskommelse om anläggande av en fast vägförbindelse över Öresund mellan Köpenhamn och Malmö, dels till en regeringsöverenskommelse om sådana frågor angående luftrum, trafikledning och buller som aktualiserades vid anläggandet av en flygplats på Saltholm.

Förhandlingarna, vars successiva resultat behandlades vid svensk-danska trafikministermöten, bedrevs med stor skyndsamhet och resulterade i maj 1973 i dels en överenskommelse om fasta förbindelser över Öresund — avseende förbindelser i såväl KM- som HH-läget — dels en överenskommelse om flygtrafikledningstjänst m. m. med anledning av tillkomsten av en dansk flygplats på Saltholm.

Samtidigt med överläggningarna behandlades i det danska folketinget två lagförslag. Det ena avsåg anläggande av en flygplats på Saltholm och det andra anläggande av en bro över Stora Bält. Lagförslagen antogs av folketinget den 6 juni 1973.

Enligt "lov om anlæg af lufthavn på Saltholm" bemyndigades den danske trafikministern att låta KLV anlägga en flygplats på Saltholm. Ministern bemyndigades vidare bl. a. att låta KLV förvärva ön Saltholm, sätta i gång nödvändiga undersökningar för att anlägga flygplatsen samt projektera anläggningen.

Enligt "lov om anlæg af en bro over Store Bælt" bemyndigades trafikministern att låta ett statligt företag "Statsbroen Store Bælt" anlägga en kombinerad väg- och järnvägsbro.

De utarbetade förslagen till svensk-danska regeringsöverenskommelser hade nära anknytning till de båda angivna danska projekten — i fråga om flygplatsen med hänsyn till dess byggnadstekniska och trafikmässiga hopkoppling med KM-förbindelsen och i fråga om Stora Bält-bron med hänsyn till trafiken mot kontinenten.

Sedan de båda danska lagförslagen sålunda antagits av folketinget, kunde de svensk-danska regeringsöverenskommelserna undertecknas. Detta skedde i Köpenhamn den 8 juni 1973.

### **Nordiska rådets behandling av öresundsfrågorna**

Nordiska rådet har sedan lång tid ägnat öresundsfrågorna en fortlöpande och ingående uppmärksamhet.

Som framgår av det föregående antog Nordiska rådet i februari 1953 en rekommendation till de svenska och danska regeringarna att vidta

<sup>1</sup> Till ordförande i delegationen utsågs statssekreteraren Nils-Olov Hasslev.

förberedande undersökningar för att belysa förutsättningarna för att bygga en bro eller tunnel över Öresund.

Sedan de tidigare nämnda öresundsdelegationerna år 1962 framlagt sitt betänkande beslöt rådet vid 1963 års session att rekommendera regeringarna att låta bygga en fast förbindelse över Öresund.

Med hänsyn bl. a. till vad som framkommit vid en av rådets presidium i april 1964 anordnad öresundskonferens (NU 1964: 5) beslöt rådet vid sin session år 1965 att rekommendera de danska och svenska regeringarna att fatta principbeslut om att anlägga den första fasta förbindelsen i KM-läget. Enligt rekommendationen borde också erforderliga projekteringsarbeten sättas i gång.

Vid samma session antog Nordiska rådet också sin första rekommendation om en storflygplats i Öresundsregionen. Rådet rekommenderade de nordiska regeringarna att undersöka möjligheterna till en gemensam lösning av flygplatsproblemen i regionen och härvid i första hand undersöka om det var möjligt att förlägga en storflygplats på Saltholm.

Sedan ytterligare utredningsmaterial om öresundsfrågorna tagits fram av öresundsgrupperna i 1967 års betänkande, beslöt Nordiska rådet vid sessionen år 1968 att rekommendera regeringarna i Danmark och Sverige att driva utredningsarbetet i fråga om en storflygplats på Saltholm och en anslutande fast förbindelse mellan Danmark och Sverige parallellt och att påskynda arbetet så mycket som möjligt med sikte på ett snabbt principbeslut.

I juni 1968 överlämnade rådets presidium till regeringarna en skrivelse från rådets trafikutskott, vari bl. a. underströks att principbeslut om den fasta förbindelsen borde träffas snarast möjligt. Enligt utskottet måste alla ansträngningar göras för att Danmarks och Sveriges regeringar skulle kunna lägga fram förslag i frågan till respektive parlament under år 1968. I skrivelsen konstaterades bl. a. att en fast förbindelse i första hand borde placeras i KM-läget och att trafikprognoserna talade för att det torde bli nödvändigt att bygga hela förbindelsen som sexfältig väg.

Vid rådssessionen 1969 antogs en rekommendation om att de danska och svenska regeringarna skulle i samråd med de andra nordiska länderna före den 15 juli 1969 träffa behövliga beslut om en storflygplats på Saltholm och om den första fasta förbindelsen över Öresund. I samma rekommendation hemställde rådet att den danska regeringen skulle gentemot den svenska regeringen utfästa sig att utnyttja flygplatsen på Saltholm på sådant sätt att oacceptabla störningar ej skulle uppkomma över svenskt område.

Vid sessionen år 1971 rekommenderade Nordiska rådet den danska regeringen att tillse att det så snart som möjligt träffades definitiva beslut med nödvändiga tidsangivelser rörande storflygplatsen på Saltholm. Vidare anbefallde rådet de danska och svenska regeringarna att snarast

därefter slutföra förhandlingarna om anläggande av den fasta förbindelsen mellan Köpenhamn och Malmö och träffa avtal om anläggandet.

Vid 1973 års session konstaterade rådet att förhandlingar om öresundsfrågorna pågick och att förslag till regeringsöverenskommelser väntades föreligga under våren 1973. Rådet fann därför att de med de senaste rekommendationerna åsyftade målen var uppfyllda och ansåg, att öresundsfrågorna därmed var färdigbehandlade för rådets del.

## 2. Öresundsgrupperna

### Betänkandet

Efter remissbehandlingen av det av öresundsdelegationerna år 1962 avlämnade betänkandet uppdrog som nämnts de svenska och danska regeringarna år 1964 åt gemensamt arbetande svenska och danska arbetsgrupper att ytterligare bereda frågan om en fast förbindelse över Öresund. I uppdraget ingick dels att aktualisera det material rörande trafiken över Öresund som redovisats av öresundsdelegationerna, dels att genomgå det material som i Sverige erhållits i samband med remissbehandlingen av betänkandet och i Danmark framkommit i den offentliga debatten. Frågan om kompletterande grundundersökningar i Öresund borde i sammanhanget övervägas.

I anslutning till öresundsgruppernas arbete pågick i Danmark utredningar om flygplats på Saltholm. Eftersom något avgörande i flygplatsfrågan ännu inte träffats, begränsade sig öresundsgrupperna härvidlag till att undersöka de konsekvenser som en flygplats på Saltholm beräknades få i anläggningshänseende för en fast förbindelse i KM-läget.

Om resultatet av gruppernas arbete sådant det redovisats i deras betänkande Fasta förbindelser över Öresund (SOU 1967: 54) kan sammanfattningsvis konstateras följande.

### Trafikprognoser

I betänkandet redovisar öresundsgrupperna utvecklingen av trafiken över Öresund t. o. m. år 1965. Den faktiska trafikutvecklingen visade sig avvika betydligt från öresundsdelegationernas antaganden. Den av delegationerna för år 1970 beräknade trafikvolymen uppnåddes sålunda för person- och personbilstrafiken redan år 1964 och för godstrafiken med lastbil redan år 1963.

Öresundsgrupperna konstaterar — bl. a. med ledning av vissa under åren 1964 och 1965 utförda analyser av öresundstrafikens struktur — att trafiken på öresundslederna har vissa karaktäristiska drag.

Person- och personbilstrafiken präglas sålunda starkt av turist- och fritidstrafik, vilket ger utslag i en betydande sommartrafik. Av person-

trafiken faller drygt 40 % och av personbilstrafiken ca hälften på de tre sommarmånaderna. Persontrafiken utgörs enligt öresundsgruppernas undersökningar i stigande grad av lokaltrafik. Ungefär tre fjärdedelar av den totala persontrafiken kan anses vara lokaltrafik. För personbilstrafiken över sundet var Storköpenhamn viktigaste mål eller utgångspunkt. Av lastbilsgodset från Sverige över Öresund var år 1965 17 % destinerat till områden söder om Danmark, medan Köpenhamn och det övriga Själland tog emot 80 % av godset. Av lastbilsgodset till Sverige kom ca 35 % av godset från områden söder om Danmark och ca 60 % från Köpenhamn och det övriga Själland. Av järnvägsgodset över Öresund slutligen var omkring hälften transitgods genom Danmark. Färjedlederna i HH-läget förmedlade den största delen av trafiken över Öresund. År 1965 gick sålunda ungefär tre fjärdedelar av personbils- och godstrafiken via HH-lederna.

Öresundsgrupperna redovisar nya prognoser för utvecklingen av person-, personbils- och godstrafiken över Öresund dels för fortsatt färjedrift och dels för fasta förbindelser.

Prognosvärdena för trafikutvecklingen vid *fortsatt färjedrift* framgår av följande tabell.

*Trafik över Öresund vid enbart färjedrift* (antalet resande och personbil anges i milj. enkelresor, lastbils- och järnvägsgodset i milj. ton)

Trafik	Faktiska tal		Prognos			
	1960	1965	1970	1980	1990	2000
Persontrafik	14,1	19,6	26,0	35,0	42,5	50,0
Personbilstrafik	0,44	0,85	1,2	2,0	2,7	3,5
Godstrafik med järnväg	1,04	1,49	2,0	3,0	4,0	5,0
Godstrafik med lastbil	0,31	0,96	1,6	3,0	4,1	5,5

Vid utarbetandet av prognoserna för trafiken över Öresund på *fasta förbindelser* utgår öresundsgrupperna från att förbindelserna öppnas för trafik år 1980 och att avgift uttas av trafikanterna. De vid prognosarbetet förutsatta avgifterna har avpassats så att de tillsammans med de ökade körningskostnaderna för järnvägs- och biltrafiken vid utnyttjandet av den fasta förbindelsen ungefär motsvarar överföringsavgifterna på färjedlederna.

Efter öppnandet av fasta förbindelser har man enligt öresundsgrupperna att räkna med en språngvis ökning av såväl person- som personbils- och godstrafiken. Denna språngvisa ökning blir olika för de skilda trafiklagen och dess storlek blir beroende av vilket eller vilka alternativ till fast förbindelse som väljs. Vid en sydlig förbindelse, som kommer att förena Öresundsområdets största befolkningscentra, kan trafiksprången väntas bli större än vid en förbindelse över den norra delen av sundet.

Prognosvärdena för trafikutvecklingen vid tre alternativ för fasta förbindelser framgår av följande tabell. De tre alternativen är motorvägsförbindelse i KM-läget, motorvägsförbindelse i KM-läget tillsammans med järnvägsförbindelse (tunnel) i HH-läget samt kombinerad motorvägs- och järnvägsbro i HH-läget.

*Trafik över Öresund efter öppnandet år 1980 av en eller två fasta förbindelser* (antalet resande och personbilar anges i milj. enkelresor, lastbils- och järnvägsgodset i milj. ton)

Trafik	Total trafik över Öresund vid fast förbindelse enligt alternativ					
	KM v		KM v + HH j		HH v + j	
	1980	2000	1980	2000	1980	2000
Persontrafik	37,0	54,0	37,0	54,0	36,0	52,0
Personbilstrafik	5,5	9,5	5,5	9,5	2,9	5,1
Godstrafik med järnväg	3,0	5,0	3,9	6,5	3,9	6,5
Godstrafik med lastbil	3,8	8,3	3,8	8,3	3,6	7,1

Av de angivna trafikmängderna beräknas enligt öresundsgrupperna de fasta förbindelserna resp. kvarvarande färjor och båtar få de i följande tabell angivna trafikmängderna vid alternativen dels motorvägsförbindelse i KM och järnvägstunnel i HH, dels kombinerad motorvägs- och järnvägsbro i HH.

*Trafikens fördelning på fasta förbindelser och kvarvarande färjor och båtar* (antalet resande och personbilar anges i milj. enkelresor, lastbils- och järnvägsgodset i milj. ton)

Trafik	Fast förbindelse enligt alternativ KM v + HH j						Fast förbindelse enligt alternativ HH v + j			
	Trafik på KM v		Trafik på HH j		Trafik på färjor och båtar		Trafik på HH v + j		Trafik på färjor och båtar	
	1980	2000	1980	2000	1980	2000	1980	2000	1980	2000
Persontrafik	19,8	28,4	2,6	3,2	14,6	22,4	12,8	18,3	23,2	33,7
Personbilstrafik	5,1	8,8	—	—	0,4	0,7	2,7	4,8	0,2	0,3
Godstrafik med järnväg	—	—	3,9	6,5	—	—	3,9	6,5	—	—
Godstrafik med lastbil	3,3	7,0	—	—	0,5	1,3	3,2	6,3	0,4	0,8

Av tabellen framgår att en betydande persontrafik beräknas gå på färjor och båtar även sedan fasta förbindelser har anlagts.

#### *Anläggningskostnader för olika alternativ till fasta förbindelser*

Öresundsgrupperna har låtit utföra relativt omfattande kompletterande grundundersökningar i både HH-läget och KM-läget. De har vidare låtit utreda hur en tunnel i HH skulle inverka på de hydrografiska förhållandena i Öresund. Bland övriga undersökningar kan nämnas prov-

schaktningar i HH för bedömning av schaktningsmetoder och schaktningskostnader. Vidare har studerats frågor om navigering genom brospänn och om konsekvenserna av påsegling av bropelare.

Med beaktande av de gjorda undersökningarna redovisar öresundsgrupperna olika bro- och tunnellsörningar i både HH och KM. För järnvägstunneln i HH har undersökts två nya sträckningar. Huvudalternativ är den s. k. Pålsjölinjen med anslutning till en planerad kringgångslinje vid Helsingborg.

De av öresundsgrupperna beräknade anläggningskostnaderna för fasta förbindelser framgår av följande tabell.

*Anläggningskostnader samt drift- och underhållskostnader m. m. för fasta förbindelser (1965 års prisnivå)*

Alternativ	Anläggningskostnad inkl. kostnader för tillfarter, exkl. räntor under byggnadstiden milj. kr.	Egentlig bygg- nadstid år	Årlig drift- och underhålls- kostnad milj. kr.
------------	---	---------------------------	--

**KM-LÄGET:**

Tunnel under Drogden och bro på delen Saltholm—Limhamn

*Motorvägsförbindelse*

4 körfält (KM 40) <sup>1</sup>	815	5	6,0
6 körfält (KM 60)	990	5	7,5

*Kombinerad förbindelse*

(dubbelspårig järnväg)			
4-fältig väg (KM 42)	1 410	6	10,0
6-fältig väg (KM 62)	1 640	6	11,0

**HH-LÄGET:**

*Motorvägsförbindelse, bro*

4 körfält (HH 40)	580	6	4,0
6 körfält (HH 60)	715	6	4,5

*Järnvägsförbindelse, bro*

1 spår (HH 01)	430	6	2,5
2 spår (HH 02)	530	6	3,0

*Järnvägsförbindelse, tunnel*

Helsingör—Helsingborg C

1 spår (HH 01)	420	5	1,5
2 spår (HH 02)	510	6	2,0

Helsingör—Pålsjö

1 spår (HH 01)	400	5	1,5
2 spår (HH 02)	490	6	2,0

*Kombinerad förbindelse, bro*

(enkelspårig järnväg)			
4-fältig väg (HH 41)	800	7	5,0
6-fältig väg (HH 61)	940	7	6,0

<sup>1</sup> I de använda beteckningarna avser den första siffran antalet körfält och den andra siffran antalet järnvägsspår.

I fråga om KM-alternativen har grupperna — i avvaktan på de pågående utredningarna om en ny flygplats i Öresundsregionen — förutsatt en sträckning på vägbank tvärs över ön Saltholm.

Öresundsgrupperna har också översiktligt undersökt förutsättningarna för att utföra dels en tunnel för väg och järnväg i HH-läget, dels en fast förbindelse med sträckningen Amager—Saltholm—Barsebäck.

#### *Ekonomiska bedömningar*

Öresundsgrupperna har gjort ekonomiska bedömningar av både alternativet fortsatt färjedrift och en rad alternativ till fasta förbindelser. Bedömningen av de olika alternativens lönsamhet har genomförts såsom en i huvudsak företagsekonomisk kalkyl, utförd för ett tänkt "öresundstrafikföretag" som antas svara för både fast förbindelse och kompletterande färjedrift över sundet.

Intäktsberäkningarna för de olika alternativen baseras på avgifter, "enhetsbelopp", som bedömts med utgångspunkt i färjetaxorna år 1964 och med beaktande av att trafikanterna skall få samma kostnader för passagen av sundet vare sig den sker med färja eller på fast förbindelse. Detta medför att enhetsbeloppen för överföring av personbilar och gods sätts lägre på fast förbindelse än på färja. Kalkylerna baseras på 1965 års prisnivå. Den tillämpade kalkylräntefoten är 7 %.

Bl. a. följande typer av bedömningar görs:

1. De diskonterade värdena av alternativens drift- och underhållskostnader samt investeringsbelopp, med avdrag för restvärdet vid kalkylperiodens slut år 2000, jämförs i avsikt att utskilja klart oekonomiska alternativ. I bedömningarna antas att de fasta förbindelserna skall vara färdiga år 1980.

2. Alternativens nettokapitalvärden per den 1 januari 1980 beräknas. Dessa värden motsvarar skillnaden mellan det diskonterade värdet av intäkterna vid antagna enhetsbelopp och det diskonterade värdet av kostnader och investeringsbelopp enligt punkt 1.

3. Tiden för återbetalning av de för olika alternativ behövliga investeringsmedlen undersöks. Beräkningen bygger på hypotesen att ett enda lån upptas för finansiering av samtliga investeringskostnader och att driftöverskotten används till förräntning och amortering av lånet.

Vid jämförelse mellan alternativen konstateras, att kostnaderna för avveckling av trafiken över Öresund enligt öresundsgrupperna blir högre vid enbart färjedrift än vid fasta förbindelser enligt alternativen HH 40, HH 41, KM 40 och KM 60 inkl. kompletterande färjedrift. Samtliga fyra alternativ medför bättre trafikservice och är därför redan från kostnadssynpunkt fördelaktigare än enbart färjedrift.

Den viktigaste jämförelsen mellan alternativen avser enligt öresundsgrupperna deras nettokapitalvärden. Samtliga alternativ visar sig ha

positiva nettokapitalvärden. Det innebär, att investeringarna ger en större avkastning än den antagna kalkylräntefoten om 7 %. Resultatet framgår av följande tabell.

*Nettokapitalvärden och investeringsbelopp för alternativa fasta förbindelser (milj. kr.)*

Alternativ	Nettokapitalvärde <sup>1</sup> vid 7 % räntesats	Total investering <sup>2</sup>
HH 40	638	631
HH 41	794	901
KM 40	1 293	814
KM 40 + HH 01	1 249	1 277
KM 60	1 112	1 021
KM 60 + HH 01	1 068	1 484
KM 40 + HH 41	1 039	1 794
KM 42	965	1 576
KM 62	735	1 864

<sup>1</sup> Vid alternativ med två fasta förbindelser förutsätts att förbindelserna färdigställs vid samma tidpunkt (år 1980).

<sup>2</sup> Anläggningskostnad inkl. ränta under byggnadstiden minskat med intäkter för år 1980 sålda färjor.

Kapaciteten hos en fyrfältig KM-förbindelse bedöms av öresundsgrupperna med hänsyn till trafikprognoserna och vid förutsatt trafikstandard vara otillräcklig redan omkring år 1990. Alternativen KM 40 och KM 60 är därför inte fullt jämförbara.

I jämförelse med HH-alternativen ger KM 40 och KM 60 en mycket stor avkastning på de merinvesteringar som behövs för KM-alternativen. För exempelvis de 120 milj. kr. som skiljer i investeringsbelopp mellan KM 60 och HH 41 ges en nettokapitalvärdeökning av drygt 300 milj. kr. Enligt de ekonomiska bedömningarna framstår således enligt öresundsgrupperna KM 40 och KM 60 som de mest intressanta alternativen.

Tiden för återbetalning av investeringsmedlen för alternativen KM 40, KM 60, HH 40 och HH 41 beräknas till 8—10 år. Enligt beräkningarna är det under de valda förutsättningarna och vid de i prognoserna förutsatta trafikvolymerna möjligt att efter hand rätt väsentligt minska avgifterna.

Med hänsyn till osäkerheten i prognoserna för trafikutvecklingen, enligt vilka KM väntas få en väsentligt större trafikvolym än HH, har öresundsgrupperna genomfört en serie kalkyler med för HH gynnsammare trafikprognoser. Enligt kalkylerna fordras stora ändringar av trafikvolymerna innan en vägförbindelse i KM inte längre är den fördelaktigaste förbindelsen. En variation av räntesatsen visar vidare att av de fasta förbindelserna KM 40 och KM 60 har de högsta nettokapitalvärdena vid alla räntesatser över 5 %.

Utredningen påpekar, att den företagsekonomiskt inriktade kalkyl som gjorts i väsentliga avseenden har anpassats i riktning mot ett mera samhällsekonomiskt betraktelsesätt. Grupperna gör emellertid också en mera teoretiskt betonad samhällsekonomisk bedömning, som anses stödja deras slutsatser.

#### *Inverkan på näringsliv och samhällsbyggande*

Öresundsgrupperna gör en studie av den inverkan på näringsliv och samhällsbyggande m. m. som en fast förbindelse över Öresund beräknas få. Studien har i huvudsak inriktats på återverkningarna i fråga om näringsliv och befolknings- och bebyggelsefördelning på båda sidor om sundet. Vidare har belysts på vad sätt huvudvägs- och järnvägs-system lämpligen kan anpassas till förbindelselederna och vilka planläggningsåtgärder som kan komma att aktualiseras. Studien har närmast karaktären av en översiktlig regional undersökning.

Öresundsgrupperna diskuterar också de hamn- och trafikanläggningar som fordras vid fortsatt färjedrift och de ingrepp i bebyggelse och miljö på båda sidor om Öresund som föranleds härav. Den väntade färje- och båttrafiken på leden Helsingör—Helsingborg kan enligt grupperna från drift- och sjöfartssynpunkt knappast avvecklas utan betydande komplikationer, bl. a. en snabbt växande kollisionsrisk.

För näringslivet främjar enligt öresundsgrupperna en fast förbindelse över Öresund allmänt sett den industriella expansionen och integrationen inom Norden genom att underlätta de långväga transporter mellan Sverige, Norge och Finland å ena sidan samt Danmark och den europeiska kontinenten å den andra. Förbindelsen blir dessutom till stor fördel för den regionala handeln och för industrin i Skåne och på Själland.

Valet av läge för förbindelsen kan enligt öresundsgrupperna antas komma att påverka näringslivets lokalisering och utveckling främst inom Öresundsregionen. En fast förbindelse i HH medför sannolikt inte några stora förskjutningar i lokaliseringsförutsättningarna jämfört med nuvarande förhållanden. En fast förbindelse i detta läge stärker dock Helsingborgsregionen mer än en fast förbindelse i KM. En fast förbindelse i KM förbättrar mer än en fast förbindelse i HH förutsättningarna i Malmö—Lundregionen och i orter utefter linjerna Malmö—Lund—Eslöv, Malmö—Ystad—Simrishamn och Malmö—Trelleborg.

En fast förbindelse medför enligt öresundsgrupperna nya problem för samhällsplaneringen genom att påskynda takten i den pågående urbaniseringen. På den svenska sidan gäller detta framför allt tillväxten inom Malmö—Lundregionen vid en förbindelse i KM. På den danska sidan medför en placering av en första vägförbindelse i HH allvarliga problem med hänsyn till exploateringstrycket på Nordsjälland, medan

en KM-förbindelse kan främja en önskvärd utveckling i riktning mot Köge och Roskilde. För att komma till rätta med de planeringsproblem som aktualiseras på båda sidor av sundet krävs enligt öresundsgrupperna målmedvetna planeringsåtgärder på regional och lokal nivå.

En annan effekt av en fast förbindelse som kan väntas få stora konsekvenser för både trafikplaneringen och den fysiska samhällsplaneringen i övrigt är vidgningen av fritidslivets rörelsefält. För båda sidor av sundet beräknas detta komma att resultera i starkt ökad efterfrågan på mark för fritidsbebyggelse men också, och kanske i första hand, krav på utrymmen och anläggningar för utflykts- och rekreationsändamål.

Nära samband med fritidslivets markdispositioner har landskapsvården, som är föremål för stort intresse i både Danmark och Sverige. Den får enligt öresundsgrupperna utan tvivel särskild aktualitet i samband med tillkomsten av en fast förbindelse.

Effekter av en fast förbindelse på befolknings- och bebyggelseutvecklingen bedöms av öresundsgrupperna i första hand uppkomma i Öresundsregionen. För t. ex. näringslivets utveckling är också en geografiskt vidare effekt att emotse, vilken blir ännu starkare om en fast förbindelse anläggs även över Stora Bält.

#### *Öresundsgruppernas överväganden och förslag*

Antagandena om en väsentligt större framtida trafik över Öresund framhäver enligt öresundsgrupperna tydligt behovet av en fast förbindelse över sundet. De av öresundsgrupperna gjorda beräkningarna av såväl kostnader som möjliga intäkter visar också klart att en sådan förbindelse blir lönsam. Vidare bör beaktas att man vid en ökande båt- och färjetrafik över sundet får räkna med både de direkta kostnaderna för färjor och färjehamnar och ökade svårigheter att i fortsättningen upprätthålla en effektiv trafik. Omfattande ingrepp krävs nämligen i bl. a. hamn- och bebyggelseförhållandena på båda sidor av sundet. Den växande trafiken medför också ökade risker för kollisioner mellan den tvärgående och den längsgående sjötrafiken.

Enligt öresundsgrupperna tyder de nya trafikprognoserna på att på längre sikt behov finns av fast vägförbindelse i både KM och HH. Behovet av fast järnvägsförbindelse över Öresund har enligt grupperna förstärkts, eftersom man får räkna med en större järnvägstrafik över sundet än som tidigare antagits.

Prognoserna tyder på att en sydlig vägförbindelse får en större andel av totaltrafiken än öresundsdelegationerna antog. De ekonomiska bedömningarna visar också att det är lönsamt att omedelbart anlägga en fast vägförbindelse och att det är fördelaktigare att bygga denna i KM än i HH, fastän anläggningskostnaderna blir högre i KM. Härtill kommer att man från dansk sida befarar att placeringen av den första förbin-

delsen i HH medför en inte önskvärd utveckling i Nordsjälland. Det föreliggande materialet talar således enligt öresundsgrupperna för att den första vägförbindelsen bör anläggas i KM.

Enligt öresundsgrupperna synes en fyrfältig vägförbindelse i KM ha tillräcklig kapacitet endast till omkring år 1990. Vid denna tidpunkt skulle det således bli nödvändigt att komplettera en fyrfältig förbindelse i KM med ytterligare en vägförbindelse. Eftersom en fyrfältig förbindelse är väsentligt billigare att anlägga än en sexfältig och det dessutom är stora fördelar att få vägförbindelse i både KM och HH, synes det enligt öresundsgrupperna fördelaktigt att bygga vägförbindelsen i KM med fyra körfält och senare komplettera den med en vägförbindelse i HH.

De utförda kalkylerna tyder på att det inte finns ekonomiska skäl att bygga en fast järnvägsförbindelse samtidigt med den första vägförbindelsen i KM år 1980 eller tidigare. Däremot skulle det, i vart fall vid den tidpunkt när denna måste kompletteras med en vägförbindelse i HH, vara motiverat att anlägga en järnvägsförbindelse kombinerad med vägförbindelsen. Öresundsgrupperna förordar sålunda att till en början KM 40 byggs och att den förbindelsen senare kompletteras med HH 41.

Om trafikförhållandena utvecklas så, att den första KM-förbindelsen kan avveckla biltrafiken tillfredsställande under längre tid än som antagits eller att behovet av fast järnvägsförbindelse blir starkare än som antagits, kan en fast järnvägsförbindelse behövas, innan en sådan lämpligen bör kombineras med en vägbro i HH. Det skulle då kunna komma i fråga att komplettera KM 40 enbart med en järnvägstunnel i HH. KM 40 + HH 01 är nämligen den från ekonomisk synpunkt fördelaktigaste kombinationen av en väg- och en järnvägsförbindelse. Enligt öresundsgrupperna är en enkelspårig tunnel tillräcklig från kapacitetssynpunkt.

Öresundsgrupperna utgår i sina kalkyler från att den första fasta förbindelsen skall vara klar år 1980. Grupperna framhåller emellertid värdet av att förbindelsen tidigareläggs i den omfattning detta låter sig praktiskt göra. Öresundsgrupperna avråder samtidigt från varje senareläggning av förbindelsen.

### Remissyttranden

Efter remiss har yttranden över öresundsgruppernas betänkande avgetts av överbefälhavaren (ÖB), statens järnvägar (SJ), statens vägverk, sjöfartsstyrelsen, luftfartsverket, statens planverk, statens geotekniska institut, generaltullstyrelsen, riksrevisionsverket, fiskeristyrelsen, kommerskollegium, arbetsmarknadsstyrelsen, länsstyrelserna i Kronobergs, Kalmar, Blekinge, Kristianstads, Malmöhus, Hallands samt Göteborgs och Bohus län, hamnutredningen, vägplanutredningen, vägkostnadsutredningen, fullmäktige i riksbanken, fullmäktige i riksgäldskontoret, Malmö stad, Helsingborgs stad, Näringslivets trafikdelegation, Skånes

handelskammare, Scandinavian airlines system (SAS), Svenska vägför-  
eningen, Sveriges trafikbilägares riksorganisation och Motororganisatio-  
nernas samarbetsdelegation. Flera av remissinstanserna har samtidigt  
överlämnat yttranden som inhämtats från regionala myndigheter, kom-  
munala organ etc.

Inställningen till öresundsgruppernas utredningar och slutsatser är i  
stort sett positiv. Behovet av fasta förbindelser över Öresund ifrågasätts  
inte av några remissinstanser. Det stora flertalet instämmer i öresunds-  
gruppernas slutsats att den första vägförbindelsen bör anläggas i KM-  
läget. Endast några remissinstanser förordar en nordlig fast förbindelse.  
Vikten av ett snabbt principbeslut om den första förbindelsens lokalise-  
ring understryks i flera yttranden. Öresundsgruppernas utredningar anses  
utgöra tillräckligt underlag för att ta principiell ställning till projektets  
utförande.

Remissinstanserna godtar i allmänhet — eller lämnar utan erinran —  
de av öresundsgrupperna redovisade prognoserna för per-  
son-, personbils- och godstrafikens utveckling.

*Länsstyrelsen i Malmöhus län* ifrågasätter dock om inte också de nya  
prognoserna ligger för lågt. Även *Malmö stad* och *Sydvästra Skånes  
kommunalförbund* anser att prognoserna ger för låga värden. Mycket  
talar enligt *Malmö stad* för att tillkomsten av en fast förbindelse därför  
är än mer angelägen än vad öresundsgrupperna fastslagit. *Helsingborgs  
stad* och *Handelskammaren i Göteborg* anför kritiska synpunkter på de  
framlagda trafikprognoserna och framhåller prognosernas osäkerhet.

I en prognos synes man enligt *SJ* böra räkna med en påtaglig möj-  
lighet att ekonomiska och/eller fysiska restriktioner kan komma att ge-  
nerellt dämpa bilismens utvecklingstakt och i viss grad öka utvecklings-  
taktan för järnvägstrafiken. Detta kan också komma att gälla öresunds-  
trafiken och öka behovet av en fast järnvägsförbindelse.

Konsekvenserna av en fortsatt färjedrift över Öre-  
sund behandlas i flera yttranden. *Länsstyrelsen i Malmöhus län* delar  
utredningens uppfattning om de allvarliga navigeringssvårigheter som  
en fortsatt utbyggnad av färjetrafiken i Öresund kan medföra. *Länssty-  
relsen i Hallands län* anser att en fortsatt färjedrift i farvattnet mellan  
Helsingör och Helsingborg måste innebära en starkt växande kollisions-  
risk med den ökande nord-sydgående fartygstrafiken. Denna risk torde  
enligt länsstyrelsen komma att minska avsevärt om en fast förbindelse  
anläggs i HH-läget.

Möjligheterna att rationalisera färjeförbindelserna berörs i yttranden  
av bl. a. *SJ*, *Sveriges fartygsbefälsförening* och *Helsingborgs hamndirek-  
tion*. *Kommerskollegium* framhåller, att de krav som den snabbt ökande  
trafiken ställer bl. a. innebär att färjetrafiken med tillhörande hamn-  
anläggningar m. m. måste byggas ut i betydande omfattning och till  
stora kostnader. En fast förbindelse är enligt kollegiet bättre ägnad att  
tillgodose trafikens krav.

Sjöfartstekniska och nautiska synpunkter anförs av vissa remissinstanser med hänsyn till de alternativa förbindelsernas tänkta utformning. *Sjöfartsstyrelsen* anför synpunkter på den segelfria höjden hos förbindelserna. Av nautiska skäl anser sig *Sveriges fartygsbefälsförening* bära avstyrka alternativet att lägga en broförbindelse mellan Helsingör och Helsingborg. *Sjöfartsstyrelsen* anser också att det föreligger starka skäl mot att anlägga en bro med förutsatt utformning i detta läge. Om en HH-bro i enlighet med öresundsgruppernas förslag skjuts på framtiden kan enligt sjöfartsstyrelsen nya tekniska lösningar komma fram, som gör en vägförbindelse i HH mindre riskabel för den långsgående sjöfarten. *Svenska hamnförbundet* finner emellertid att de framlagda förslagen till fasta förbindelser inte föranleder några väsentliga erinringar från sjöfartssynpunkt.

*Fiskeristyrelsen* har från sina synpunkter inte något att erinra mot en järnvägstunnel med det av öresundsgrupperna tänka höjdläget i sundet.

Endast några få remissinstanser går in på den byggnadstekniska utformningen av bro- och tunnelförslagen. Mot de redovisade byggnadskostnaderna har inte anförts några erinringar.

*Statens vägverk* framhåller att alternativa lösningar kan komma i fråga när det gäller systemval och konstruktiv utformning av broar och tunnlar. Därmed torde inte följa några kostnadsändringar av sådan storlek att utredningens resultat påverkas. Vägverket vill emellertid framhålla att byggandet av förbindelsen bör föregås av en entreprenadtävling med möjlighet för anbudsgivare att offerera egna tekniska lösningar.

*Statens geotekniska institut*, som medverkat vid bedömningen av resultatet av grundundersökningarna, konstaterar att grundförhållandena i KM-läget är goda och att även grundförhållandena i HH-läget får anses vara relativt tillfredsställande. Kompletterande undersökningar måste emellertid utföras.

Kapacitetsaspekterna med hänsyn främst till KM-förbindelsen behandlas av vissa remissinstanser. I flera remissyttranden anförs sålunda kritiska synpunkter på öresundsgruppernas förslag att utföra KM-förbindelsen med fyra körfält. Med hänsyn till den väntade trafikutvecklingen ifrågasätts om inte en sexfältig förbindelse borde byggas. Flera remissinstanser påpekar att trafiken till och från en eventuell flygplats på Saltholm tillkommer. *Statens vägverk* ställer sig tveksamt till en fyrfältig förbindelse i KM-läget. En sådan förbindelse skulle troligen behöva kompletteras med ytterligare en förbindelse redan omkring år 1990. Bland övriga remissinstanser som ifrågasätter om inte KM-förbindelsen bör utföras sexfältig märks *statens planverk*, *länsstyrelserna i Blekinge och Malmöhus län*, *Malmö stad*, *Näringslivets trafikdelegation*, *Stockholms handelskammare*, *Svenska vägföreningen* och *motororganisationerna* (KAK, M och STR).

Mot de av öresundsgrupperna utförda ekonomiska kalkylerna och den använda kalkylmetoden har remissinstanserna inte anfört några väsentliga erinringar. *Malmö stad* framhåller, att det är av mycket stort värde för bedömningen att öresundsgrupperna undersökt hur ändringar av de valda förutsättningarna påverkar kalkylresultaten. Eftersom öresundsgrupperna räknat med relativt stora förändringar av förutsättningarna och detta inte påverkar slutsatsen om fördelaktigaste alternativ, kan det enligt staden anses vara fullt klarlagt att det från ekonomisk synpunkt bästa alternativet är en första fast förbindelse i KM-läget.

Samtidigt som den av grupperna antagna avgiftssättningen på förbindelserna godtagits som en kalkylförutsättning understryker flera remissinstanser den faktiska avgiftssättningens betydelse för trafikmängderna. Det gäller bl. a. *Svenska hamnförbundet* och *Malmö stad*. *Väggkostnadsutredningen* understryker vikten av att genom avgifterna trafik efterfrågan styrs mot ett ändamålsenligt utnyttjande av förbindelserna. *SJ* framhåller, att det kan komma att innebära inte oväsentliga förskjutningar mellan olika trafikmedel, om utredningens koppling mellan avgiften på färja och avgiften på fast förbindelse frångås.

I fråga om lokaliseringen av en förbindelse instämmer det övervägande antalet remissinstanser i öresundsgruppernas slutsats, att den första vägförbindelsen bör läggas i KM och att en HH-förbindelse bör komma i ett senare skede. I några yttranden förordas dock att en nordlig förbindelse utförs först.

Ett klart förord för KM som första förbindelse ger bl. a. *statens vägverk*, *luftfartsverket*, *statens planverk*, *kommerskollegium*, *länsstyrelserna i Kronobergs, Kalmar, Blekinge och Malmöhus län*, *Malmö stad*, *Näringslivets trafikdelegation* samt *Svenska vägföreningen* och *motororganisationerna* (KAK, M och STR). För en första förbindelse i KM uttalar sig vidare *länsstyrelserna i Kristianstads* samt *Göteborgs och Bohus län*, *Malmöhus läns landsting*, *Skånes handelskammare*, *hamnutredningen*, *vägplaneutredningen* och *Motorförarnas helnykterhetsförbund* (MHF). Av kommunblocken i Skåne uttalar sig samtliga med undantag för vissa block i norra och nordvästra Skåne för en första förbindelse i KM.

Ett klart förord för HH som första förbindelse ger *länsstyrelsen i Hallands län*, *Helsingborgs stad*, *Handelskammaren i Göteborg* samt *Nordvästra Skånes kommunalförbund*. Dessutom anser kommunblocken i norra och nordvästra Skåne att den första förbindelsen bör läggas i HH.

Bland de remissinstanser som förordat KM-läget framhåller *länsstyrelsen i Malmöhus län* att trafiken över en KM-förbindelse blir avsevärt större än över en HH-förbindelse på grund av Storköpenhamns och Malmöregionens tyngd i befolknings- och näringslivshänseende. De

största relativa restids- och transportkostnadsvinsterna torde också vara att vänta om förbindelsen läggs i KM. Därtill kommer enligt länsstyrelsen att den planerade storflygplatsen i Öresundsregionen måste kombineras med en fast förbindelse i KM-läget.

*Länsstyrelsen i Kronobergs län* framhåller att en fast förbindelse i KM-läget är fördelaktigast för länet i dess helhet. Länsstyrelsen anser emellertid att det väsentligaste nu är att ett beslut i brofrågan fattas utan ytterligare dröjsmål, oberoende av vilket alternativ som i första hand kommer att väljas.

*Länsstyrelsen i Kristianstads län* finner att från länets synpunkt övervägande skäl talar för HH-alternativet. Länsstyrelsen anser det emellertid inte osannolikt att KM-läget är att föredra för en första förbindelse, om frågan ses i ett större regionalt eller nationellt perspektiv. Länsstyrelsen ansluter sig därför till öresundsgruppernas uppfattning att den första fasta vägförbindelsen bör utföras i KM-läget.

Inom *Malmöhus läns landsting* och *Skånes handelskammare* är meningarna delade om vilken förbindelse som bör utföras först. Både landstinget och handelskammaren uttalar sig emellertid för en första förbindelse i KM.

*Kommerskollegium*, som förordar KM-linjen, ifrågasätter om det med hänsyn till de meningsyttringar i brofrågan som förekommit från dansk sida över huvud taget kan anses realistiskt att räkna med något annat alternativ än KM, i vart fall om kommande förhandlingar skall kunna leda till positiva resultat inom rimlig tid.

*Hamnutredningen* anser att skäl talar för en kombinerad väg- och järnvägsförbindelse i KM-läget. En sådan förbindelse bör enligt utredningen bäst kunna tillgodose de olika behov av fjärrtrafik, lokaltrafik och eventuell flygplatstrafik, som man synbarligen har att räkna med.

Flera av dem som yttrat sig om den första förbindelsens lokalisering framhåller, att de ansluter sig till de slutsatser som öresundsgrupperna redovisar i sitt betänkande, nämligen att den första vägförbindelsen bör byggas i KM och att den senare bör kompletteras med en fast förbindelse i HH. Till dessa remissinstanser hör bl. a. *länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län*, *vägplaneutredningen*, *vägförvaltningen i Malmöhus län* och *vissa kommunblock*.

*Länsstyrelsen i Malmöhus län* framhåller att det i samband med ett principbeslut om den första fasta förbindelsen bör klart uttalas att också den andra förbindelsen kommer att fordras. Av samma mening är *statens planverk*, som anser att ett principbeslut redan från början bör innefatta en utbyggnad av en fast förbindelse även i HH-läget. Det är nämligen enligt planverket angeläget, att planeringsfrågorna i det norra läget inte hålls svävande genom att ett beslut om en förbindelse i detta läge skjuts på framtiden.

Av de remissinstanser som förordar HH-läget framhåller *länsstyrelsen*

i Hallands län, att en nordlig fast förbindelse enligt alternativet HH 41 ger den bästa lösningen för öresundstrafiken och detta inte bara med hänsyn till länets intresse utan även från rikssynpunkt och från gemensam nordisk synpunkt. Den nyttobetonade fjärrtrafiken bör tillgodoses i första hand. Länsstyrelsen framhåller att endast ett snart förverkligande av frågan om en storflygplats på Saltholm kan föranleda länsstyrelsen att frånga sin uppfattning att den nordliga förbindelsen bör komma först.

*Helsingborgs stad* anser det inte rätt att bygga ett förord beträffande de fasta förbindelserna på lönsamhetsberäkningar. Staden framhåller att en betydande del av det svenska näringslivet med varuimport och varuexport ligger utanför det område som favoriseras av en KM-förbindelse. Enligt staden förefaller det inte rimligt att man skulle belasta en så omfattande del av handeln med de större kostnader som är förknäpade med en väg över en KM-led. *Handelskammaren i Göteborg* anför liknande synpunkter. *Nordvästra Skånes kommunalförbund* anser att många omständigheter talar för en första förbindelse i HH och nämner härvid bl. a. förhållanden som avser vägnätet, närings- och bebyggelseutvecklingen, fritidsbehoven och landskapsvården.

*SJ* framhåller — med hänsyn till järnvägarnas intresse att erbjuda billiga och effektiva transporter för den långväga trafiken — att en fast järnvägsförbindelse över Öresund bör komma till stånd. För järnvägens del är en tunnel eller kombinerad järnvägs- och motorvägsbro i HH en tillfredsställande lösning. Från trafikteknisk synpunkt är en nordlig förbindelse att föredra.

Behovet av en järnvägsförbindelse i anslutning till den första vägförbindelsen betonas av flera remissinstanser. *Hamnutredningen* framhåller, att järnvägarna torde ha en betydelsefull roll när det gäller att få till stånd snabba och frekventa förbindelser mellan Sverige och kontinenten. En dylik transportservice kan emellertid ske på ett fullgott sätt endast om järnvägstrafiken kan framgå så obruten som möjligt över Öresund och Stora Bält. *Länsstyrelsen i Kalmar län* anser, att det från trafikpolitisk synpunkt är önskvärt att fast järnvägsförbindelse upprättas samtidigt med fast vägförbindelse. I annat fall kan en förskjutning ske av godstrafiken mot landsvägstransporter i större utsträckning än som från allmän trafikekonomisk synpunkt är motiverad.

*Näringslivets trafikdelegation* skulle gärna se, att även järnvägsgods snarast kunde föras över sundet på en fast förbindelse. Delegationen finner dock öresundsgruppernas bedömning realistisk, att det inte finns ekonomiska skäl att bygga en fast järnvägsförbindelse samtidigt med den fasta vägförbindelsen i KM, men förutsätter att frågan om en fast järnvägsförbindelse, exempelvis i form av tunnel mellan Helsingborg och Helsingör, tas upp till behandling så snart ekonomiska skäl föreligger. Även

*statens planverk* anser det angeläget att en fast järnvägsförbindelse snarast kommer till stånd. Verket finner det inte uteslutet att behovet av en fast järnvägsförbindelse över sundet kan komma att göra sig gällande tidigare och med större tyngd än trafikprognoser och företagsekonomiska beräkningar nu ger vid handen. Om ett beslut om fast förbindelse innebär att en motorvägsförbindelse anordnas i KM, vill *SJ* understryka vikten av att snar ställning tas till hur och när en fast järnvägsförbindelse skall anläggas.

*Malmö stad* finner det angeläget, att man i den fortsatta planläggningen räknar med en spårbunden trafik mellan Malmö och Köpenhamn i framtiden.

I flera yttranden behandlas den inverkan som fasta förbindelser skulle få på näringsliv och samhällsbyggande inom Öresundsregionen. Behovet av en samordning av planeringen inom regionen understryks av flera remissinstanser.

En fast förbindelse över Öresund kan enligt *Sydvästra Skånes kommunalförbund* väntas medföra en förstärkning av expansionen i Öresundsregionen. Tillkomsten av en KM-förbindelse skulle påverka lokaliseringsbetingelserna inte bara för Köpenhamn och Malmöregionen utan också för Norden i dess helhet. *Malmö stad* hänvisar till ett utlåtande av Institut for Center-Planlægning (ICP), i vilket den fasta förbindelsens inverkan på näringsliv och samhällsbyggande behandlas. ICP framhåller bl. a., att en fast förbindelse i KM kommer att medföra att Malmöområdet får tillgång till en stor och varierad arbetsmarknad i Köpenhamn, vilket torde få betydelse för industrilokaliseringen till Malmöregionen.

*Nordvästra Skånes kommunalförbund* anför å sin sida kritiska synpunkter på den utveckling som följer i Sydvästskåne, om KM-förbindelsen utförs först. För Nordvästskånes del föreligger helt andra förutsättningar. Där finns möjlighet att åstadkomma ett av landets finaste stadslandskap med fritidsområden på nära håll. Även *länsstyrelsen i Hallands län* anför tveksamhet till utvecklingen i sydvästra Skåne vid tillkomsten av en KM-förbindelse.

Behovet av en samordning av den fysiska planeringen betonas i flera yttranden. *Statens planverk* framhåller behovet av att en samordning av den fysiska översiktsplaneringen i södra Götaland kommer till stånd under medverkan av planverket. Vidare understryker verket värdet av ett vidgat samarbete i form av ökade kontakter och ökat utbyte av informationer i planeringsfrågor inom Öresundsregionen. Verket är för sin del berett att på allt sätt söka främja utvecklingen av sådana kontakter.

*Länsstyrelsen i Malmöhus län* framhåller, att man vid planeringen i Öresundsregionen måste ta hänsyn till fasta förbindelser i båda lägena. Efter principbesluten om bro- och flygplatsfrågorna måste många kon-

kreta frågor lösas i intimt samarbete mellan statliga och kommunala myndigheter. Länsstyrelsen anser att en samordnad statlig och kommunal planering för att lösa dessa frågor måste sättas i gång omedelbart efter det att principbeslutet fattats. *Länsstyrelsen i Kristianstads län* anser också, att det krävs målmedvetna planeringsåtgärder på regional och lokal nivå för att man skall komma till rätta med de planeringsproblem som aktualiseras av en fast förbindelse. Planeringsproblemen på den svenska sidan av sundet kan antas bli av större omfattning vid KM-alternativet än vid HH-alternativet. Det är enligt länsstyrelsen angeläget att öresundsgruppernas översiktliga undersökningar följs av en regionplan för hela det direkt berörda området på båda sidor om Öresund och att en samordning av länsplaneringen sker i Skåne.

I några yttranden berörs frågan om vägplaneringen inom Öresundsregionen och angränsande områden. Sålunda framhåller *länsstyrelsen i Malmöhus län* att det är nödvändigt att bl. a. Yttre ringvägen kring Malmö liksom riksvägarna 11, 12 och 15 prioriteras för en snar utbyggnad. *Länsstyrelsen i Kalmar län* framhåller att det krävs en snabb och genomgripande upprustning av riksväg 15 för att en förbindelse över Öresund skall kunna få reell betydelse för sydöstra Sverige. Målsättningen bör vara att foga in denna väg i Europavägnätet och bygga om den till motorväg.

I fråga om behovet av investeringar i trafikleder får man enligt *statens vägverk* förutsätta, att en öresundsförbindelse medför att ytterligare investeringar måste göras i det regionala vägnätet samt i statsbidragsberättigade trafikleder i berörda städer. Vägverket anser vidare att en övergripande storregional markanvändnings- och resursplanering i västra Skåne bör komma till stånd som ett hjälpmedel för trafik- och samhällsbyggandet i dess helhet.

Samtliga remissinstanser som uttalat sig i finansieringsfrågan anser att förbindelsen bör finansieras genom avgifter. Sålunda anser bl. a. *riksrevisionsverket*, *statens vägverk*, *kommerskollegium* och *väggkostnadsutredningen* att det finns motiv för att avgifter tas ut av trafikanterna. I fråga om finansieringsform anser *statens vägverk* att en rent statlig finansiering är att föredra.

### 3. Danska utredningar om flygplats på Saltholm m. m.

Som framgår av det föregående igångsattes på dansk sida år 1962 en utredning, som bl. a. hade till uppgift att överväga möjligheterna att anlägga en storflygplats på ön Saltholm i Öresund eller på Sydamerger. Resultatet redovisades i ett år 1968 framlagt betänkande "Københavns lufthavns fremtid", den s. k. lufthamnsutredningen (NU 1968: 4).

I september 1967 tillsattes vidare en dansk expertgrupp — det s. k.

Saltholmsudvalget — med uppgift att närmare belysa möjligheterna att anlägga en flygplats på Saltholm och en fast förbindelse mellan Köpenhamn och Malmö via Saltholm. Udvalget skulle beakta bl. a. ett av Öresundsbrokonsortiet framlagt förslag till indämning m. m. vid Saltholm. Resultatet av udvalgets arbete redovisades i ett i januari 1968 framlagt betänkande "Saltholm, foreløbig redegørelse vedrørende lufthavn og fast forbindelse København—Malmö" (NU 1968: 2—3).

### Lufthamnsutredningen

I lufthamnsutredningen konstateras att både Saltholm och Sydamerger (Kongelunden) är lämpliga platser för en storflygplats. Avstånden från tyngdpunkten av Storköpenhamn till flygplatslägena blir i huvudsak desamma. Däremot blir avståndet från den svenska sidan via en fast KM-förbindelse 15—20 km kortare till en flygplats på Saltholm än till en flygplats på Sydamerger.

I fråga om luftrumproblemen i Öresundsregionen hade danska luftfartsexperten tillsammans med amerikansk expertis lagt fram ett förslag till trafiksystem. Enligt lufthamnsutredningen visar förslaget att det är möjligt att åstadkomma ett trafiksystem där trafiken på en storflygplats antingen på Saltholm eller vid Kongelunden kan samordnas med trafiken på Ljungbyhed och Sturup. Förslaget till trafiksystem förutsätter dock bl. a. att luftlederna i Sydsverige läggs om, att långtgående samordning sker mellan svensk och dansk flygtrafikledning i området och att skjutfältet vid Falsterbo läggs ned vid den tidpunkt då det blir till hinder för en smidig trafikledning.

När det gäller flygbullerstörningar anser lufthamnsutredningen att det inte är möjligt att på annat håll i Danmark finna en plats för en storflygplats som ger mindre bullerproblem än Saltholm och Kongelunden, om rimliga trafikala hänsyn skall tas vid flygplatsens placering. Det är emellertid enligt utredningen oundvikligt att det uppstår vissa bullerproblem både på dansk och svensk sida. Lufthamnsutredningen baserar sina bedömningar på bullerutredningar, som utförts av dansk expertis.

I fråga om storflygplatsens inverkan på den fasta förbindelsens sträckning och utformning konstaterar lufthamnsutredningen — liksom öresundsgrupperna — att en flygplats på Saltholm förutsätter vissa ändringar av förbindelsen.

### Saltholmsudvalgets utredning

Saltholmsudvalget föreslår, att flygplatsen på Saltholm byggs ut i två etapper och att den första etappen färdigställs redan år 1976. Flygplatsen och den första förbindelsen i KM-läget bör enligt udvalget planläggas och utföras i ett sammanhang.

De trafikledningsmässiga problemen i anslutning till flygplatsen bör enligt Saltholmsudvalget kunna lösas på ett tillfredsställande sätt genom svenskt-danskt samarbete.

I fråga om flygbullerproblemen anser udvalget att det inte är möjligt att finna en bättre placering av en flygplats än på Saltholm.

Saltholmsudvalgets förslag går ut på att flygplats och fast förbindelse skall utgöra ett enda företag och att intäkterna från den fasta förbindelsen skall hjälpa till att finansiera flygplatsen. Udvalget räknar med att projektet skall kunna finansieras utan annat offentligt stöd än statsgaranti för de utländska lån som fordras.

### Remissyttranden

Efter remiss har yttranden över de båda danska utredningarna avgetts av överbefälhavaren (ÖB), socialstyrelsen, statens vägverk, sjöfartsstyrelsen, luftfartsverket, statens planverk, länsstyrelserna i Kristianstads län och Malmöhus län, landstingen i Kristianstads län och Malmöhus län, Malmö stad, Svenska avdelningen av Öresundsrådet, Scandinavian airlines system (SAS), AB Linjeflyg, Transair Sweden AB, Svensk pilotförening och Svenska flygtrafikledarföreningen. Vidare har Skånes Handelskammare avgett yttrande. Ett flertal remissinstanser har överlämnat av dem inhämtade yttranden från bl. a. regionala myndigheter och kommunala organ.

Remissinstanserna tar i sina yttranden i första hand upp frågor som berör svenska sidan eller som är gemensamma för Sverige och Danmark. Av dessa frågor behandlas särskilt luftrum- och bullerproblemen.

Resultatet av de danska utredningarna om luftrumsp Problemen i Öresundsregionen godtas i huvudsak av remissinstanserna. Efter att ha inhämtat yttrande av den svenska delen av den s. k. SVEDA-kommittén finner *luftfartsverket* att det från luftrum- och trafikavvecklingssynpunkt är möjligt att under vissa förutsättningar acceptera föreslagna flygplatslägen vid Kongelunden och på Saltholm. De förutsättningar luftfartsverket avser är bl. a. att skjutverksamheten vid Falsterbo skjutplats inskränks och med tiden upphör och att luftrummet i södra Sverige organiseras på sätt SVEDA-kommittén föreslagit. Från luftrum- och trafikledningssynpunkt är emellertid enligt luftfartsverket Saltholm sämre än Kongelunden, närmast beroende på det kortare avståndet till de svenska flygplatserna. Kombinationen Kongelunden—Ljungbyhed medger sålunda enklare trafikavveckling än kombinationen Saltholm—Ljungbyhed. Trafiksystemen vid Kongelunden och Sturup är i närområdena i stort sett oberoende av varandra. Däremot uppstår ett större behov av samordning mellan Saltholm och Sturup då ost-västliga banor används vid de båda flygplatserna. Den kapacitetsnedsättning som härvid uppkommer är dock enligt luftfartsverket så begränsad att den får anses acceptabel.

ÖB bedömer att trafiksamordning är möjlig för flygplatserna Ljungbyhed, Ängelholm, Sturup och Saltholm alternativt Kongelunden. Ett villkor härför är dock att trafikledningssystemet byggs ut tekniskt och organisatoriskt till den ökade standard som fordras med hänsyn till de större krav på samordning som uppkommer genom Saltholmstrafiken. Luftvärnsskjutplatsen vid Falsterbo måste enligt ÖB läggas ned, när den blir till hinder för trafikavvecklingen.

SAS delar den av Saltholmsudvalget och lufthamnsutredningen framförda uppfattningen, att trafikledningen för en flygplats på Saltholm väl kan samordnas med trafikledningen på Sturup liksom med trafikledningen på övriga flygplatser för militärflyg och allmänflyg, som beräknas komma att finnas inom Öresundsområdet när Saltholmsflygplatsen öppnas. Även *Linjeflyg* och *Svenska flygtrafikledarföreningen* bedömer att en trafiksamordning är möjlig för de i regionen ingående flygplatserna Saltholm, Ängelholm, Ljungbyhed och Sturup.

För trafikavvecklingen i Skåne/Köpenhamnsområdet kommer det enligt *luftfartsverket* att fordras en integrerad svensk-dansk planläggning i fråga om bl. a. flygvägssystem, trafikprocedurer, trafikledningsbestämmelser, navigationshjälpmedel och radarutrustning. Trafikavvecklingen i området kommer att bli så komplicerad och krävande att det fordras helt andra resurser än hittills för navigering och trafikledning. Vidare kommer det enligt luftfartsverket att fordras en ny form av trafikledarutbildning. Även ÖB och *Svenska flygtrafikledarföreningen* framhåller behovet av förbättrade utbildningsresurser för att öka den aktuella civila och militära trafikledningspersonalens kvalifikationer.

Frågan om ett gemensamt svenskt/danskt trafikledningsorgan för Öresundsområdet tas upp i flera yttranden. Med Saltholm som fullt utbyggd storflygplats blir det enligt *luftfartsverket* nödvändigt med ett gemensamt kontrollorgan för området. Ett sådant organ kan bli önskvärt även vid Kongelundsalternativet men inte i lika hög grad som vid Saltholmsalternativet. Enligt SAS blir en gemensam svensk/dansk trafikledningsorganisation för Öresundsområdet nödvändig för en effektiv och säker trafikavveckling, oavsett om den nya flygplatsen förläggs till Sydamerger eller till Saltholm.

Bullret från en flygplats på Saltholm anses av flera remissinstanser kunna bli ett problem. De i den danska bullerutredningen redovisade bullerzonerna berör stora bebyggelseområden på båda sidor av sundet. En lokalisering av flygplatsen till Sydamerger anses däremot inte innebära några större bullerproblem för Sveriges del.

Ett stort antal remissinstanser anser det nödvändigt att bullerproblemen utreds ytterligare, varvid möjligheterna att ändra bl. a. banriktningar, trafikfördelning på banorna samt utflygningsvägar bör undersökas. Sålunda förutsätter *socialstyrelsen* att start- och landningsbanornas sträckning och nyttjandegrad liksom de flygoperativa förhållandena i

övrigt på Saltholm omprövas, så att bullerfrågan får en tillfredsställande lösning. Innan principbeslut fattas om flygplatsens lokalisering bör det enligt länsstyrelsen i Malmöhus län utredas vilka bulleranpassande åtgärder som är möjliga att göra utan allvarliga inskränkningar i flygkapaciteten. Endast under förutsättning att en expertutredning visar att det är möjligt att begränsa bullerstörningarna till tolerabel nivå anser sig länsstyrelsen kunna tillstyrka en lokalisering av flygplatsen till Saltholm. Krav om ytterligare utredningar av bullerproblemen framförs också av luftfartsverket, Malmö stad, Öresundsrådets svenska delegation, Skånes Handelskammare, Skånes regionplaneinstitut, Sydvästra Skånes kommunalförbund, Löddeköpinge kommun, Burlövs kommun, Lomma köping och Transair.

I flera yttranden framhålls att den tekniska utvecklingen torde gå därhän att flygplansmotorerna framdeles kommer att alstra betydligt mindre buller än i dag. Luftfartsverket påpekar att de i utredningen angivna zongränserna avser en flygtrafikvolym som motsvarar flygplatsens kapacitet i fullt utbyggt skick. Tidpunkten då denna trafikvolym skulle uppnås är så avlägsen att egenskaperna, bl. a. bullerutvecklingen, i dag är okända för de flygplan som då används. Det förefaller enligt luftfartsverket sannolikt att ansträngningarna att konstruera mindre bullersamma flygplan då har gett ytterligare resultat, vilket betyder att bullerzonerna skulle få mindre utbredning än som angetts i utredningen. SAS och Linjeflyg anför liknande synpunkter. Linjeflyg anser det rimligt att anta att de underljudsflygplan, som kommer att tas i bruk mot slutet av 1970-talet, kommer att uppvisa bulleregenskaper som för omgivningen blir betydligt förmånligare jämfört med dagens läge.

Den föreslagna högbron över Flintrännen med en tänkt högsta höjd över vattenytan av nära 100 m utgör enligt några remissinstanser ett säkerhetsproblem för flygtrafiken. Svenska pilotföreningen anser att bron skapar ett allvarligt hinder- och flygsäkerhetsproblem. Föreningen anser vidare att störningar på ILS<sup>1</sup> kan innebära att säker ILS-flygning inte kan ske till vissa banor. En tunnelförbindelse mellan Limhamn och Saltholm utgör enligt pilotföreningen ett oavvisligt och självskrivet flygsäkerhetskrav. SAS anser att bron över Flintrännen är fullt förenlig med flygsäkerhetens krav.

Malmö stad anser att behovet av en effektiv kollektiv trafik till och från flygplatsen bör uppmärksammas. Denna fråga är betydelsefull för utformningen av ett framtida kollektivt trafiknät inom Öresundsområdet. Även om en fast förbindelse i KM-läget i en första etapp inte anses böra innefatta en spårförbindelse måste enligt staden frågan om en framtida särskild kollektivförbindelse lösas och hänsyn härtill tas vid den fortsatta planläggningen på ömse sidor om sundet.

<sup>1</sup> Civilt instrumentlandningssystem (Instrument Landing System)

Flera remissinstanser anser att från svensk synpunkt en lokaliser-  
ring av flygplatsen till Saltholm är att föredra framför  
Sydamager.

Länsstyrelsen i Malmöhus län framhåller att betydande samhälls-  
ekonomiska tids- och transportkostnadsvinster uppstår vid val av Salt-  
holmsalternativet. Länsstyrelsen anser att Saltholm är att föredra fram-  
för Sydamager under förutsättning att bullerfrågorna kan lösas till-  
fredsställande. SAS förordar att storflygplatsen förläggs till Saltholm.  
Med tanke på att flygplatsen bör tillgodose gemensamma skandinaviska  
intressen och inte bara tjäna som flygplats för Köpenhamn har Salt-  
holm enligt SAS så många och påtagliga fördelar framför alternativet  
Sydamager, att det inte borde råda tvekan om att Saltholm är att före-  
dra. Även Linjeflyg, Transair och länsstyrelsen i Kristianstads län  
förordar Saltholm, och Skånes Handelskammare ställer sig odelat posi-  
tiv till Saltholmsprojektet. Öresundsrådets svenska delegation tillstyrker  
en förläggning av flygplatsen till Saltholm, om vidare utredningar klart  
påvisar att en flygplats där inte medför hygieniska olägenheter. Av  
samma mening är Kristianstads läns landstings förvaltningsutskott,  
Skånes regionplaneinstitut och Sydvästra Skånes kommunalförbund.  
Även för Malmö stad inger bullerfrågan betänkligheter. Staden anser  
dock att Saltholm bör ges företräde framför Sydamager.

Luftfartsverket anser, från de synpunkter verket har att anlägga, att  
både Saltholm och Sydamager kan godtas för lokalisering av en stor-  
flygplats. Saltholm har enligt verket ett fördelaktigare läge för trafi-  
kanter från det skånska området, medan bl. a. vissa trafikavvecklings-  
skäl talar för Sydamager.

Förslaget att lägga en storflygplats på Saltholm avstyrks av *statens*  
*planverk* och *Svensk pilotförening*. Planverket anför främst bullerskäl  
för sitt avstyrkande.

Planeringsfrågor berörs i yttranden från bl. a. *länsarkitekten*  
*i Malmöhus län*, *Malmö stad*, *Malmöhus läns landstings förvaltnings-*  
*utskott*, *Kristianstads läns landstings förvaltningsutskott* och *Skånes re-*  
*gionplaneinstitut*. I samtliga yttranden betonas bl. a. de problem för  
bebyggelseplaneringen som återverkningarna av storflygplatsen och den  
fasta förbindelsen väntas skapa.

#### 4. 1972 års svensk-danska utredningar av öresundsfrågorna

För att skapa underlag för en svensk-dansk uppgörelse om öresunds-  
frågorna beslöts såsom nämnts vid regeringsöverläggningar i februari  
1972, att ett antal svensk-danska expertgrupper skulle tillsättas för att se  
över det befintliga utredningsmaterialet. Expertgrupperna skulle gå ige-  
nom föreliggande förslag till fasta förbindelser över Öresund och därvid  
göra erforderliga ändringar och kompletteringar av materialet samt ut-

föra nya kostnadsberäkningar. Särskild uppmärksamhet skulle ägnas frågan om alternativa kollektiva transportsystem för den lokala persontrafiken på en fast förbindelse i KM-läget. En förnyad genomgång skulle ske av den av öresundsgrupperna år 1967 redovisade prognosen för godstrafiken över Öresund. Vidare skulle de med en flygplats på Saltholm förbundna luftrums- och bullerfrågorna ägnas förnyad uppmärksamhet. Med hänsyn till att vissa frågor har nära anknytning till planeringen inom Malmö- och Köpenhamnsområdena har representanter för regionala organ deltagit i utredningsarbetet.

Expertgrupperna lade i oktober 1972 fram resultatet av sitt arbete i fyra rapporter:

- Faste förbindelser över Öresund. Kapacitetsvurderinger. Persontrafikprognoser og sammenligninger af kollektive trafiksystemer.
- Fasta förbindelser över Öresund. Tekniska utredningar.
- Godstransporter över Öresund med tåg och lastbil. Bedömningar med sikte på år 2000.
- Storflygplats på Saltholm. Frågor rörande luftrum och flygbuller.

I det följande lämnas en sammanfattning av rapporterna.

### Persontrafiken över Öresund samt till och från en flygplats på Saltholm

Prognosen i öresundsgruppernas betänkande år 1967 grundades på en analys av trafiken med bl. a. omfattande intervjuundersökningar dels av sommartrafiken, dels av trafiken under icke-högsäsong varvid hösten utvaldes. Därvid konstaterades exempelvis att Storköpenhamn utgjorde mål eller utgångspunkt för ca 44 % av samtliga personbilsresor under sommarundersökningen och för ca 57 % under höstundersökningen. På den svenska sidan hade personbilsresorna sina ändpunkter i Skåne till ca 34 % under sommarundersökningen och ca 54 % under höstundersökningen. Öresundsgrupperna konstaterade att närtrafiken, dvs. trafik med båda reseändpunkterna i Storköpenhamn resp. Skåne numera hade en större andel av totaltrafiken än tidigare. Som öresundsgrupperna redovisade hade fördelningen av den totala personbilstrafiken över Öresund på nordliga och sydliga leder förändrats. År 1957 överfördes sålunda ca 15 % av den totala personbilstrafiken över sundet via sydliga förbindelser. Denna andel hade år 1965 ökat till 26 %.

I sin bedömning av den framtida trafiken analyserade öresundsgrupperna också vilka avståndsfördelar, tidsvinster och s. k. lägesvärden olika orter får vid tillkomsten av alternativa fasta förbindelser. Dessa värden kan ses som mått på förbindelsernas influensområden. Effekterna blir större i områdena intill Öresund. En förbindelse i KM ger avståndsfördelar för orter i södra och östra Skåne samt för platser som betjänas av vägen Kristianstad—Karlskrona—Kalmar. För västra Sveriges del medför en KM-förbindelse inte några nämnvärda tidsvinster. För orter inom Helsingborgssektorn skulle en HH-förbindelse ge förbättrade lägesvärden. Dessa vinster blir dock enligt öresundsgrupperna ganska

små i anledning av den redan nu korta restiden mellan Helsingborg och Helsingör.

Den faktiska utvecklingen av trafiken över Öresund fram till år 1972 stämmer väl överens med öresundsgruppernas prognoser. Under senare år har dock kunnat konstateras, att andelen av trafiken mellan Köpenhamn och Malmö med snabbåtar har ökat och att man även, särskilt under de allra senaste åren, har fått en kraftig ökning av platsutbudet på dessa åtar. I följande tre tabeller visas utvecklingen av person- och personbilstrafiken över Öresund under perioden 1966—1971. Persontrafiken anges i milj. enkelresor och personbilstrafiken i tusental bilar.

*Den totala persontrafiken på Öresundslederna perioden 1966—1971*

År	HH-leder	KM-leder <sup>1</sup>	KL-leder <sup>2</sup>	Totalt
1966	11,8	5,9	2,9	20,6
1967	13,0	7,5	3,4	23,9
1968	13,6	7,4	3,6	24,6
1969	13,1	7,5	3,5	24,1
1970	13,7	7,7	3,3	24,7
1971	13,9	8,3	3,1	25,3

<sup>1</sup> Omfattar lederna Köpenhamn—Malmö, Kastrup—Malmö (fram till år 1970) och Dragör—Limhamn

<sup>2</sup> Omfattar lederna Tuborg Havn—Landskrona och Köpenhamn (Havnegade)—Landskrona

*Personbilstrafiken på Öresundslederna perioden 1966—1971*

År	HH-leder	KM-leder <sup>1</sup>	KL-leder <sup>2</sup>	Totalt
1966	638	168	46	852
1967	683	186	54	922
1968	774	215	72	1 060
1969	797	238	77	1 112
1970	761	253	76	1 090
1971	836	268	66	1 170

<sup>1</sup> Omfattar lederna Köpenhamn—Malmö, Kastrup—Malmö (fram till år 1970) och Dragör—Limhamn

<sup>2</sup> Omfattar leden Tuborg Havn—Landskrona

*Snabbåtstrafikens andel av persontrafiken på KM-lederna*

År	Flygbåtar	Övriga båtar	Totalt	Flygbåtarnas andel i %
1966	0,5	5,4	5,9	8,5
1967	0,8	6,7	7,5	10,3
1968	0,9	6,5	7,4	12,2
1969	0,9	6,6	7,5	12,0
1970	0,9	6,8	7,7	11,7
1971	1,1	7,2	8,3	13,1

Den svensk-danska expertgrupp, som svarat för trafikfrågorna vid 1972 års utredningar, den s. k. persontrafikgruppen, har som bakgrund

för sina bedömningar haft öresundsgruppernas prognoser. Därjämte har man haft tillgång till materialet i de omfattande trafikanalyser som utförts dels inom vägförvaltningen i Malmöhus län som grund för den framtida utformningen av vägnätet i länet, dels inom Sydvästra Skånes kommunalförbund i samband med dess regionplanearbete. Vägförvaltningen och kommunalförbundet har sedermera i en gemensam rapport daterad i december 1972 redovisat i sammandrag de trafikprognoser för år 1985, som upprättats för Malmöhus län och vissa angränsande delar av Kristianstads län. I dessa prognoser ingår både biltrafik och kollektivtrafik.

Den utveckling av persontrafiken över Öresund som ägt rum under senare år har inte föranlett persontrafikgruppen att ändra öresundsgruppernas prognoser för den totala persontrafiken mellan Köpenhamn och Malmö. Däremot har — med hänsyn till utvecklingen av snabbbåtstrafiken — totaltrafikens fördelning på transportmedel ändrats. Gruppen har bedömt, att snabbåtarna kommer att ombesörja en större andel av den kollektiva trafiken än som tidigare förutsatts.

Vid sin bedömning av kollektivtrafikandelen över en fast förbindelse utgick öresundsgrupperna bl. a. från vissa resvaneundersökningar i Sverige och Danmark. Öresundsgrupperna fann det troligt att de kollektivresandes andel år 2000 skulle komma att uppgå till ca 45 % vid en förbindelse, som erbjuder både buss- och lokaltågstranport, och ca 35 % vid förbindelse som erbjuder enbart buss- eller tågtransport.

Persontrafikgruppen har vid sin nu gjorda bedömning av kollektivtrafikandelen utgått från öresundsgruppernas bedömningar. Den har förutsatt, att det kollektiva transportmedlet på den fasta förbindelsen skall ha hög standard och medge snabba och bekväma transporter. Med hänsyn härtill och till de styrmedel som står till buds, bl. a. genom avgiftssättningen för trafiken, har det bedömts realistiskt att räkna med en relativt stor andel kollektivtrafik på den fasta förbindelsen. För dimensionering och ekonomiska kalkyler har gruppen antagit att ca 45 % av den genomgående KM-trafiken på den fasta förbindelsen överförs med kollektivt transportmedel.

För trafiken till och från flygplatsen har persontrafikgruppen kunnat beakta det arbete som under åren 1970—1972 utförts av en särskild prognosgrupp avseende denna trafik. Man har härvid ansett sig kunna räkna med att trafiken till och från en storflygplats på Saltholm åren 1985 och 2000 uppgår till ca 24 milj. resp. ca 47 milj. personresor.

I fråga om fördelningen av trafiken på olika trafikslag baserade nämnda prognosgrupp sina beräkningar på de alternativa antagandena att trafikanterna till och från lufthamnen betjänades antingen övervägande individuellt eller övervägande kollektivt. I det förra fallet beräknades kollektivtrafikandelen till omkring 15 % och i det senare fallet till omkring 75 %.

Persontrafikgruppen har funnit anledning att räkna med en annan kollektivtrafikandel. Bakgrunden till detta är dels erfarenheter från andra storflygplatser, dels en analys av de faktorer som påverkar kollektivtrafikandelens storlek med hänsyn till de förhållanden som kan komma att gälla för en lufthamn på Saltholm.

De faktorer som påverkar färdmedelsfördelningen för den genomgående KM-trafiken kommer också att påverka lufthamnstrafikens färdmedelsfördelning. Eftersom huvuddelen av denna trafik är destinerad mot danska sidan, kan kommunikationsförhållandena i Köpenhamnsregionen väntas få särskilt stor betydelse för lufthamnstrafikanternas val av färdmedel. Det är också sannolikt att en avgiftsbeläggning i samband med parkering vid lufthamnen på Saltholm kommer att inverka starkt på valet av färdmedel, i synnerhet för flygpassagerare och anställda.

Eftersom det finns anledning förmoda att styrmöjligheterna för lufthamnstrafiken är större än för KM-trafiken, har expertgruppen undersökt två alternativ för färdmedelsfördelningen, nämligen dels samma andel kollektivtrafik som för den genomgående KM-trafiken, dvs. ca 45 %, dels ett alternativ med högre kollektivandel, ca 60 %.

De valda värdena på kollektivandelen avseende såväl KM-trafiken som lufthamnstrafiken får enligt gruppen anses spegla både effekten av hög standard hos det kollektiva transportmedlet och de restriktioner för biltrafiken som under alla förhållanden torde uppkomma.

Den totala person- och personbilstrafiken på en fast förbindelse i KM har beräknats uppgå till de i följande tabell angivna värdena åren 1985 och 2000. Härvid har förutsatts att förbindelsen blir avgiftsbelagd och att avgifterna för personbilstrafiken utformas i princip enligt öresundsgruppernas förslag, dvs. grundas på färjeavgiften.

	Koll. andel av lufthamnstrafiken: ca 45 %				Koll. andel av lufthamnstrafiken: ca 60 %			
	Kastrup—Saltholm		Saltholm—Limhamn		Kastrup—Saltholm		Saltholm—Limhamn	
	1985	2000	1985	2000	1985	2000	1985	2000
<i>Antal personer (milj.)</i>								
KM-trafik: bil	13,0	17,7	13,0	17,7	13,0	17,7	13,0	17,7
” : koll.	10,6	12,9	10,6	12,9	10,6	12,9	10,6	12,9
Lufthamnstrafik: bil	10,5	19,6	2,7	7,0	7,6	13,9	2,0	5,0
” : koll.	8,7	15,8	2,1	5,7	11,3	20,4	2,7	7,3
Summa trafik: bil	23,5	37,3	15,7	24,7	20,6	31,6	15,0	22,7
Summa trafik: koll.	19,3	28,7	12,7	18,6	21,9	33,3	13,3	20,2
<i>Antal personbilar (milj.)</i>								
KM-trafik—fjärrtrafik	1,1	1,7	1,1	1,7	1,1	1,7	1,1	1,7
” —närtrafik <sup>1</sup>	4,8	6,7	4,8	6,7	4,8	6,7	4,8	6,7
Lufthamnstrafik	6,7	12,0	1,5	4,2	4,8	8,4	1,1	3,0
Summa personbilar	12,6	20,4	7,4	12,6	10,7	16,8	7,0	11,4

<sup>1</sup>Med närtrafik avses trafik med resändpunkterna i Köpenhamnsregionen och Skåne.

Anm. Den kollektiva andelen av den genomgående KM-trafiken beräknas uppgå till ca 45 % av den sammanlagda KM-trafiken på fast förbindelse.

## Godstrafiken

Under tioårsperioden 1961—1970 har godstrafiken med tåg och lastbil på färjelederna över Öresund mer än fördubblats. Godsmängden med tåg har ökat från 1,2 milj. ton år 1961 till 2,4 milj. ton år 1970 och med lastbil från 0,4 milj. ton till 1,5 milj. ton under motsvarande tid.

I öresundsgruppernas betänkande år 1967 bedömdes att tåggodset år 1970 skulle bli ca 2,0 milj. ton och lastbilsgodset ca 1,6 milj. ton. Utfallet blev som nämnts 2,4 resp. 1,5 milj. ton. År 1970 gick av tåggodset närmare 90 % och av lastbilsgodset ca 60 % över HH-leden.

Genom en expertgrupp, den s. k. godstrafikgruppen, har under år 1972 som tidigare nämnts en översyn gjorts av de i nyssnämnda betänkande redovisade prognoserna. Gruppen, som förutsatt att det anläggs en fast vägförbindelse i KM och en järnvägstunnel i HH, har fördelat de prognostiserade godskvantiteterna mellan HH- och KM-lägena samt på fjärr- och lokaltrafik.

Godstrafikgruppen har vid bedömningen av godsströmmarna över Öresund använt två olika angreppssätt, dels ett som ansluter till det som användes av öresundsgrupperna och dels ett som bygger på en analys av skilda varugrupper. I den första kalkylmetoden har gruppen använt en modell, som baserar sig på export- och importkvantiteter till och från Sverige. Modellen utgår från transporterade kvantitetens samband med produktions- och efterfrågeförhållanden, vilka i sin tur kan härledas ur den allmänna ekonomiska tillväxten.

Prognosarbetet har skett i två steg. Först har beräknats uppskattade godsmängder vid fortsatt färjedrift. Till dessa volymer har sedan lagts den uppskattade storleken av nytillkommande trafik vid tillkomsten av fast förbindelse.

Sedan godstrafikgruppen bestämt den basgodsmängd — dvs. den potentiella kvantiteten av de godsslag ur vilka färjor, järnvägar och lastbilar i första hand tänkes ”hämta” sina transportuppgifter — har gruppen studerat denna godsmängds framtida tillväxt samt hur stor del av godset som kan tillgodoräknas öresundslederna.

Godstrafikgruppen har, som tidigare nämnts, även bedömt godstrafikens omfattning över Öresund enligt en annan metod. Denna baserar sig på bedömningar av varje enskild varugrups utveckling. Beräkningarna bygger på en omfattande primärstudie som utförts vid kulturgeografiska institutionen i Göteborg.

De resultat godstrafikgruppen erhållit genom den utförda varugrupsanalysen visar mycket god överensstämmelse med värdena från den andra metoden. I båda kalkylerna ligger godskvantiteterna på öresundslederna år 1985 vid ca 10 milj. ton. Omkring år 2000 blir i båda fallen värdena av storleksordningen 20 milj. ton.

Sedan den totala godsmängden på öresundslederna bestämts har godstrafikgruppen fördelat denna på tåg och lastbil. Gruppen konstaterar att tåggodsets andel år 1970 var knappt 62 % mot bortåt 74 % år 1961. Lastbilarnas andel av det med tåg och lastbil totalt befördrade godset har dock inte ökat sedan 1960-talets mitt.

Gruppen antar i sina kalkyler att lastbilarnas andel av godset över öresundslederna vid fortsatt färjedrift kommer att öka relativt måttligt. Lastbilarnas andel av hela godsmängden antas komma att uppgå till ca 40 %. Denna låsning vid ca 40 % för lastbilsgodset beror dels på trenden under perioden 1965—1970, dels på att medeltransportlängden och den långväga transitotrafiken troligen kommer att öka, vilket medför större tågandel, dels på sannolika strävanden hos myndigheterna att söka begränsa tillväxten av fjärrtrafiken med lastbil.

Godstrafikgruppens bedömningar leder fram till följande godskvantiteter på tåg och lastbil över Öresund vid fortsatt färjedrift.

Ungefärlig tidpunkt	Milj. ton	
	Tåg	Lastbil
(1970	2,4	1,5)
1985	5 à 6	4 à 5
2000	9 à 13	6 à 8

Enligt godstrafikgruppen antas de kommande fasta förbindelserna endast i begränsad skala påverka den mera fjärrbetonade trafiken. Detta gör att de angivna siffrorna för fortsatt färjetrafik även kan anses bilda "basen" för den trafik som kommer att finnas när fasta leder över Öresund är öppnade. Däremot måste den nyskapade mera kortdistansbetonade trafiken framkalkyleras och särskilt bedömas.

Godstrafikgruppen har gjort en ingående studie av den trafik som kan tänkas bli överflyttad från olika leder till de fasta förbindelserna och den trafik som kommer att nyskapas på grund av förbindelserna. Gruppen konstaterar i fråga om tåggodset bl. a. att de godsmängder som beräknas bli överförda från leden Trelleborg—Sassnitz till en fast järnvägsförbindelse över Öresund blir relativt obetydliga.

Kvantiteterna lastbilsgods över en fast förbindelse i KM-läget blir enligt godstrafikgruppen beroende av vilka avgifter som kommer att tas ut av trafiken och vilka möjligheter som kommer att finnas att överföra lastbilsgods i HH-läget. Gruppen har undersökt godstrafikens omfattning och fördelning under olika förutsättningar. Om avgiften på den fasta förbindelsen i princip motsvarar färjeavgiften och färjetrafiken med lastbil i HH-läget bibehåller sin nuvarande omfattning (ca 1 milj. ton) även efter det att en fast vägförbindelse anlagts i KM,

bedömer gruppen att lastbilstrafiken på KM-förbindelsen får högst den omfattning som framgår av följande tabell. I tabellen har också tagits med den godstrafik som enligt danska utredningar bedöms uppkomma med anledning av flygplatsen på Saltholm. Dessutom redovisas i tabellen det beräknade antalet last- och varubilar som svarar mot de angivna godsmängderna.

*Godstrafik med lastbil på fast vägförbindelse i KM*

Trafik	Kastrup — Saltholm		Saltholm — Limhamn	
	1985	2000	1985	2000
<i>Godsmängd (milj. ton)</i>				
KM-trafik	6,5	9,5	6,5	9,5
Lufthamnstrafik	0,4	2,0	0,1	0,8
Summa	6,9	11,5	6,6	10,3
<i>Antal last- och varubilar (milj.)</i>				
KM-trafik	0,84	1,26	0,84	1,26
Lufthamnstrafik	0,47	1,01	0,20	0,42
Summa	1,3	2,3	1,0	1,7

Såsom kalkylerna för lastbilsgodset är gjorda har det för godstrafikgruppen också varit möjligt att dela upp totalmängden i gods som befordras i fjärrtrafik resp. i lokaltrafik. Avståndsgränsen mellan fjärr- och lokaltransporter har vid dessa kalkyler så långt möjligt legat vid 100 km.

I stora drag innebär denna bestämning att ca 80 % av det antagna lastbilsgodset vid fortsatt färjetrafik klassificeras som fjärrtrafikgods och följaktligen ca 20 % som lokaltrafikgods.

Vid en fast vägförbindelse i KM-läget blir andelarna fjärrtrafikgods och lokaltrafikgods beroende av bl. a. avgifterna för trafiken. Om broavgiften ungefär motsvarar färjeavgifterna beräknas fjärrgodsandelen komma att omfatta i runt tal 75 % av hela godskvantiteten. Om broavgiften sänks väsentligt beräknas lokalgodsandelen komma att öka. År 2000 bedömer godstrafikgruppen att fjärrgodsandelen vid en lägre broavgift kan bli omkring 60 % och lokalgodsandelen följaktligen omkring 40 %.

**KM-förbindelsens kapacitet**

De redovisade värdena för den sammanlagda årstrafiken på de fasta förbindelserna ger inte direkt en beskrivning av kapacitetsbehovet, eftersom den maximala belastningen från de olika trafikantslagen genomgående trafik och lufthamnstrafik kommer att inträda vid skilda tidpunkter. Persontrafikgruppen har därför valt att överföra årstrafikvär-

dena till timtrafikvärden. Timtrafiken, redovisad i s. k. rangkurvor som visar trafikens storlek för årets timmar ordnade i fallande storlek, har använts för att belysa kravet på dimensionering av det kollektiva trafiksystemet och av de fasta förbindelserna för biltrafiken.

Persontrafikgruppens bedömningar av vägkapaciteten för fast förbindelse grundas i huvudsak på amerikanska erfarenheter enligt Highway Capacity Manual 1965.

Kapacitetsförhållandena har bedömts dels för en sexfältig motorvägsförbindelse, som helt upplåtes för biltrafiken, dels för en sexfältig förbindelse där två av körfälten reserveras för busstrafik. Vid kapacitetsbedömningarna har förutsatts att förbindelsen i en första etapp byggs i sträckningen Limhamn—Saltholm—Kastrup och att den i en andra etapp kompletteras med sträckningen Saltholm—Dragör.

Om två av körfälten i lufthamnstunneln och på bron Saltholm—Limhamn reserveras för den lokala busstrafiken till och från Saltholm samt mellan Malmö och Köpenhamn blir enligt persontrafikgruppens bedömningar kapacitetsförhållandena på den fasta förbindelsen följande.

I lufthamnstunneln kommer kapacitetsgränsen att uppnås redan före år 2000. Om man förutsätter en kollektivandel av 45 % för lufthamnsstrafiken, kan trafikförhållandena i lufthamnstunneln bli besvärliga för biltrafiken redan vid mitten av 1990-talet. Kapacitetsgränsen beräknas vid detta alternativ komma att överskridas ca 150 timmar per år vid selskiftet.

På bron Saltholm—Limhamn kan kapacitetsgränsen komma att uppnås under ett fåtal timmar per år omkring år 2000.

För en fullt utbyggd KM-förbindelse, dvs. med såväl en lufthamnstunnel som en motorvägsförbindelse Saltholm—Dragör, nås enligt persontrafikgruppens bedömningar kapacitetsgränsen i tunneln och på bron Saltholm—Limhamn endast under några enstaka timmar per år omkring år 2000. Härvid förutsätts två av de sex körfälten i lufthamnstunneln och på bron Saltholm—Limhamn reserverade för busstrafiken.

### **KM-förbindelsens tekniska utformning**

I öresundsgruppernas betänkande av år 1967 föreslogs att en motorvägsförbindelse Köpenhamn—Malmö skulle dras över Saltholm och ansluta till Amager omedelbart norr om Kastrups flygplats. Vid fortsatta utredningar om KM-förbindelsen har med hänsyn till den planerade flygplatsen på Saltholm även sträckningar söder om Saltholm studerats. Sålunda redovisades i de år 1968 tillsatta ämbetsmannadelegationernas utredningar och i den tidigare nämnda, år 1969 framlagda programplanen för Saltholm en sträckning söder om Saltholm och med anknytning till Amager norr om Dragör.

Vid den överarbetning av utredningsmaterialet avseende KM-förbindelsen som nu utförts av en teknisk expertgrupp har förutsatts att för-

bindelsen skall dras söder om Saltholm och anpassas till anläggningarna för lufthamnen på Saltholm. Gruppen har därvid utgått från det ban-system, som senare angetts i det av den danska regeringen år 1973 framlagda lagförslaget om anläggande av en flygplats på Saltholm.

För förbindelsen mellan Saltholm och Amager har två sträckningar undersökts, nämligen

dels Saltholm—Kastrup med den s. k. lufthamnstunneln i samma läge som i tidigare utredningar,

dels Saltholm—Dragör ca 3 km söder om lufthamnstunneln.

Med hänsyn till sjöfarten i Öresund måste den fasta förbindelsen utföras så, att den inte hindrar eller försvårar genomfarten för de största nu existerande fartyg som kan passera sundet. En förbindelse i KM-läget bör enligt uttalanden av folkrättsexperter uppfylla detta krav vid både Drogden och Flintrännen. Med ledning av undersökningar från år 1968 om fartygs masthöjder och djupgående har förutsatts att segelfria höjden bör vara 50 m i Flintrännen och 55 m i Drogden. För en tunnel under Drogden har förutsatts ett farledsdjup av 10 m.

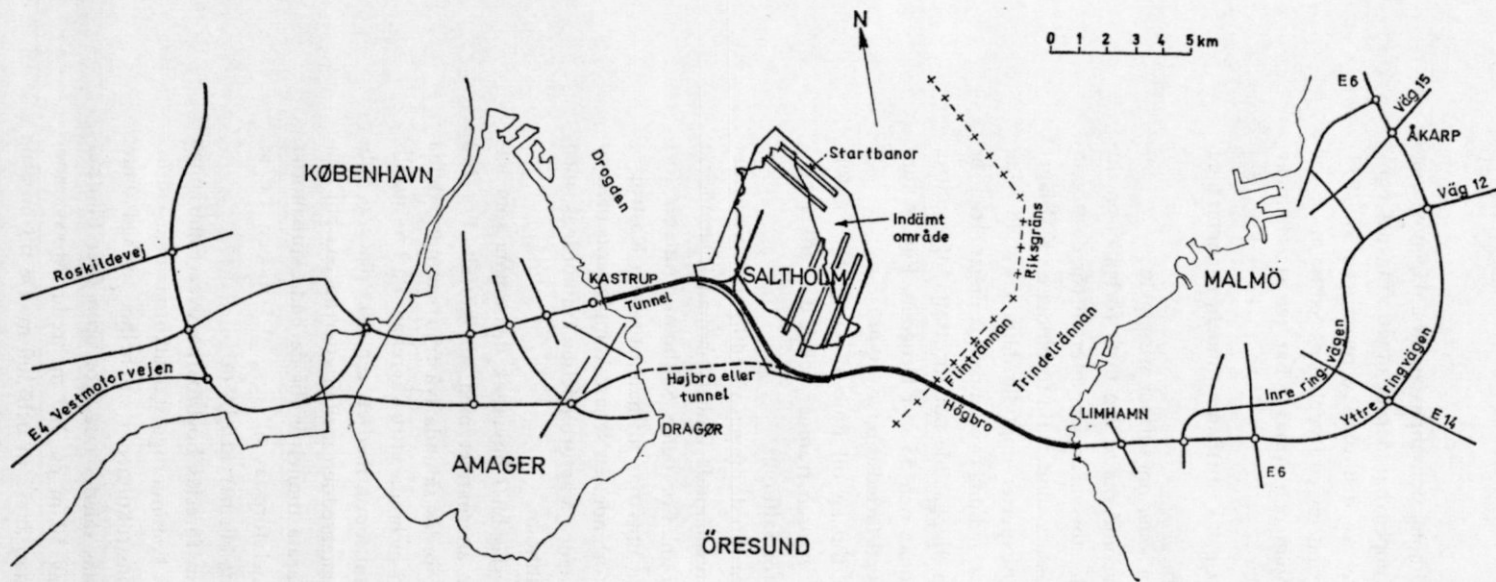
Den tekniska expertgruppens förslag till linjesträckning för vägförbindelsen framgår av fig. 1. Av figuren framgår också det tänkta ban-systemet och indämningsplanen för Saltholm.

För delen Limhamn—Saltholm föreslås ingen väsentlig ändring av det förslag som lades fram av de nyssnämnda ämbetsmannadelegationerna och i programplanen för Saltholm. För delen Saltholm—Amager förutsätts bl. a. att öresundstrafiken utnyttjar lufthamnstunneln Kastrup—Saltholm under viss tid och att förbindelsen senare kompletteras med en fast förbindelse Saltholm—Dragör. Vägförbindelsen samordnas med den planerade lufthamnen på Saltholm.

Motorvägens tvärsektion föreslås bli i huvudsak densamma som angavs av öresundsgrupperna för alternativet med sex körfält. För bro och tunnel samt väg på bank föreslås sålunda två från varandra skilda 10,5 m breda körbanor med 2,5 m breda yttre vägrenar. På bro åtskiljs körbanorna av en 2,8 m bred mittremsa med ett centriskt placerat dubbelsidigt räcke. Den totala brobanebredden mellan ytterräckena blir härvid 28,8 m. I tunnel utförs separata tunnelrör för de båda körbanorna. Yttre och inre vägrenar i tunnel föreslås till resp. 2,5 m och 1,0 m. Avståndet mellan tunnelväggarna blir härvid 14,0 m.

På delen Limhamn—Saltholm föreslås högbroarna över Flintrännen och Trindelrännan utförda som kontinuerliga stålbalkbroar med lådsektion och med den bärande konstruktionen i sin helhet förlagd under brobanan. Några brotorn föreslås således inte. För bron över Flintrännen föreslås en segelfri höjd av 50 m på 300 m bredd. Motsvarande data för bron över Trindelrännan är 32 m och 200 m. De till broarna över sjöfartslederna anslutande brospannen föreslås utförda som kontinuerliga betongbalkbroar med lådsektion och med en spännvidd av ca 70 m. Bron Limhamn—Saltholm föreslås få en total längd av ca 6,4 km.

Fig. 1 KM-förbindelsen och den planerade flygplatsen på Saltholm



Lufthamnstunneln Kastrup—Saltholm föreslås utförd som sänktunnel av betong. I farleden förutsätts ett fritt djup av 10 m. Tunnelns slutna del föreslås bli 1 500 m. Den avgränsas på båda sidor av 600 m långa ramper.

Den föreslagna tunnellängden innebär en reduktion av genomströmningsarean i Drogden av ca 50 %. Enligt ett yttrande, som gruppen inhämtat från Dansk Hydraulisk Institut, kan en sådan reduktion anses tillåtlig med hänsyn till den totala genomströmningen i Öresund. Där- emot bedöms ökningen av strömhastigheten lokalt i tunnelläget kunna medföra svårigheter för mindre fartyg vid enstaka tillfällen. Eftersom de nuvarande hydrauliska förhållandena i Drogden inte är tillfredsstäl- lande kända, anser den tekniska gruppen liksom Dansk Hydraulisk In- stitut att nödvändiga fältmätningar bör utföras i Öresund före en slut- lig projektering av tunneln.

På delen över Saltholm följer motorvägen längs den västra och södra delen av indämningen av lufthamnsområdet. Vägen går innanför och i huvudsak parallellt med indämningen och är skild från denna genom en avvattningskanal. På södra delen av Saltholm går motorvägen nästan vinkelrätt mot de nord-sydgående start- och landningsbanorna och på sådant avstånd från dessas ändpunkter, att hinderfrihet för flygtrafiken uppnås. Mitt på Saltholms västsida anläggs en trafikplats för anknyp- ningen av vägen till lufthamnsterminalen.

På delen Saltholm—Dragör föreslås förbindelsen utförd antingen som högbro med i huvudsak samma utformning som bron över Flint- rännan eller som tunnel med samma längd och djupläge som luft- hamnstunneln.

Enligt en av vägverket gjord utredning förutsätts motorvägen kom- ma att gå från kusten vid Limhamn i en båge söder och öster om Malmö till anknypning med vägarna E6 och 15 vid Åkarp (Kronetorp). Sträckningen är i huvudsak densamma som tidigare redovisats av öre- sundsgrupperna. Anslutningsvägen (Yttre ringvägen) får en total längd av ca 23 km.

#### **Anläggningskostnader för KM-förbindelsen**

Anläggningskostnaderna för broar, tunnlar och anläggningar på land har beräknats på grundval av undersökningar som gjorts i Dan- mark och Sverige, bl. a. av kostnader för trafikanläggningar, som är utförda eller projekterade under senare år. I vissa sammanhang har använts de av öresundsgrupperna angivna priserna efter indexreglering.

Anläggningskostnaderna samt de årliga drift- och underhållskostna- derna för motorvägsförbindelsen har beräknats till följande avrundade belopp. I kostnaderna — som avser 1971 års prisnivå — ingår ej mer- värdeskatt och räntor under byggnadstiden.

Förbindelse	Anläggnings- kostnad	Årliga drift- och under- hållskostnader	Byggnadstid <sup>1</sup>
	Milj. kr.	Milj. kr.	År
<i>Motorvägsförbindelse med 6 körfält</i>			
Kastrup—Saltholm— Limhamn (ca 19 km)	940	8,0	5
Tillägg vid utbyggnad av delen			
Dragör—Saltholm			
a) högbro	330	2,5	5
b) tunnel	430	4,2	5

<sup>1</sup> Avser egentlig byggnadstid. Härtill kommer en förberedelsestid av 3 à 4 år.

För de olika delarna av KM-leden har anläggningskostnaderna beräknats sålunda

Del av KM-leden	Anläggnings- kostnad Milj. kr.
<i>A. Delen Amager—Saltholm</i>	
Lufthamnstunneln med anslutande ramper och vägbank (ca 4 km)	415
<i>B. Delen över Saltholm</i>	
Motorväg mellan lufthamnstunneln och bron Saltholm— Limhamn, sträckan till invallningen, (ca 6 km) inkl. trafikplats vid terminalområdet	55
<i>C. Delen Saltholm—Limhamn</i>	
Högbro med anslutande vägbankar från invallningen vid Saltholm (ca 9 km)	470
<b>Totalt</b>	<b>940</b>

Anslutningsvägen på svensk sida (Yttre ringvägen) beräknas kosta ca 135 milj. kr.

Om man i kostnadsberäkningen även inkluderar räntekostnader under byggnadstiden kan en fast motorvägsförbindelse i sträckningen Limhamn—Saltholm—Kastrup från kust till kust beräknas kosta ca 1,2 miljarder kr. vid 1971 års prisnivå.

### Kollektiva trafikordningar

Expertgrupperna har studerat dels två mera konventionella trafiksystem grundade på bussar resp. S-tåg (pendeltåg), dels ett svävtågssystem som exempel på ett av flera tänkbara alternativ till ett avancerat snabbtågssystem.

För samtliga alternativ har förutsatts att genomgående förbindelse skall finnas från Köpenhamns Huvudbangård via Kastrup, Saltholm och Limhamn till Malmö centrum. Terminaler förutsätts anlagda vid Huvudbangården och i Malmö centrum samt stationer av tillräcklig

storlek vid Kastrop, på Saltholm och vid Bunkeflo (Malmö Syd). Avståndet Huvudbangården—Malmö centrum uppgår till ca 40 km.

För kollektivtrafik med b u s s har två möjligheter undersökts. Det ena alternativet är en längs hela sträckan separat 10 m bred bussväg, helt skild från övrig trafik. I det andra alternativet har bussarna reserverade körfält på motorvägen utom på vissa sträckor där bussarna blandas med övrig trafik. Reserverade körfält har förutsatts i lufthamnstunneln, på bron Saltholm—Limhamn samt på anslutningsvägarna i Malmö och på en kortare sträcka omedelbart intill Huvudbangården.

S - t å g s f ö r b i n d e l s e n förutsätts utformad dubbelspårig. Till grund för dimensioneringen har lagts ett framtida S-tåg med åtta 4-axliga vagnar med en sammanlagd längd av 162 m och en total vikt av 400 ton. För den danska sidan har redovisats två sträckningar, nämligen dels en i ytläge över Amager och med anknytning till Huvudbangården via Køgebugtsbanan (förslag A), dels en som tunnelbana i den s. k. Amagerbrogadelinjen (förslag B). Den senare skall också tillgodose kollektiv lokaltrafik på Amager.

I fråga om en s v ä v t å g s f ö r b i n d e l s e konstateras, att svävtågstekniken ännu befinner sig på ett relativt tidigt utvecklingsstadium, varför tillgängliga data om denna typ av transportmedel får betraktas som preliminära. Den översiktliga beskrivning av svävtågens funktion, prestanda och egenskaper som gjorts är hämtad från rapporter om pågående försöksverksamhet. Beskrivningen och bedömningen av en svävtågsbana på KM-förbindelsen har till största delen grundats på uppgifter från Aerotrain Scandinavia AB. Svävtågsförbindelsen förutsätts utformad med två banor för svävtåg. Till grund för dimensioneringen har lagts ett svävtåg med en längd av 40 m och en vikt av 40 ton.

Från trafiken i övrigt skilda kollektivtrafiksystem förläggs intill den fasta förbindelsen för biltrafiken. På sträckan Saltholm—Limhamn utförs förbindelsen för kollektivtrafik genom att en särskild bro läggs omedelbart intill motorvägsbron. Den separata kollektivtrafikbron får i huvudsak samma utformning, oavsett om den kollektiva trafiken avvecklas med bussar, S-tåg eller svävtåg. För svävtågsalternativet har studerats även en lösning, enligt vilken svävtågen placeras i motorvägsbrons lådbalkar. På sträckan Kastrop—Saltholm förläggs kollektivtrafiken antingen i ett tunnelrör, som byggs samtidigt med motorvägsförbindelsen och i samma tunnelkonstruktion som denna eller i en separat tunnel som byggs i ett senare skede.

Med hänsyn till anläggningarna på Saltholm har det inte varit möjligt att förlägga stationen för lufthamnen vid en genomgående förbindelse Köpenhamn—Malmö. Lufthamnsstationen har därför måste planeras vad gäller exempelvis S-tåg som en säckstation. Kollektivtrafiken får därmed försörjas med tre linjer, en för den genomgående KM-

trafiken, en för trafiken Köpenhamn—lufthamnen och en för trafiken lufthamnen—Malmö.

Anläggningskostnaderna för de olika kollektivtrafiksystemen framgår av följande sammanställning. Kostnaderna, som anges i 1971 års prisläge, omfattar inte mervärdesskatt eller räntor under byggnadstiden. Sammanställningen upptar ej kostnader för terminaler och rullande materiel.

Förbindelse	Anläggningskostnad Milj. kr.
1. Bussar	
a) separat bussväg	655
b) reserverade körfält <sup>1</sup>	60
2. S-tåg	
a) förslag A (ytläge)	825
b) förslag B (tunnelbana)	1 375
3. Svävtåg	
a) separat bana på hela sträckan	680
b) svävtågsbana i motorvägsbrons lådbalkar på delen Saltholm—Limhamn	530

<sup>1</sup> Kostnaderna för reserverade körfält i lufthamnstunneln och på bron Saltholm—Limhamn ingår i kostnaderna för dessa anläggningar.

För att kunna jämföra de olika kollektivtrafiksystemen har persontrafikgruppen gjort vissa översiktliga ekonomiska beräkningar. En sammanfattning av dessa bedömningar redovisas i följande tabell.

I tabellen visas dels behövliga investeringar i fasta anläggningar för att trafiksystemen skall kunna tas i bruk år 1985, dels behövliga fordonsinvesteringar under perioden 1985—1999 med avdrag för fordonsparkens restvärde år 2000 och dels driftkostnader för femtonårsperioden 1985—1999. Driftkostnaderna har förutsatts öka från år 1971 med 2 % årligen vid fasta priser på grund av den stora andelen personalkostnader. För att få ett samlat uttryck för kostnaderna för det kollektiva trafikutbytet under femtonårsperioden 1985—1999 har de olika kostnaderna diskonterats till år 1985 (kalkylränta 9 %) och summerats. Kostnaderna i tabellen är angivna i milj. kr.

Möjligheterna till en etappvis utbyggnad av de kollektiva trafiksystemen har även undersökts. Man kan tänka sig dels en etappvis utbyggnad av resp. kollektivt trafiksystem, dels en etappvis utbyggnad som innebär att man övergår från ett kollektivt trafiksystem till ett annat. Det senare kommer i fråga vid övergång från bussystem till S-tågs- eller svävtågssystem.

I fråga om busstrafiken kan en successiv övergång vara möjlig från bussar blandade med övrig trafik eller på reserverade körfält på motorväg till bussar på separat bussväg. Persontrafikgruppen har särskilt studerat det alternativ som innebär att separat bussväg anläggs på delen Huvudbangården—lufthamnen, medan man för delen lufthamnen—

	Buss		S-tåg	Svävtåg
	delvis reserverade körfält	separat bussväg		
Investeringar i fasta anläggningar år 1985 <sup>1</sup>	135	750	915 <sup>2</sup>	595 <sup>3</sup>
Investeringar i fordon 1985—1999 med avdrag för restvärde				
45 % koll. trafikandel	100	95	95	190
60 % koll. trafikandel	110	100	105	220
Driftkostnader 1985—1999				
45 % koll. trafikandel	510	610	410	640
60 % koll. trafikandel	580	670	430	710
Summan av diskonterade belopp för investerings-, fordons- och driftkostnader för perioden 1985—1999				
45 % koll. trafikandel	490	1 150	1 250	1 110
60 % koll. trafikandel	530	1 190	1 270	1 170

<sup>1</sup> Kostnader för terminaler ingår.

<sup>2</sup> En sträckning i Amagerbrogadelinjen ökar kostnaden med 550 milj. kr.

<sup>3</sup> Uppgifter om kostnader för bana, styrskenor, elutrustning m. m. samt fordons- och driftkostnader har lämnats av Aerotrain Scandinavia AB. Den angivna investeringskostnaden förutsätter att förbindelsen på delen Saltholm—Limhamn placeras i motorvägsbrons lådbalkar under brobanan.

*Anm.* De i tabellen angivna kollektivtrafikandelarna avser lufthamnstrafiken.

Malmö använder sig av reserverade busskörfält. Vid en senare tidpunkt kan den separata bussvägen förlängas till Malmö.

För S-tågs- resp. svävtågssystemet är det möjligt att göra en etappvis utbyggnad som innebär att man i etapp 1 bygger linjen Köpenhamn—lufthamnen och i etapp 2 kompletterar med linjen lufthamnen—Malmö och samtidigt inrättar en direktlinje Köpenhamn—Malmö. Genom utbyggnad av S-tåg resp. svävtåg på delen Köpenhamn—lufthamnen tillgodoses den största trafikströmmen. Den genomgående KM-trafiken får i en sådan första etapp betjänas med direkta bussar på sträckan Köpenhamn—Malmö, och trafiken Malmö—lufthamnen av en särskild busslinje. En omstigning mellan buss och S-tåg resp. svävtåg vid lufthamnen kan enligt persontrafikgruppen inte ge godtagbar standard för den kollektiva trafiken mellan Köpenhamn och Malmö.

Även för den etappvisa utbyggnaden av de kollektiva trafiksystemen har utförts vissa översiktliga beräkningar.

Sammanfattningsvis konstateras att man för de olika kollektiva trafiksystemen över en fast förbindelse inte kan samla alla för- och nackdelar som ett trafiksystem har i ett kostnadsmått som får utgöra underlag för slutligt val mellan systemen. Bl. a. föreligger det, beroende på de fasta anläggningarnas restkapacitet år 2000, olika möjligheter att vid denna tidpunkt öka de kollektiva trafiksystemens kapacitet. Även stan-

darfrågor såsom restidens längd, komfort och driftsäkerhet kommer in i bilden.

Slutsatserna av de av persontrafikgruppen gjorda övervägandena om de kollektiva trafiksystemen blir följande.

För tiden omkring år 1985 bedöms det mest fördelaktiga alternativet för den kollektiva trafikförsörjningen vara alternativet reserverade busskörfält på vissa sträckor. Anledningen är främst dels att kapaciteten på den fasta förbindelsen för både busstrafik och övrig trafik, när två av de sex körfälten reserveras för busstrafik, är tillfredsställande med hänsyn till uppskattade trafikmängder, dels att andra trafiksystem kräver stora investeringar. Med hänsyn till bl. a. investeringskostnadernas storlek är alternativet med ett bussystem där bussarna framförs på reserverade körfält på vissa delar av sträckan den fördelaktigaste lösningen även vid jämförelse med en etappvis utbyggnad av S-tåg, svävtåg eller separat bussväg på delen Huvudbangården—lufthamnen. Kan ej tillfredsställande framkomlighet erhållas för busstrafiken på sträckan Kastrup—Huvudbangården, bör man dock överväga att redan i första etappen utföra en separat bussväg på denna sträcka. En sådan lösning ger hög standard för såväl KM-trafiken som lufthamns-trafiken.

För tiden omkring år 2000 kommer lufthamnstunnelns kapacitet för biltrafik att överskridas under ett relativt stort antal timmar per år i alternativet med två av de sex körfälten reserverade för kollektivtrafik. Förhållandena blir naturligt nog mer gynnsamma för biltrafiken, om man kan uppnå den högre av de två antagna kollektivtrafikandelarna för lufthamnstrafiken. På grund av lufthamnstrafikens storlek mellan Saltholm och Köpenhamn fordras större vägkapacitet mellan Saltholm och Amager än mellan Limhamn och Saltholm. Om trafikprognoserna visar sig riktiga, är det därför enligt persontrafikgruppen ett påtagligt behov att under 1990-talet komplettera den fasta förbindelsen med en förbindelse i sträckningen Saltholm—Dragör.

Om man på sträckan Saltholm—Amager ger den lokala kollektivtrafiken en separat bana, kan alla sex körfälten i lufthamnstunneln upplåtas för biltrafik. I sådant fall uppnås kapacitetsgränsen för biltrafiken endast under några få timmar omkring år 2000, även om kollektivtrafikandelen blir den lägre av de två antagna värdena.

Det framhålls slutligen att i fråga om tiden omkring år 2000 stor osäkerhet råder om trafikens storlek, kostnadsbilden för trafiksystemen och de värderingar som är giltiga då. Enligt persontrafikgruppen kan det med hänsyn till trafikbelastningen visa sig lämpligt att omkring eller efter år 2000 ge kollektivtrafiken en separat bana på hela fasta förbindelsen eller på en del av den. Det finns dock varken anledning eller möjlighet att nu avgöra vilket system som är det bästa vid tiden omkring år 2000.

### Ekonomisk bedömning av KM-förbindelsen

I öresundsgruppernas betänkande år 1967 redovisades vissa ekonomiska bedömningar, dels en i huvudsak företagsekonomiskt inriktad kalkyl utförd för ett tänkt "öresundstrafikföretag" som antogs svara för såväl fast förbindelse som erforderlig färjedrift över sundet, dels mera allmänna samhällsekonomiska synpunkter på de olika alternativen till fasta förbindelser. Som redovisats i tidigare avsnitt om öresundsgruppernas betänkande, visade sig samtliga alternativ i kalkylen ha ett positivt nettokapitalvärde. Investeringarnas avkastning var alltså — vid förutsatta bro- och tunnelavgifter, som stod i viss relation till färjetaxorna år 1964 — större än den valda kalkylräntan på 7 %.

I 1972 års utredningar har persontrafikgruppen översiktligt genom beräkningsexempel bedömt vilka trafikintäkter en KM-förbindelse skulle ge. Biltrafiken har — med samma utgångspunkter som öresundsgrupperna använt — antagits erlägga ett enhetligt belopp i relation till 1971 års färjeavgifter.

För personresorna med kollektiva transportmedel konstaterar gruppen, att en förutsättning för dess arbete har varit att ge den kollektiva trafiken en hög standard. Gruppen har inte försökt värdera vilken avgift som bör krävas av de kollektiva personresorna för att täcka deras andel av kostnaderna för de fasta anläggningarna. Avgiftens storlek får betraktas i ett vidare perspektiv. För att ge en uppfattning om storleken på de brointäkter som kan tänkas komma från den kollektiva trafiken har gruppen antagit en låg genomsnittlig broavgift per personresa. Avgiften för resenärer med kollektiva trafikmedel måste bestämmas även med hänsyn till bl. a. driftkostnaderna för trafikmedlet som sådant. I sammanhanget nämner expertgruppen att bedömningen av fördelningen mellan individuell och kollektiv trafik grundas på att kollektivtrafikanternas biljettpris hålls på en rimlig nivå.

I fråga om godstrafiken har gruppen i beräkningsexemplet förutsatt att broavgifter erläggs som nominellt svarar mot de färjeavgifter som tas ut av lastbilstrafiken.

Persontrafikgruppen konstaterar att, även sedan en översyn nu gjorts av bl. a. trafikprognoser och anläggningskostnader, gruppens beräkningar styrker öresundsgruppernas bedömning att en fast vägförbindelse i KM blir klart lönsam.

### Storflygplats på Saltholm. Frågor om luftrum och flygbuller

Luftrums- och flygbullerspörsmål förbundna med en flygplats på Saltholm har utretts av de år 1968 tillsatta svenska och danska ämbetsmannadelegationerna. På grund av vissa ändrade förutsättningar för trafikavvecklingen vid den planerade flygplatsen på Saltholm — bl. a. ändrat bansystem — samt nya data för bullerberäkningar ansågs det vid

1972 års översyn av tidigare utredningsmaterial nödvändigt att genom en särskild svensk-dansk arbetsgrupp på nytt studera luftrums- och bullerfrågorna.

Arbetsgruppen har enligt sina direktiv haft att klarlägga

dels hur stor del av det svenska luftrummet, som kommer att beröras av flygtrafiken till och från Saltholm,

dels hur saltholmstrafiken påverkar trafikavvecklingen vid civila och militära flygplatser i Skåneområdet,

dels hur saltholmstrafiken kan komma att påverka trafikledningens organisation i Skåne/Köpenhamnsområdet,

dels vilka bullerstörningar som kan beräknas uppstå till följd av flygverksamheten på Saltholm.

För arbetet har gällt bl. a. följande grundförutsättningar. Genom att det när gruppen påbörjade sitt arbete inte var möjligt att lägga fast bansystemet för flygplatsen har gruppen behandlat alternativa bansystem. Ett av dessa är det alternativ som har förutsatts som huvudalternativ i samband med utredningarna om den fasta förbindelsens sträckning vid Saltholm. Alternativet, som framgår i fig. 1 (s. 42), överensstämmer med det banalternativ som angetts i det av den danska regeringen i början av år 1973 framlagda lagförslaget om anläggande av en flygplats på Saltholm och som dessutom förutsatts i den nu träffade svensk-danska regeringsöverenskommelsen om flygtrafikledningstjänst m. m. med anledning av tillkomsten av en dansk flygplats på Saltholm. Till grund för gruppens arbete har vidare lagts den slutliga, i september 1971 framlagda SVEDA-planen för flygvägssystem i södra Sverige och östra Danmark. I bullerberäkningarna förutsatta flygplanskategorier och ljuddata för flygplanen har bedömts med utgångspunkt från att flygplatsen tas i bruk tidigast år 1985.

#### *Luftrums- och trafikledningsfrågor*

I fråga om luftrumsbehovet över svenskt territorium gäller enligt arbetsgruppen, att saltholmstrafiken under in- och utflygningsfaserna i stor utsträckning kommer att beröra svenskt luftrum. På grund av lägen och banriktningar för flygplatserna Saltholm, Sturup och Ljungbyhed är det inte möjligt att tilldela var och en av flygplatserna det luftrum som är önskvärt för en helt oberoende trafikavveckling. Den luftrumsuppdelning som gruppens rapport utgår från är en kompromiss mellan önskemålen för de olika flygplatserna. Kompromissen ger emellertid enligt gruppen under vissa förutsättningar möjligheter till en godtagbar trafikavveckling.

Luftrumsuppdelningen mellan Saltholm och Sturup innebär, att omfattande delar av luftrummet över sydvästra Skåne erfordras för avveckling av flygtrafiken till och från Saltholm. Med hänsyn till trafikmängden blir möjligheterna att utnyttja luftrummet för militär verksamhet

och för nya flygplatser mycket begränsade. Inga ytterligare flygplatser för instrumentflygning kan sålunda anläggas i sydvästra Skåne.

I militärt hänseende gäller bl. a. att nedläggning av skjutverksamheten mot luftmål vid Falsterbo kan bli nödvändig. Denna fråga kan emellertid aktualiseras redan i början av 1980-talet på grund av den flygtrafik som då kommer att bedrivas vid Kastrup och Sturup.

I fråga om flygtrafikavvecklingen i Öresundsområdet har arbetsgruppen funnit, att trafiksamordning är möjlig mellan flygplatserna Saltholm, Roskilde, Værløse, Sturup, Ljungbyhed och Ängelholm, om vissa begränsningar i flygverksamheten kan accepteras.

Trafikavvecklingen vid Ljungbyhed och Ängelholm kan enligt arbetsgruppen i princip ske enligt SVEDA-planen. Efter hand som trafiken i området ökar, kräver dock den civila luftfarten ett mera förgrenat flygvägsnät över sydvästra Sverige och östra Danmark, vilket minskar utrymmet för militära flygövningar och skjutningar inom regionen. Arbetsgruppen framhåller, att de här nämnda konsekvenserna för den militära verksamheten inte betingas enbart av saltholmstrafiken utan också av den allmänt ökande civila flygtrafiken i Öresundsområdet.

Trafiksamordningen mellan Saltholm och Sturup innebär bl. a. begränsad rörelsefrihet i höjddled för trafiken. Sålunda måste saltholmstrafiken i vissa situationer hållas nere på flyghöjder under sturupstrafiken, medan i andra situationer sturupstrafiken måste hållas nere under saltholmstrafiken. Banutnyttjandet vid Saltholm och Sturup måste med hänsyn till tillgängligt luftrum samordnas.

Sturups flygplats kommer på grund av det luftrum som krävs för en flygplats på Saltholm inte att kunna byggas ut till en flygplats som kan jämföras med exempelvis ett fullt utbyggt Arlanda. Årskapaciteten med planerat tvåbanesystem beräknas dock kunna uppgå till närmare 200 000 flygplansrörelser.

I fråga om flygtrafikledningens organisation påtalar arbetsgruppen de krav som härrör från de komplicerade trafikledningsproblemen inom området. Med hänsyn härtill blir det nödvändigt med bl. a. likartad teknisk utrustning för trafikövervakning samt likartad utbildning för trafikledarpersonal. Detta förutsätter gemensam planering och samordning. Någon total sammanslagning av de båda berörda kontrollcentralerna i Danmark och Sverige är enligt gruppen inte påfordrad. En gemensam trafikledningenshet för trafikavvecklingen i vissa delar av luftrummet kan emellertid bli nödvändig.

Genom att det av trafikledningsskäl blir nödvändigt att samarbetet mellan svensk och dansk trafikledning äger rum utan någon fördröjning, kommer det att bli möjligt för det svenska luftförsvaret att omedelbart identifiera känd flygverksamhet i luftrummet över sydvästra Skåne. Däremot begränsas möjligheterna ytterligare för militära flygplan att med iakttagande av gällande internationella trafikledningsbestämmelser

uppträda inom området t. ex. för att identifiera och avvisa icke tillåten flygverksamhet.

### *Flygbuller*

Bullerberäkningarna har avsett tre alternativa bansystem. Av störst intresse har härvid varit det tidigare nämnda huvudalternativet. Detta, som visas i fig. 1 (s. 42), består av tre östliga parallella banor i riktning 03/21 (huvudbanor) och två nordliga parallella banor i riktning 14/32 (tvärbakor).

Banutnyttjandet är i huvudsak beroende av vindförhållanden samt trafikens ursprung och destination. Den förutsatta procentuella fördelningen över året av starter och landningar på de olika banorna anges sålunda, att 25 % avser bana 03, 65 % bana 21, 6 % bana 14 och 4 % bana 32.

Bullerberäkningar har utförts för åren 1985 och 2000 och har skett dels enligt den svenska beräkningsmetoden (kritisk bullergräns) och dels enligt den danska metoden (CNR-metoden).

För beräkningarna har Köbenhavns lufthamnsväsen uppskattat antalet flygplansrörelser per år. Dessa har, exkl. allmänflyg, angetts till 283 000 för år 1985 och 400 000 för år 2000.

Trafiken beräknas fördela sig över dygnet med 65 % på dagtid (07.00—18.00), 20 % på kvällstid (18.00—23.00) och 15 % på nattid (23.00—07.00).

De typer av luftfartyg som väntas trafikera flygplatsen på Saltholm omkring år 1985 förutsätts i beräkningarna representerade av flygplanstyperna DC-9, DC-8 och DC-10, samtliga med turbofläktmotorer. De flygplan som väntas trafikera Saltholm omkring sekelskiftet förutsätts representerade av DC-10.

År 1985 förutsätts 25 % av flygplansrörelserna avse trafik med tungt lastade plan representerade av DC-8 och DC-10 och 75 % av flygplansrörelserna trafik med plan representerade av DC-9 samt lätt lastade plan av typ DC-8 och DC-10. År 2000 förutsätts samma procentuella fördelning på tung och lätt trafik, dvs. 25 % resp. 75 %. Den tunga trafiken förutsätts representerad av tungt lastade plan av typ DC-10 och den lätta trafiken av samma plan lastade för intereuropeisk trafik.

För resp. flygplanstyper har ljuddata resp. flygprofiler preciserats. Flygvägar för ut- och inflygning framgår av material, som lämnats av danska luftfartsmyndigheten. Ytterligare förutsättningar för beräkningarna i fråga om trafikfördelning, glidbanevinkel, spridning vid in- och utflygning, väderförhållanden m. m. anges närmare i rapporten.

De svenska beräkningarna har utförts av flygtekniska försöksanstalten. Resultatet av beräkningarna avseende nämnda huvudalternativ framgår av fig. 2.

År 1985 kommer enligt beräkningarna kritisk bullergräns att nå in

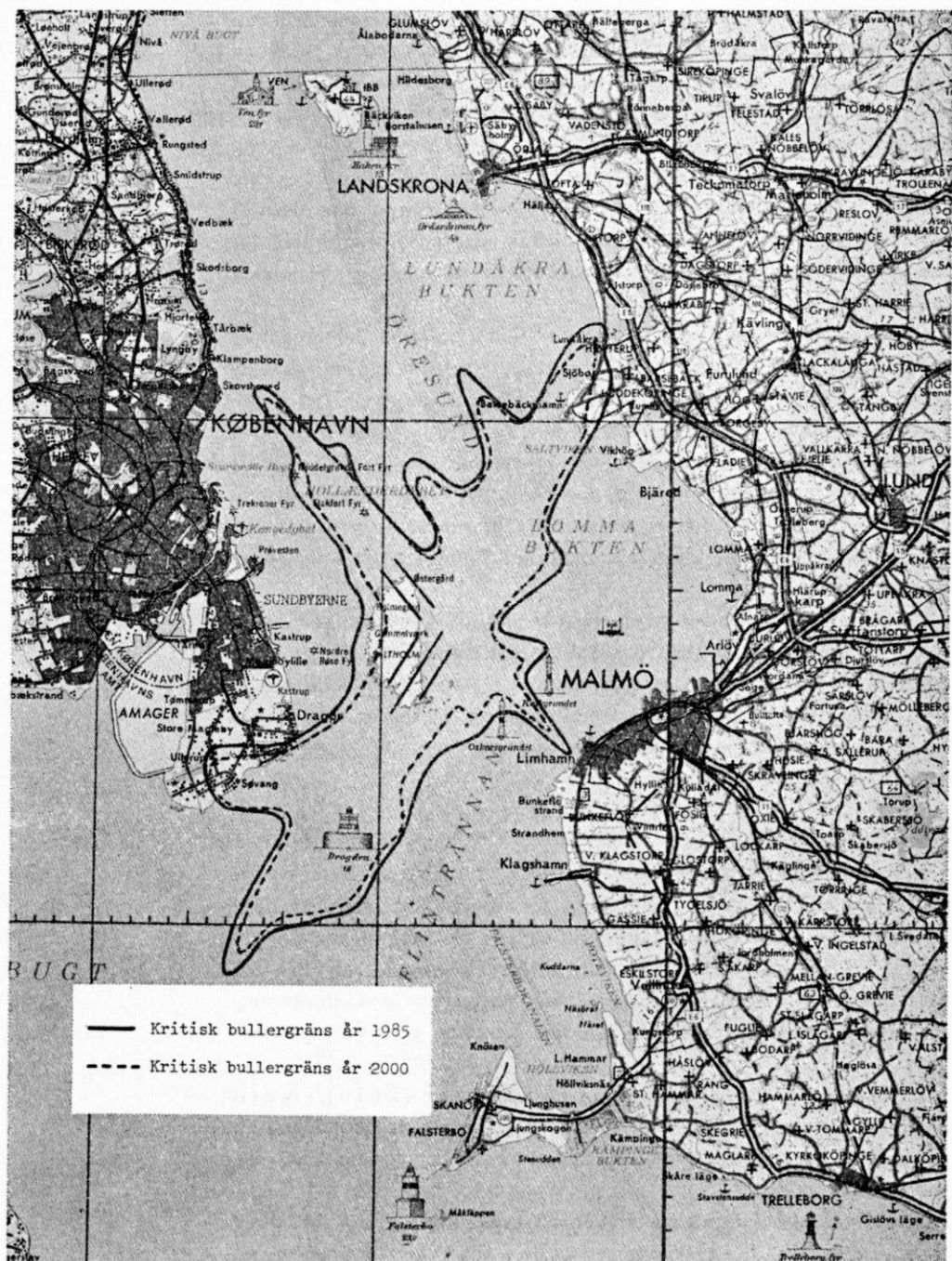


Fig. 2. Resultat av flygbullerberäkningar. Kritisk bullergräns för åren 1985 och 2000.

över ett område vid Barsebäck och tangera kusten vid Limhamn, dock utan att där gå in över svenskt område. På dansk sida kommer en del av södra Amager att täckas, medan kritisk bullergräns inte når fram till kusten i området norr om Köpenhamn. En bullergräns motsvarande kritisk bullergräns minskad med 5 dB täcker enligt beräkningarna vissa delar av Malmöområdet och ytterligare områden vid Barsebäck. På dansk sida täcks i detta fall en stor del av Amager och ett område norr om Köpenhamn. För år 2000 är enligt beräkningarna kritisk bullergräns och gränsen kritisk bullergräns minskad med 5 dB något gynnsammare än för år 1985.

Om de äldre flygplan som beräknas trafikera Saltholm bullerdämpas genom s. k. retrofit, bedömer gruppen att det område som innesluts av kritisk bullergräns kommer att minska och i stort motsvara det i rapporten redovisade området för kritisk bullergräns ökad med 5 dB, dvs. ett område som ligger helt utanför svenskt landområde.

De danska bullerberäkningarna, som enligt det föregående utförts enligt den s. k. CNR-metoden, redovisar bullerstörningar över svenska och danska landområden av ungefär samma omfattning som de svenska beräkningarna.

Arbetsgruppen konstaterar, att vissa av förutsättningarna för de utförda beräkningarna är relativt svåra att bestämma med någon större noggrannhet för tidsperioder, som ligger så långt fram i tiden som 1985—2000. Resultaten av bullerberäkningarna får därför inte betraktas som i detalj slutgiltiga. De anger storleksordningen av de bullerexponeringar som uppkommer.

### Remissyttranden

Efter remiss har yttranden över arbetsgruppens bullerberäkningar avgetts av flygtekniska försöksanstalten, socialstyrelsen, luftfartsverket, statens naturvårdsverk, statens planverk, länsstyrelsen i Malmöhus län, trafikbullerutredningen, Malmö kommun, Sydvästra Skånes kommunalförbund. Vidare har yttranden avgetts av Löddeköpinge kommun, Landskrona kommun, Lomma kommun och Vellinge kommun.

I fråga om den av arbetsgruppen använda beräkningsmetoden konstaterar flygtekniska försöksanstalten, att kritisk bullergräns enligt 1956 års flygbullerutredning är det störningsmått som man i dag har att hålla sig till.

Trafikbullerutredningen framhåller, att utredningen enligt sina direktiv skall undersöka hur bedömningen av de totala bullerstörningarna omkring flygplatser bör ske och i anslutning härtill överväga i vilken omfattning beräkningsmetoden för kritisk bullergräns bör vidareutvecklas. Utredningen har utarbetat ett förslag till ny immissionsnorm för flygbuller men har ännu inte tagit slutlig ställning till förslaget. Den nya normen torde emellertid enligt utredningen med stor sannolikhet inte

komma att innebära att bullerstörningarna kommer att bedömas strängare än vid tillämpning av kritisk bullergräns enligt 1956 års flygbullerutredning. Det erinras i anslutning härtill om att det enligt 1956 års utredning förväntades att ca 20 % av den exponerade befolkningen vid kritisk bullergräns skulle bli starkt störd. Sociologiska undersökningar, som under senare år utförts i Sverige av omgivningshygieniska avdelningen vid statens naturvårdsverk, har emellertid visat att andelen starkt störda vid kritisk bullergräns inte är 20 % utan högst 10 %. Även *flygtekniska försöksanstalten* och *statens naturvårdsverk* poängterar dessa resultat rörande störningsutbredningen vid kritisk bullergräns.

*Statens naturvårdsverk* konstaterar att bullerexponeringen från flygplan i regel uttrycks som ett index ("kritisk bullergräns" är ett sådant index), där i första hand antal överflygningar och bullernivåer från enskilda flygplan vägs in enligt den s. k. lika energiprincipen. Sambandet mellan utbredning av störningar och denna typ av index för flygbuller är enligt naturvårdsverket relativt starkt. En analys av det material, som omgivningshygieniska avdelningen vid naturvårdsverket tagit fram i samband med sociologiska undersökningar vid bl. a. ett antal skandinaviska flygplatser under åren 1969—1972, visar emellertid att en förbättrad korrelation mellan bullerexponeringar och utbredning av störningar erhålls om andra bedömningsprinciper tillämpas. Enligt dessa principer är överflygningsfrekvensen endast av betydelse för att klassificera ett visst område som hög- eller lågexponerat. Inom varje område bestäms störningens omfattning av bullernivån från den mest bullrande flygplanstypen som regelbundet förekommer vid flygplatsen. De kriterier som utvecklats med ledning av de nämnda sociologiska undersökningarna ger enligt naturvårdsverket möjlighet till en säkrare medicinsk-hygienisk bedömning än "kritisk bullergräns".

I fråga om förutsättningarna för de gjorda bullerberäkningarna konstaterar *flygtekniska försöksanstalten*, att arbetsgruppen vid beräkning av kritisk bullergräns för åren 1985 och 2000 använt bullermattor som är representativa för trafikflygplan av årgång 1970. Under senare år har enligt anstalten ett omfattande forsknings- och utvecklingsarbete bedrivits för att få fram tystare flygplansmotorer. Det första resultatet av dessa ansträngningar kan man redan se i den nya klassen av s. k. jumbojetplan. Trots mer än dubbla dragkraften avger motorerna hos dessa plan mindre buller än de motorer som sitter i dagens DC-8- och DC-9-plan. Ett annat resultat är de redan färdiga prototyperna till ersättningsmotorer för flygplan av typerna DC-8, DC-9, B 707, B 727 m. fl. Dessa motorer ger bullermattor som ligger ca 10 dB(A) under dem som arbetsgruppen redovisar för DC-8 och DC-9. Inom ett fåtal år kommer enligt anstalten flygbolagen att kunna köpa sådana ersättningsseter (retrofit) till bl. a. DC-8 och DC-9, och flygplan tillverkade efter år 1976 planeras vara försedda med sådana motorer.

För DC-10 och andra plan av "jumbotyp" är enligt anstalten situationen något annorlunda. Motorerna för dessa plan har redan från början konstruerats för att vara tysta, och en ytterligare sänkning av bullernivån kan därför inte väntas bli så stor. Nya konstruktioner av motor-gondolerna med förbättrade ljudabsorberingsegenskaper kommer dock enligt anstalten redan inom några år att ge bullermattor, som är ca 5 dB(A) mindre än de som redovisas av arbetsgruppen för dessa flygplan.

Moderna trafikflygplans livslängd är enligt anstalten 10 à 15 år. På grund av trafikens starka tillväxt kommer de plan, som tas i bruk i början av 1970-talet, att utgöra endast en mindre del av flygplansbeståndet år 1985. Anstalten anser därför att det varit motiverat att vid beräkningen av den kritiska bullergränsen utgå från bullermattor, som varit 5 dB(A) mindre än de som redovisas av arbetsgruppen, i varje fall beträffande landning.

I fråga om den av utredningen använda glidvinkeln vid landning påpekar *flygtekniska försöksanstalten*, att det framför allt i USA pågår utveckling av instrument och procedurer, som kommer att tillåta en brantare glidvinkel. Enligt anstalten är det mycket sannolikt att detta åtminstone för år 2000 kommer att ha resulterat i kortare bullermattor.

Resultatet av bullerberäkningarna kommenteras av ett par remissinstanser.

*Naturvårdsverket* har utgått från sina tidigare angivna bedömningsföresättningar. Vid sin analys av bullersituationen har verket utgått från att andelen "mycket störda" i den exponerade befolkningen runt Saltholm skall understiga 10 %, dvs. samma störningsutbredning som nu anses gälla vid kritisk bullergräns. Det konstateras, att störningarna enligt verkets bedömning kommer att sträcka sig längre både vid Barsebäcksområdet och på Amager men att vid Malmö—Limhamn störningarna kommer att bli mindre än vad arbetsgruppen räknat med. *Naturvårdsverket* betonar att verket valt att beräkna bullerstörningarnas utbredning för de minst gynnsamma förhållandena. Bl. a. har den mest bullrande flygplanstypen, DC-8-63, förutsatts förekomma inom samtliga flygvägar år 1985. *Naturvårdsverket* anser att man enligt den nya bedömningsmetoden har möjligheter att reglera bullerexponeringen på olika sätt. Bullret över bl. a. svenskt område skulle minska om man för de mest bullrande flygplanen använde de från bullersynpunkt gynnsammaste inflygningsprofilerna. Eftersom bullret från den mest störande flygplanstypen blir normerande för den hygieniska bullergränsen, bör enligt verket åtgärder för att dämpa bullret från sådana flygplan prioriteras. För flygplatser kommer en uteslutning av särskilt bullrande flygplanstyper att medföra en mot bullermattan svarande minskning av den hygieniska bullergränsen.

*Sydvästra Skånes kommunalförbund* konstaterar, att de framlagda

bullermattorna är betydligt mindre än de som redovisades i tidigare utredningar. Förbundet anser det förvånansvärt att de nu presenterade bullermattorna för Saltholm inte blir nämnvärt större än de som beräknats för Sturup.

I övrigt har remissinstanserna endast mera allmänna kommentarer till de av arbetsgruppen framlagda resultaten. Bl. a. påpekas osäkerheten i resultaten.

Flera remissinstanser hänvisar till att det av arbetsgruppens bullerberäkningar framgår att bl. a. vissa delar av Skåne kommer att utsättas för bullerstörningar om en flygplats förläggs till Saltholm. Med hänsyn härtill bör möjliga åtgärder vidtas för att minska dessa bullerstörningar.

*Länsstyrelsen i Malmöhus län* konstaterar sålunda att Barsebäckshalvön kommer att utsättas för kritiskt buller såväl år 1985 som år 2000. Med hänsyn till att det inom den kritiska bullergränsen inträder en mot bullerstyrkan tilltagande risk för sanitära olägenheter vidhåller länsstyrelsen sin tidigare uttalade uppfattning att kritiskt buller över bebyggt svenskt markterritorium ej kan godtas. Enligt länsstyrelsens mening bör det göras sådana ändringar av banriktningarna och andra justeringar att kritiskt buller inte läggs över vare sig svenska eller danska markområden. Det synes enligt länsstyrelsen vara möjligt att uppnå detta genom att vrida det nord-sydliga bansystemet  $10^\circ$  motsols. En viss vridning av det nord-sydliga bansystemet motsols bör också övervägas enligt *socialstyrelsen*, *statens naturvårdsverk*, *Malmö kommunstyrelse*, *Sydvästra Skånes kommunalförbund* och *Löddeköpinge kommun*.

*Länsstyrelsen i Malmöhus län* anser, att även andra åtgärder bör övervägas såsom ändring av banlägena, banutnyttjandet, flygrörelser m. m. Vidare understryker länsstyrelsen vikten av att strikta regler tillämpas för trafikdirigering till och från Saltholm samt att största möjliga hänsyn tas till bulleraspekten vid utnyttjandet av bansystemet. *Löddeköpinge kommun* framhåller att, om huvudbanorna inte kan vridas till en nord-sydlig riktning, de bör placeras på nordvästra delen av Saltholm. Om en sådan lösning inte är möjlig, bör andra åtgärder vidtas som innebär samma resultat i fråga om minskade bullerstörningar över Barsebäckshalvön och minskade risker vid flygning över kärnkraftverket vid Barsebäck med därtill hörande ledningssystem. Även *Sydvästra Skånes kommunalförbund* anser, att möjligheterna bör undersökas att förskjuta banlägena för huvudbanorna ytterligare åt väster för att minska bullerstörningarna.

I fråga om lämpligheten att anlägga en flygplats på Saltholm har ett flertal remissinstanser gett uttryck åt en positiv inställning.

Enligt *flygtekniska försöksanstalten* kan man från bullersynpunkt knappast tänka sig ett bättre läge för en storflygplats i regionen än på

Saltholm. *Statens naturvårdsverk* finner att en överflyttning av flygtrafiken från Kastrup till Saltholm kommer att innebära en väsentlig förbättring av bullermiljön för stora befolkningsgrupper, i synnerhet på Amager.

*Länsstyrelsen i Malmöhus län* förklarar sig fortfarande vara av den uppfattningen att anläggandet av en storflygplats på Saltholm blir av stor betydelse för Öresundsregionens utveckling. Samtidigt understryks, att utbyggnaden av Saltholm måste ske med noggrant beaktande av bullerproblem och andra miljöfrågor. *Malmö kommun* ställer sig också positiv till förläggandet av en storflygplats på Saltholm. Kommunstyrelsen finner det emellertid nödvändigt att ytterligare undersökningar och åtgärder vidtas för att i största möjliga utsträckning eliminera de bullerstörningar och andra immissioner över Malmö och Skånekusten, som kan befaras från en flygplats på Saltholm. *Sydvästra Skånes kommunalförbund* framhåller betydelsen av att frågorna om den fasta förbindelsen i KM och storflygplatsen på Saltholm snarast löses. Lösningen av dessa frågor är nämligen av avgörande betydelse för bebyggelseplaneringen inom kommunalförbundets verksamhetsområde.

Om möjligheter saknas att påverka läget för lufthamnen återstår det enligt *statens planverk* att låta samhällsplaneringen rätta sig efter det faktum att Saltholm definitivt blir läget för flygplatsen. I sådant fall bör kritisk bullergräns minskad med 5 dB(A) tjäna som varningsgräns för planeringen.

Frågan om en **bullerskyddszon** tas upp av *luftfartsverket*. Detta upplyser, att verket i samråd med planverket lagt fast särskilda s. k. bullerskyddszoner för flygplatsen vid Sturup och att sådana zoner också övervägs för den nya flygplatsen i Göteborgsregionen. Dessa zoner har bestämts med utgångspunkt i dels kritisk bullergräns, dels planverkets norm om kritisk bullergräns skärpt med 5 dB(A). Luftfartsverket tillämpar bullerskyddszoner på så sätt att verket vidtar åtgärder för att kritiskt buller inte skall uppkomma utanför zongränsen. Enligt verket bör en liknande bullerskyddszon läggas fast även för Saltholm. Innehavaren av flygplatsen bör — på samma sätt som luftfartsverket för sina stora flygplatser — ansvara för att kritiskt buller inte uppkommer utanför zongränsen.

*Trafikbullerutredningen* anser att den av arbetsgruppen redovisade kritiska bullergränsen inte bör läggas fast i en eventuell överenskommelse om reglering av flygbullerstörningar från en flygplats på Saltholm. I en sådan överenskommelse bör i stället enligt utredningen anges en gränslinje, som med viss marginal inrymmer den teoretiskt beräknade kritiska bullergränsen men som samtidigt i stort ansluter till denna gräns. Bullernivåerna utanför gränslinjen bör inte få överstiga de nivåer som motsvarar kritisk bullergräns eller de nivåer som framdeles kan komma att ersätta kritisk bullergräns.

*Statens planverk* framhåller att verket som lämplig gräns för samhällsplanering under senare år föreslagit kritisk bullergräns skärpt med 5 dB(A). Verket föreslår därför, att som gräns för flygbullerstört område runt Saltholm får gälla den framräknade kritiska gränsen minskad med 5 dB(A). Denna gräns bör tjäna som varningsgräns för planeringen.

I fråga om kontroll av bullerstörningar meddelar *luftfartsverket*, att verket i samverkan med berörda kommuner f. n. installerar ett datortekniskt bullermätssystem vid Arlanda flygplats för att kunna övervaka dess bullerskyddszon. Ett motsvarande kontrollsystem bör enligt luftfartsverket skapas för övervakning av flygverksamheten vid Saltholm. I anslutning härtill bör överenskommelse träffas om handläggningsrutiner för buller- och andra miljöärenden. — Även *socialstyrelsen* och *trafikbullerutredningen* framhåller angelägenheten av att efterlevnaden av föreslagna bullerbestämmelser rörande Saltholm kontrolleras.

## 5. Järnvägsförbindelse Helsingör — Helsingborg

Frågan om en fast järnvägsförbindelse Helsingör—Helsingborg har, såsom framgår av den tidigare redovisningen, studerats ingående av olika utredningar och av de svenska och danska järnvägsförvaltningarna (SJ och DSB). Den lösning som härvid framstått som fördelaktigast har varit en s. k. sänktunnel mellan de centrala delarna av Helsingör och Helsingborg. De båda järnvägsförvaltningarna har i augusti 1972 i en översiktlig redogörelse presenterat den tunnellslösning som enligt förvaltningarna bör väljas.

### Järnvägstunnelns tekniska utformning. Anläggningskostnader m. m.

Det aktuella tunnellsäget, som närmare framgår av karta B i regeringsöverenskommelsen, överensstämmer i huvudsak med ett av öresundsgrupperna föreslaget läge för en järnvägstunnel i HH-läget. Tunneln avses på delen mellan kustlinjerna utförd som en enkelspårig, cirkulär sänktunnel av betong. I djupfåran föreslås tunneln få samma höjdläge som angavs av öresundsgrupperna, dvs. tunnelns täckande stenlager får en högsta höjd av 24 m under medelvattenytan.

Järnvägsanslutningen på svensk sida förutsätts emellertid få en annan sträckning än den som föreslogs av öresundsgrupperna. Från kustlinjen avses järnvägen dras i tunnel i den s. k. landborgen, där en ny personstation kan anläggas. Från kustlinjen och fram till anslutningen med nuvarande dubbelspår vid rangerbangården förutsätts järnvägen bli dubbelspårig. Den i öresundsgruppernas betänkande angivna biltågsterminalen i Helsingborg har slopats. Överföring av bilar med biltåg den korta sträckan i HH-läget bedöms numera av järnvägsförvaltningarna som orealistisk.

På dansk sida dras järnvägen i tunnel under Helsingör och ansluts till den nuvarande kustbanan söder om Helsingör. Även på danska sidan blir järnvägen dubbelspårig från kustlinjen.

Mellan kustlinjerna blir tunnellängden ca 4,5 km. Medräknas järnvägstunnlarna i land blir den totala tunnellängden ca 9 km.

De av SJ och DSB beräknade *anläggningskostnaderna samt årliga drift- och underhållskostnaderna* för tunneln framgår av följande sammanställning. Kostnaderna, som anges i 1971 års prisnivå, innefattar inte räntor under byggnadstiden m. m.

Del av förbindelsen	Anläggningskostnad Milj. kr.	Drift- och underhållskostnader Milj. kr.
Danska anslutningar	115	0,4
Tunnel mellan kustlinjerna	350	1,2
Svenska anslutningar	130	0,5
Totalt	595	2,1

Den svenska andelen av anläggningskostnaderna skulle — vid en lika delning av kostnaderna för tunneln mellan kustlinjerna — bli (175 + 130 =) 305 milj. kr. Medräknas räntor under byggnadstiden m. m. blir kostnaderna närmare 400 milj. kr.

Den egentliga byggnadstiden för en enkelspårig tunnel med anslutningar beräknas till ca 5 år. Härtill kommer en förberedelsetid av ca 3 år.

### Lönsamhetskalkyler

Det redovisade tunnelförslaget har legat till grund för de förnyade lönsamhetsbedömningar av en tunnel som SJ och DSB framlagt i slutet av januari 1973. SJ redovisade härvid en kalkyl för den svenska delen av tunnelförbindelsen och DSB en kalkyl för den danska delen. Kalkylerna skiljer sig åt i vissa avseenden. Sålunda räknar SJ med en lägre trafikutveckling över Öresund än DSB. Vidare är bedömningarna olika, bl. a. när det gäller trafiken och investeringsbehovet på tåg färjeleden Malmö—Köpenhamn.

Enligt SJ:s kalkyl förräntas den svenska investeringen i tunnelprojektet, om tunneln tas i bruk år 1980, med 6,8 % detta år. Tas tunneln i bruk år 1985, blir förräntningen 8,1 % detta år. Förräntningen ökar med tiden i anledning av den ökande trafiken.

Enligt DSB:s kalkyl förräntas en dansk investering i tunnelprojektet, om tunneln öppnas år 1980, med 8,2 % detta år. Öppnas tunneln år

1985, blir förräntningen då 10 %. Enligt DSB kan förräntningen år 2000 beräknas uppgå till ca 27 % för en tunnel som tas i bruk år 1980.

SJ anser den företagsekonomiska lönsamheten för en tunnel — under vissa alternativa antaganden om den fortsatta färjetrafikens utbyggnad — vara svag. På grundval av föreliggande trafikprognoser och lönsamhetskalkyler är det enligt SJ inte möjligt att under ifrågasatt tidsperiod prioritera en tunnel inom de investeringsramar SJ kan räkna med. Om tunneln skall byggas, förutsätter SJ att behövlig höjning av eljest erforderliga investeringsramar sker samt att SJ kompenseras för företagsekonomiskt icke motiverad tidigareläggning av investeringar.

DSB anser å sin sida att HH-tunneln bör byggas snarast möjligt. Motiveringen härför är dels att tunneln enligt DSB är företagsekonomiskt räntabel och dels att den ger en långsiktig lösning av kapacitetsproblemen i fråga om överföring av järnvägsagnar.

Utöver lönsamhetskalkylen pekar DSB på en rad andra faktorer som talar för en tunnellsösning. Det framhålls

- att färjedriften är mycket löneintensiv och kommer att bli väsentligt dyrare i förhållande till tunneldriften än vad beräkningarna visar,
- att tunneln innebär driftmässiga rationaliseringsvinster,
- att fasta vägförbindelser i KM och över Stora Bält utan samtidig etablering av HH-tunneln kan förrycka konkurrensförhållandena mellan järnväg och lastbil,
- att tidsvinster uppkommer för passagerare och gods,
- att den tvärgående färjetrafiken reduceras,
- att det vid införandet av automatkoppel kan uppstå problem vid färjor.

Enligt DSB är det inte någon tvekan om att det är en klar fördel både drifts- och samhällsekonomiskt att ersätta en mycket löneintensiv och inflationskänslig färjedrift med en tunnel, som när den är byggd har i huvudsak fasta och oförändrade kostnader.

## 6. 1973 års regeringsöverenskommelser

Som resultat av de under år 1973 förda svensk-danska öresunds-förhandlingarna har såsom nämnts träffats två regeringsöverenskommelser mellan Sverige och Danmark, vilka undertecknades den 8 juni 1973. Den ena överenskommelsen avser fasta förbindelser över Öresund. Den andra överenskommelsen avser flygtrafikledningstjänst m. m. med anledning av tillkomsten av en dansk flygplats på Saltholm. De båda överenskommelserna jämte protokoll, som har undertecknats i anslutning till dessa, torde få fogas som *bilaga 1* och *bilaga 2* till statsrådsprotokollet i detta ärende.

## Överenskommelsen om fasta förbindelser över Öresund

Överenskommelsen om fasta förbindelser över Öresund innehåller två huvudavsnitt, ett om en vägförbindelse och ett om en järnvägsförbindelse.

Vägavsnittets inledande bestämmelser finns i artiklarna 1—3. Sverige och Danmark förklarar sig vara ense om att en avgiftsfinansierad fast vägförbindelse över Öresund, KM-leden, skall byggas och drivas mellan Köpenhamn och Malmö enligt bestämmelserna i överenskommelsen. Länderna utgår från att en fast vägförbindelse över Stora Bält kommer till stånd enligt ett danskt lagförslag.

Sverige förbinder sig att finansiera och bygga KM-leden under de förutsättningar som anges i överenskommelsen. Såvitt gäller danskt territorium medger Danmark å sin sida att Sverige bygger KM-leden. Sverige åtar sig att driva arbetet på KM-leden med sikte på att leden skall kunna öppnas för allmän trafik så snart som möjligt och senast år 1985. Danmark utfäster sig att medverka här till i den mån det ankommer på Danmark.

KM-ledens sträckning, omfattning och utformning behandlas i artiklarna 4—6 och i bilaga 1 till överenskommelsen. Leden skall utföras som motorväg med sex körfält, dras i sträckningen Kastrup—Saltholm—Limhamn och anslutas till en flygplats på Saltholm. Mellan Kastrup och Saltholm utförs leden som tunnel under Drogden och förläggs på sådant djup att seglationsleden i framtiden kan göras 10 m djup. Över Saltholm dras leden utanför flygplatsens bansystem och terminalområde och förläggs på bank innanför de västra och södra delarna av invallningen för flygplatsen. På Saltholms västsida anläggs en trafikplats, där en väg från flygplatsens terminalområde ansluts till leden.

Mellan Saltholm och Limhamn utförs leden som bro med en segelfri höjd över normal högvattenyta av minst 50 m i Flintrännen och minst 25 m i Trindelrännen. Den segelfria bredden skall på dessa ställen vara minst 300 m resp. minst 200 m. Regeringarna förklarar sig emellertid vara medvetna om att den tillståndsprovning som krävs för KM-leden enligt svensk och dansk rätt kan komma att leda till ändringar i bestämmelserna om leden. Det är särskilt bestämmelserna om segelfri höjd för bron mellan Saltholm och Limhamn som avses.

Till leden räknas förutom själva vägen dels trafikplatsen på Saltholm, dels nödvändiga områden för tullbehandling, passkontroll och avgiftsupptagning. Länderna skall träffa närmare överenskommelse om ledens sträckning och omfattning.

Kollektiva persontransporter förutsätts bli utförda med buss. För bussar i linjetrafik skall god framkomlighet eftersträvas mellan de cen-

trala delarna av Köpenhamn och Malmö. För det ändamålet skall reserverade körfält anordnas eller andra trafiktekniska åtgärder vidtas. För att det i framtiden skall bli möjligt att använda annat kollektivtrafiksystem skall länderna träffa särskild överenskommelse om anordningar att utföras i anslutning till KM-leden som underlättar en övergång till ett sådant system.

Om Danmark begär det före en viss angiven tidpunkt, skall tunneln under Drogden kompletteras med en tunneldel för järnvägstrafik till Saltholm. Om de frågor som aktualiseras genom tillkomsten av en sådan tunneldel träffar länderna särskild överenskommelse. En riktpunkt skall då vara, att Danmark betalar merkostnaderna för ifrågavarande tunneldel och även skälig del av de gemensamma kostnaderna för hela tunnelanläggningen.

I artikel 7 förklarar de båda länderna sig vara ense om att planeringen på Amager och Saltholm skall inriktas på att KM-leden skall byggas ut med en förbindelse mellan Dragör och Saltholm, Dragörleden, när trafikförhållandena påkallar det. Länderna skall — när frågan aktualiseras — träffa särskild överenskommelse om Dragörledens närmare sträckning, omfattning och utformning och om finansiering, byggande och drift av leden.

Frågan om svenskt verkställande organ för KM-leden behandlas i artikel 8. Sverige kan uppdra åt ett aktiebolag att handha projektering och annan förberedelse för leden och även byggandet och driften. Staten skall alltid ha aktiemajoritet i bolaget.

Förberedelse och byggande av KM-leden behandlas i artiklarna 9—16. Det konstateras att Sverige svarar för förberedelser och byggande av leden. I den omfattning Sverige begär det är Danmark emellertid berett att för Sveriges räkning svara för förberedelse och byggande av leden på sträckan Amager—Saltholm och sträckan över Saltholm.

För frågor om förberedelse och byggande av leden bildar länderna en gemensam samrådsgrupp. Särskild överenskommelse skall träffas för samordning av frågor om förberedelse och byggande av KM-leden och flygplatsen och för samordning av arbetena på och vid Amagers kust när det gäller KM-leden och den anslutande motorvägen på Amager.

Inom ramen för de villkor som framgår av överenskommelsen skall sådana lösningar eftersträvas vid förberedelserna och byggandet som primärt tillgodoser trafikanternas intressen.

Byggandet av tunneln under Drogden och bron mellan Saltholm och Limhamn skall bjudas ut till internationell entreprenadtävling.

Sverige uttalar sin avsikt att anlita nordisk arbetskraft för byggandet av KM-leden i den utsträckning som är möjlig med hänsyn till att leden skall utföras på ett ändamålsenligt sätt.

De land- och vattenområden och den havsbotten som behövs för KM-leden mellan nuvarande kustlinjer ställer länderna till förfogande utan ersättning. I ett protokoll till överenskommelsen antecknas att länderna är ense om att de landområden som behövs för KM-leden vid Limhamn och Kastrup skall bestämmas med sikte på att en från trafikanternas synpunkt ekonomiskt rationell lösning skall åstadkommas. KM-ledens västra gräns dras ungefär vid Amager Strandvej. Om expropriation behövs i fråga om området vid Kastrup, är Danmark berett att ombesörja expropriationen för Sveriges räkning.

Danmark åtar sig att anlägga och vidmakthålla en invallning vid Saltholm och att hålla vattnet innanför den på en för leden lämplig nivå.

Anslutningsvägar med motorvägsstandard skall byggas av vardera landet för sig, bl.a. till Vestmotorvejen i Danmark och till väg E 6 vid Åkarp i Sverige. Anslutningsvägarna skall öppnas för allmän trafik senast samtidigt med leden. Med hänsyn härtill skall Sverige lämna Danmark särskild underrättelse viss tid i förväg, om leden beräknas bli färdigbyggd före år 1985.

Frågor om driften av KM-leden behandlas i artiklarna 17 och 18. Länderna konstaterar att Sverige i egenskap av ägare till leden svarar för driften. Danmark förklarar sig emellertid berett att för svensk räkning handha driften, bl. a. avgiftsupptagningen, inom danskt territorium i den utsträckning som Sverige önskar det. Strävan skall vara att driften av leden sker på sådant sätt som primärt tillgodoser trafikanternas intressen.

Bestämmelser om redovisning och insyn finns intagna i artiklarna 19 och 20. Sverige skall varje år under anläggnings- och drifttiden lämna Danmark redovisning för KM-leden. När leden har byggts färdig, lämnar Sverige en samlad ekonomisk redovisning för anläggandet av leden.

Sverige utfäster sig att bereda Danmark insyn i frågor som rör KM-leden, när det gäller förberedelse, byggande, drift eller ekonomisk redovisning. Danmark kan begära upplysningar och material för att kunna bedöma sådana frågor. Frågor som har samband med KM-leden skall fortlöpande behandlas i den gemensamma samrådsgruppen. Sverige förklarar sig berett att i all möjlig utsträckning ta hänsyn till de synpunkter som anförs av Danmark.

Frågor om avgiftssättning, kostnader och fondering behandlas i artiklarna 21—23 och bilaga 2 till överenskommelsen.

De avgifter som tas ut av trafikanterna skall täcka drift- och kapitaltjänstkostnaderna och medge fondering. Fonderade medel skall användas för att underlätta en jämn avgiftssättning, för att täcka större reparationskostnad eller för att komplettera eller bygga ut KM-leden på sätt länderna enas om.

När Sverige tar upp lån för KM-leden, skall sådana villkor eftersträvas att kapitaltjänstkostnaderna för den första drifttiden begränsas till ränta och att amorteringarna därefter blir mindre i början och större under senare delen av amorteringstiden. Anläggningsskapitalet bör vara avskrivet senast 25 år efter det att leden har öppnats för allmän trafik.

Sverige skall bereda Danmark insyn i förhållanden som är av betydelse för beslut om avgift på KM-leden. Viss tid innan nya avgiftsbeslut avses bli tillämpade, skall Sverige inleda samråd med Danmark om de nya avgifterna.

Bilaga 2 till överenskommelsen innehåller definitioner av begreppen driftkostnad och kapitaltjänstkostnad, bestämmelser om ränta på och återbetalning av kapitalinsats i bolaget och regler om fondering. För större reparationer och för utbyggnad av leden skapas en fond genom påslag på avgifterna. Fonderingen begränsas dels genom att påslaget inte får överstiga särskilt angivna procent av de belopp som beräknas för att täcka drift- och kapitaltjänstkostnaderna, dels genom att fonderingen skall upphöra när fonden uppgår till ett belopp som motsvarar 15 procent av de sammanlagda investeringskostnaderna. För att skapa en utjämningsfond får avgifterna ökas i takt med den allmänna prisutvecklingen även om intäkterna därigenom överstiger vad som behövs för att täcka drift- och kapitaltjänstkostnaderna och fondering för reparation och utbyggnad. Avsättning till utjämningsfonden skall upphöra när fonden motsvarar återstående amorteringar eller, när amorteringarna har betalats, två års driftkostnader.

Bilagan innehåller också bestämmelser om avgiftsstrukturen. Avgift uttas per fordon eller fordonskombination oberoende av antalet passagerare. För personbil uttas en enhetlig avgift och för buss en avgift som är anpassad till bussens storlek. För lastbil med eller utan släpfordon uttas avgift per ton totalvikt. För övriga fordon och fordonskombinationer fastställs avgift med ledning av de nämnda principerna.

För resa Amager—Saltholm och för resa Saltholm—Limhamn sätts avgiften till avrundat en tredjedel resp. två tredjedelar av avgiften för resa Amager—Limhamn. Denna bestämmelse kan ändras, om investeringskostnaderna eller trafiken och fördelningen av kostnaderna eller trafiken på de olika delarna av KM-leden påtagligt avviker från vad som har förutsetts vid överenskommelsens ingående.

Den kollektiva persontrafiken skall tillförsäkras särskilt förmånliga villkor.

Bestämmelser finns också om att rabatt får lämnas på avgifterna, att avgift inte skall uttas för t. ex. utryckningsfordon och att överenskommelse kan träffas om ändrade regler för kostnader, fondering och avgiftssättning.

Enligt artikel 24 kan Danmark ingå som likaberättigad delägare av

KM-leden, om Danmark åtar sig ansvar motsvarande hälften av återstående ekonomiska åtaganden som är knutna till leden. Danmark inträder som delägare senast när anläggningskapitalet är avskrivet. Länderna skall i god tid träffa de överenskommelser som påkallas av Danmarks inträde som delägare, bl. a. i frågan hur leden skall drivas.

Frågan om dansk transittrafik mellan Bornholm och övriga Danmark via KM-leden behandlas i artikel 25.

Skiljenämnd kan pröva fråga som länderna inte kan enas om. Bestämmelser härom finns i artikel 26 och bilaga 3 till överenskommelsen.

Under rubriken övrigt talas i artiklarna 27—29 om särskilda överenskommelser mellan länderna, dels om svensk och dansk lags tillämplighet och svensk och dansk myndighets behörighet i frågor som har samband med leden, dels om tull- och skattefrågor som har samband med byggande och drift av leden, dels om vägmärken och liknande frågor i anslutning till leden.

Järnvägsförbindelsen behandlas i artiklarna 30—33. Länderna — som utgår från att en fast järnvägsförbindelse över Stora Bält kommer till stånd enligt ett danskt lagförslag — förklarar sig ense om att en järnvägsförbindelse skall byggas i tunnel mellan Helsingör och Helsingborg (HH-tunneln). Mellan kustlinjerna byggs förbindelsen som sänktunnel.

Länderna svarar för hälften var av kostnaderna för sträckan mellan kustlinjerna. Arbetet på tunneln skall börja 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. Som riktpunkt för planeringen anges att HH-tunneln bör färdigställas omkring år 1985. Särskild överenskommelse skall träffas om ytterligare bestämmelser för tunneln.

Slutligen finns en bestämmelse att överenskommelsen skall ratificeras och att den träder i kraft när ratifikationsinstrument utväxlas.

### **Överenskommelsen om flygtrafikledningstjänst m. m. med anledning av tillkomsten av en dansk flygplats på Saltholm**

Frågor om luftrum och flygtrafikledningstjänst behandlas i artiklarna 1—10.

Med hänvisning till den internationella civila luftfartskonventionen och under de villkor som anges i överenskommelsen medger Sverige att dansk flygtrafikledning utövar trafikledningstjänst inom svenskt luftrum för in- och utflygning vid flygplatsen på Saltholm.

De svenska och danska luftfartsmyndigheterna skall gemensamt fastställa den maximala utsträckningen av det svenska luftrum där dansk flygtrafikledning får utöva trafikledningstjänst. I ett protokoll till överenskommelsen sägs att den maximala utsträckningen lämpligen fastställs senare med hänsyn till de tekniska och operativa förutsättningar som föreligger då. På en skiss anges den ungefärliga gräns i sidled som skall gälla, om den maximala utsträckningen fastställs under år 1973.

Behov av ianspråkstagande av svenskt luftrum och tiden för ianspråkstagandet skall anmälas till svensk flygtrafikledning.

Inom ramen för behövlig trafikkapacitet på Saltholm åtar sig de danska luftfartsmyndigheterna att minska omfattning och utbredning av flygverksamheten över svenskt område, när den tekniska och flygoperativa utvecklingen medger det.

Flygtrafiken på Saltholm och vid Sturup skall samordnas så, att trafikavvecklingen blir tillfredsställande för båda flygplatserna. Vid behov skall användningen av flygplatsernas bansystem samordnas. Flygtrafiken på de båda flygplatserna får inte inskränkas av skjutplats eller atomkraftverk. I protokollet uttalas från svensk sida att en utbyggnad av flygplatsen på Sturup utöver befintlig nord-sydbana inte skall medföra begränsning av kapaciteten för flygplatsen på Saltholm.

De danska luftfartsmyndigheterna skall se till, att trafikavvecklingen sker säkert och effektivt när dansk flygtrafikledning utövar trafikledningstjänst inom svenskt luftrum. Den svenska luftfartsmyndigheten har rätt att få information om hur den operativa trafikledningstjänsten bedrivs inom svenskt luftrum.

Frågan om trafikregler och regler för trafikledning inom svenskt luftrum berörs. I princip skall svenska regler gälla. Myndigheterna skall sträva efter samordning av svenska och danska regler för det luftrum som berörs av flygtrafiken till och från Saltholm. Vidare sägs att flygtrafikledningarnas metodik, utrustning, bemanning och utbildning skall samordnas i behövlig utsträckning.

Om det blir nödvändigt, skall luftfartsmyndigheterna träffa överenskommelse om en gemensam enhet för flygtrafikledningstjänsten i Öresundsområdet. Kostnaderna för en sådan enhet skall fördelas mellan länderna med hänsyn till den omfattning i vilken enheten används.

Luftfartsmyndigheterna skall gemensamt fastställa rutiner för myndigheternas handlande för det fall att luftfartsolycka eller tillbud till sådan olycka inträffar inom svenskt luftrum där dansk flygtrafikledning utövar trafikledningstjänst.

Särskild överenskommelse skall träffas om sådan efterforsknings- och räddningstjänst i Öresund som fordras med hänsyn till flygtrafiken vid Saltholm. Danmark åtar sig att bekosta den förstärkning av räddningstjänsten som påkallas av Saltholms läge.

I artiklarna 11—15 berörs territoriella frågor. Det slås fast

att överenskommelsen inte innebär några inskränkningar i Sveriges möjligheter att hävda sin suveränitet och sin territoriella integritet. Militärt flygplan eller annat statsluftfartyg från annat land än Sverige får endast efter svenskt tillstånd flyga inom svenskt luftrum där dansk flygtrafikledning utövar trafikledningstjänst. Bestämmelser ges om information från danska till svenska myndigheter om flygtrafiken inom svenskt luftrum och om åtgärder i fall av obehörig flygning eller flygverksamhet som bryter mot eller misstänks bryta mot svenska tullbestämmelser. Rutiner skall utarbetas för ett temporärt svenskt övertagande av trafikledningstjänsten när ingripande fordras mot verksamhet som kan befaras kränka svenskt territorium. I händelse av krig, krigsfara eller om det eljest är nödvändigt av nationella säkerhetsskäl kan den svenska regeringen med omedelbar verkan suspendera eller upphäva rätten för den danska flygtrafikledningen att utöva trafikledningstjänst inom svenskt luftrum.

Bestämmelser om flygbuller finns i artiklarna 16—19. De danska luftfartsmyndigheterna åtar sig att inom ramen för behövlig trafikkapacitet på Saltholm anpassa flygtrafiken vid Saltholm så, att minsta möjliga flygbullerstörningar uppstår över svenskt land. Störningarna skall också nedbringas i takt med vad den tekniska och flygoperativa utvecklingen medger.

De danska luftfartsmyndigheterna skall vidare se till, att flygverksamhet på Saltholm och flygtrafik under in- och utflygning vid Saltholm inte åstadkommer sådant flygbuller över svenskt område att s. k. kritisk bullergräns når utanför en linje som anges på karta i bilaga till överenskommelsen. Linjen går från svensk-danska gränsen i höjd med Saxtorp över Lundåkra till en punkt utanför Vikhög och därifrån åt sydost till longitud 13° 00', som följs söderut i Lommabukten till i höjd med Burlöv. Från den punkten fortsätter linjen åt sydväst utanför Malmö och Limhamn fram till riksgränsen i höjd med Vellinge. När kritisk bullergräns bestäms, tillämpas samma metod som vid alla svenska flygplatser. Den beskrivs i bilaga 2 till överenskommelsen. Regeringarna kan enas om att annan norm än den nämnda kritiska bullergränsen skall tillämpas, om nya rön föranleder det.

Länsstyrelsen i Malmöhus län ombesörjer de bullermätningar som fordras för att överenskommelsen skall efterlevas. Luftfartsmyndigheterna träffar särskild överenskommelse om mätstationer och rutiner för mätningar. Om kritisk bullergräns eller annan tillämplig gräns når utanför den nämnda linjen, skall de danska luftfartsmyndigheterna vidta sådana åtgärder att linjen inte överskrids. Om den svenska luftfartsmyndigheten har begärt åtgärder och de danska myndigheterna inte vidtar sådana inom rimlig tid, kan den svenska regeringen begränsa rätten för dansk flygtrafikledning att utöva trafikledningstjänst inom svenskt luftrum.

Skiljenämnd kan pröva fråga om tolkning eller tillämpning av bestämmelserna om luftrum och flygtrafikledningstjänst och om flygbuller. Bestämmelser om skiljeförfarande finns i artikel 20 och bilaga 3 till överenskommelsen.

En bestämmelse finns om att överenskommelsen skall ratificeras och att den träder i kraft när ratifikationsinstrument utväxlas.

## 7. Departementschefen

Frågan om fasta förbindelser över Öresund har sedan början av 1950-talet haft fortlöpande aktualitet. Detta är att se mot bakgrund av det växande sambandet mellan Öresundsregionens svenska och danska delar och den starkt ökande trafiken över sundet. Nära sammankopplad med frågan om öresundsförbindelserna har sedan början av 1960-talet varit frågan om anläggande av en ny storflygplats på Saltholm. Betydande utredningsinsatser har gjorts under de gångna åren, och regeringsöverläggningar har tid efter annan ägt rum i syfte att nå en lösning. Allteftersom tiden gått har kraven skärpts på att ställning tas till de ifrågavarande projekten så att fastare förutsättningar skapas för den fortsatta regionala planeringen.

Jag vill erinra om att för Sveriges del riksdagen redan år 1952 uttalade sig för undersökningar angående förutsättningarna för en direktförbindelse mellan Sverige och Danmark. För sådana undersökningar uttalade sig också Nordiska rådet i en rekommendation år 1953. Efter överläggningar mellan de svenska och danska regeringarna tillsattes också år 1954 de svenska och danska öresundsdelegationerna, som år 1962 redovisade resultatet av sitt arbete. Delegationerna förordade i första hand en kombinerad väg- och järnvägsförbindelse i läget Helsingör—Helsingborg (HH-läget). Vid remissbehandlingen av betänkandet ifrågasattes delegationernas beräkningar i olika hänseenden, och det stora flertalet av de remissinstanser som yttrade sig i lokaliseringsfrågan anförde kritik mot förslaget att lägga den fasta förbindelsen i HH-läget.

År 1964 gav de svenska och danska regeringarna de s. k. öresundsgrupperna i uppdrag att ytterligare bereda frågan om fasta förbindelser över Öresund. Grupperna gick igenom det tidigare utredningsmaterialet och kompletterade det i en rad hänseenden. Sålunda gjordes bl. a. nya trafikprognoser, utfördes ytterligare grundundersökningar samt företogs översiktliga regionala studier av förbindelsernas återverkningar på

bebyggelse, näringsliv etc. Som resultat av sina överväganden förordade grupperna en vägförbindelse i läget Köpenhamn—Malmö (KM-läget). Samtidigt uteslöts inte att på längre sikt en vägförbindelse kunde bli aktuell även i HH-läget. Behovet av en järnvägsförbindelse hade enligt grupperna förstärkts, och det kunde under vissa förutsättningar tänkas att KM-förbindelsen i första hand borde kompletteras med en järnvägstunnel i HH-läget.

Samtidigt med öresundsgruppernas överväganden pågick på dansk sida utredningar av frågan om anläggande av en storflygplats på Saltholm som ersättning för Kastrup. Betänkanden rörande flygplatsfrågan lades fram år 1968. Som resultat av den fortsatta beredningen av frågan antog det danska folketinget år 1969 en "lov om placeringen af en ny Københavns lufthavn". Därin bemyndigades den danske trafikministern att låta utarbeta en plan för etappvis anläggande av en flygplats på Saltholm.

År 1968 tillsattes svenska och danska ämbetsmannadelegationer med uppgift att i samarbete förbereda regeringsöverläggningar i öresundsfrågorna. Kompletterande utredningar gjordes, bl. a. fortsatta bullerberäkningar för den planerade storflygplatsen. De egentliga regeringsöverläggningarna inleddes i april 1969. Från svensk sida lades därvid fram förslag till avtal om en fast vägförbindelse i KM-läget. På en del punkter kunde enighet nås, men väsentliga frågor kvarstod olösta bl. a. med hänsyn till att det på dansk sida krävdes ytterligare utredningar och ställningstaganden rörande bl. a. flygplatsen på Saltholm. Det kan i anslutning härtill nämnas, att på dansk sida en särskild kommitté, det s. k. PAU-udvalget, i oktober 1969 lagt fram en programplan för detta projekt och föreslagit en total utflyttning av flygplatsen från Kastrup till Saltholm senast år 1985. I sammanhanget förutsattes, att den s. k. lufthamnstunneln mellan Kastrup och Saltholm under en övergångstid skulle utnyttjas för både lufthamnstrafiken och den genomgående öresundstrafiken. Den danska delen av KM-förbindelsen skulle i enlighet härmed byggas först i en senare etapp.

Jag bör här också erinra om de successiva övervägandena av frågan om en järnvägsförbindelse över Öresund. Både öresundsdelegationerna och öresundsgrupperna hade vid sin behandling av alternativ till förbindelser uppehållit sig vid möjligheten av en järnvägstunnel i HH-läget. Öresundsgrupperna förutsatte därvid en sträckning Helsingör—Pålsjö med en kringgångslinje norr och öster om Helsingborg. Övervägandena fortsattes av de svenska och danska järnvägsförvaltningarna, som år 1969 förordade att en enkelspårig järnvägstunnel snarast anlades.

I och med att beredningen av frågan om öresundsförbindelserna drog ut på tiden skärptes — såsom jag tidigare nämnt — kraven på snara

ställningstaganden, i första hand från regionens sida. Det kan här också erinras om Nordiska rådets fortlöpande uppföljning av frågan, som resulterade i successiva rekommendationer om skyndsamma åtgärder.

Vid regeringsöverläggningar i februari 1972 beslöts också att förhandlingarna om öresundsfrågorna skulle återupptas. För att skapa underlag för dessa tillsattes ett antal svensk-danska expertgrupper, som skyndsamt skulle aktualisera utredningsmaterialet och komplettera det i vissa angivna hänseenden. I sammanhanget skulle trafikprognoserna och kostnadsberäkningarna ses över, betingelserna för den kollektiva lokaltrafiken på KM-förbindelsen övervägas samt luftrums- och flygbullerfrågorna ägnas förnyad uppmärksamhet. Med hänsyn till att vissa av de frågor som skulle behandlas av expertgrupperna hade nära anknytning till planeringen inom de berörda regionerna var det naturligt att representanter för regionala organ i Sverige och i Danmark deltog i arbetet. Härigenom kunde också på ett smidigt sätt resultat från pågående planeringsarbeten i regionerna beaktas av expertgrupperna. Resultatet av expertgruppernas arbete framlades i rapporter i oktober 1972. I anslutning härtill redovisade de svenska och danska järnvägsförvaltningarna resultatet av en gemensam översyn av projektet avseende en järnvägstunnel i HH-läget. Härvid förutsattes att en anslutning på svensk sida skulle dras genom landborgen i centrala Helsingborg.

Förutsättningarna för de fortsatta överläggningarna behandlades vid ett svenskt-danskt trafikministermöte i november 1972. Därvid förklarades från svensk sida att man inte var beredd att tillmötesgå ett danskt önskemål att medverka i finansieringen av saltholmsprojektet men att man å andra sidan — med förståelse för svårigheterna på dansk sida att samtidigt klara finansieringen av flera stora trafikprojekt — var villig att ensamt ta ansvaret för finansiering och byggande av KM-förbindelsen. Med dessa utgångspunkter fördes under första halvåret 1973 — dels genom särskilda förhandlingsdelegationer, dels i anslutning till trafikministermöten — förhandlingar om en lösning av öresundsfrågorna. Dessa ledde i maj 1973 fram till två regeringsöverenskommelser. Den ena avsåg frågor om fasta förbindelser över Öresund och den andra frågor om flygtrafikledningstjänst m. m. med anledning av en dansk flygplats på Saltholm. Överenskommelserna undertecknades den 8 juni 1973.

Samtidigt med dessa förhandlingar behandlades i det danska folketinget två av den danska regeringen framlagda lagförslag, enligt vilka den danske trafikministern skulle bemyndigas att dels anlägga en flygplats på Saltholm, dels anlägga en kombinerad väg- och järnvägsbro över Stora Bält. Lagförslagen antogs av folketinget den 6 juni 1973, sedan folketinget — som underlag vid sitt ställningstagande till Salt-

holmsprojektet — fått en redogörelse för innebörden av de svensk-danska regeringsöverenskommelserna.

Enligt överenskommelsen om fasta förbindelser skall en avgiftsfinansierad vägförbindelse — KM-leden — byggas mellan Köpenhamn och Malmö. Leden skall utföras som motorväg med sex körfält, dras i sträckningen Kastrup—Saltholm—Limhamn och anslutas till den planerade danska flygplatsen på Saltholm. Motorvägen innefattar särskilda arrangemang för den kollektiva persontrafiken. Samtidigt skall leden planeras och utföras så att i framtiden — då trafikutvecklingen motiverar en utbyggnad av leden — övergången underlättas till separat spårbunden kollektiv trafik.

Enligt överenskommelsen skall vidare en järnvägstunnel byggas mellan Helsingör och Helsingborg — HH-tunneln. Denna skall utföras som s. k. sänktunnel och dras mellan de centrala delarna av Helsingör och Helsingborg. I fråga om detta projekt förutsätts att en särskild överenskommelse senare träffas om de ytterligare bestämmelser som påkallas för tunneln.

Arbetena på KM-leden skall drivas med sikte på att leden skall kunna öppnas för trafik så snart som möjligt och senast år 1985. Arbetena på 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 tunneln färdigställs omkring år 1985.

Regeringarna har vid överläggningarna om de fasta förbindelserna förutsatt tillkomsten av den nyssnämnda kombinerade väg- och järnvägsbron över Stora Bält.

Avsikten är att, sedan regeringarna under hösten 1973 inhämtat den svenska riksdagens resp. det danska folketingets godkännande av överenskommelserna, dessa skall ratificeras vid årsskiftet 1973-1974.

Allmänt vill jag här understryka de utomordentliga trafikpolitiska fördelarna, som ligger i den samlade lösning som på detta sätt kunnat nås för de olika trafikprojekt, vilka under lång tid övervägts på svensk och dansk sida. Jag tänker då på det förhållandet att KM-leden kan samordnas med anläggandet av Saltholms flygplats, vilket innebär anläggningstekniska fördelar och samtidigt möjliggör en samordnad lösning för den genomgående öresundstrafiken och lufthamnstrafiken. Jag tänker vidare på det förhållandet att i nära anslutning till vägförbindelsen i KM-läget en järnvägsled kommer till stånd i HH-läget, vilken är ägnad att vidmakthålla och stärka järnvägens konkurrenskraft. Jag tänker slutligen på samtidigheten i anläggandet av Stora Bält-förbindelsen, vilken innebär fördelar för Sverige med hänsyn till transittrafiken på väg och järnväg genom Danmark.

Det bör här också pekas på de växande o l ä g e n h e t e r som följer

med den ökande öresundstrafiken, om fasta förbindelser inte kommer till stånd. Utan sådana förbindelser blir det nödvändigt att i HH- och KM-lägena sätta in efter hand ökat antal färjor och båtar som samtidigt får ges en ökad kapacitet. Olägenheterna och riskerna för sjöfarten — särskilt i HH-läget — av en sådan växande, över sundet tvärgående trafik, har påtalats såväl av öresundsdelegationerna och öresundsgrupperna som i remissyttrandena över deras betänkanden. Betydande olägenheter kan också ligga i de ingrepp i bebyggelse och miljö som följer med den nödvändiga successiva utbyggnaden av hamn- och trafikaneläggningar på båda sidor sundet.

De fasta öresundsförbindelserna kommer att ges den kapacitet som krävs för att möta den fortsatta trafikillväxten. Jag tänker då också på den nytillkommande trafik, som kan förutses följa med de genom de fasta förbindelserna närmare kontakterna mellan öresundsregionens svenska och danska delar.

Innan jag behandlar de prognoser och bedömningar som gjorts dels av öresundsgrupperna, dels av de under år 1972 arbetande person- och godstrafikgrupperna vill jag erinra om det prognosarbete som i övrigt utförts av regionala och kommunala organ.

I de omfattande trafikanalyser som vägförvaltningen i Malmöhus län utfört som grund för den framtida utformningen av vägnätet i länet ingår även trafiken över Öresund. Vidare har regionplanarbetet inom Sydvästra Skånes kommunalförbund innefattat analyser av den framtida trafiken. Trafikanalyser har också utförts på dansk sida.

Allmänt gäller att trafiken över Öresund har ökat kraftigt under efterkrigstiden. Persontrafiken uppgick år 1971 till ca 25 milj. resor mot knappt 15 milj. resor år 1960. Personbilstrafiken, som år 1960 utgjorde drygt 0,4 milj. bilar, hade år 1971 stigit till ca 1,2 milj. bilar. Godstrafiken — med järnväg och med lastbil — har mer än fördubblats under 1960-talet. År 1971 överfördes ca 4 milj. ton gods på färjelederna över Öresund.

Av de av öresundsgrupperna utförda trafikanalyserna — som vid 1972 års ingående översyn av utredningsmaterialet befunnits i stort vara representativa även för den aktuella trafikbilden — framgår att såväl person- som personbilstrafiken över Öresund är starkt säsongbetonad. Sålunda anges persontrafiken till drygt 40 % och personbilstrafiken till ungefär hälften falla på de tre sommarmånaderna.

Öresundsgrupperna konstaterar vidare i anslutning till sina analyser att av den sammanlagda persontrafiken över sundet ca 84 % utgörs av individuell persontrafik utan bil och ca 12 % sådan trafik med bil samt ca 4 % av kollektiv trafik med tåg eller buss. Den individuella persontrafiken utan bil har till mycket stor del karaktären av närtrafik, dvs. resor som börjar och slutar i Skåne och den danska delen av Öresundsområdet. Personbilstrafiken är inte i lika hög grad närtrafik. Samman-

taget skulle enligt öresundsgruppernas material ungefär tre fjärdedelar av den totala persontrafiken vara att anse som närtrafik.

Ser man i övrigt på trafikmönstret kan konstateras att HH-leden över åren behållit sin relativa andel av det totala individuella resandet utan bil — 50 à 55 % — men att dess andel av personbilstrafiken successivt minskat. Sålunda utgjorde denna andel år 1957 ca 83 % men hade år 1966 sjunkit till 75 % och år 1970 till ca 70 %.

Som nämnts har godstrafiken med tåg och lastbil på färjelederna över Öresund mer än fördubblats under 1960-talet. År 1970 uppgick den till 3,9 milj. ton, varav 2,4 milj. ton avsåg tåggods och 1,5 milj. ton lastbilsgods. Det innebär att tåggodssets andel år 1970 var knappt 62 % av den totala godsmängden mot närmare 74 % år 1961. Härvid bör då noteras, att utvecklingen av lastbilstrafikens andel var särskilt markerad under första hälften av 1960-talet men att den därefter har stagnerat. I fråga om fördelningen av godset på ledarna gick år 1970 ca 60 % av lastbilsgodset över HH-leden och återstoden över KM- och Köpenhamn—Landskronalederna. Av tåggodset gick samma år närmare 90 % över HH-leden och resten över KM-leden.

Trafikmönstret för lastbilsgodset belyses av öresundsgruppernas undersökningar, vilka enligt 1972 års översyn ger en ungefärlig bild även av dagens situation. Av dessa undersökningar framgår bl. a. att av det totala från Sverige över Öresund utgående lastbilsgodset ca 80 % var destinerat till Köpenhamn och Själland i övrigt, ca 3 % till Fyn och Jylland och ca 17 % till områden bortom Danmark. Av lastbilsgodset till Sverige över Öresund kom ca 60 % från Köpenhamn och övriga Själland, ca 5 % från Fyn och Jylland och ca 35 % från områden bortom Danmark. Av de totala in- och utgående lastbilstransporterna bedömdes ca 20 % vara närtrafikgods, dvs. gods med transportsträckor av högst 100 km, och ca 80 % vara fjärrtrafikgods. För närtrafikgodset var det i huvudsak fråga om transporter mellan Skåne och den danska delen av Öresundsregionen. När det gäller fjärrtrafikgodset var det för Sveriges del fråga om gods som i viss utsträckning avsändes eller togs i orter i Skåne, men i stor utsträckning var avsändnings- eller mottagningsorterna spridda över landet.

I fråga om trafikmönstret för järnvägsgodset ger aktuellt material vid handen att av det från Sverige över Öresund utgående godset ca 10 % är destinerat till Köpenhamn och övriga Själland, ca 30 % till Fyn och Jylland och ca 60 % till områden bortom Danmark. Av det ingående godset kommer ca 4 % från Köpenhamn och övriga Själland, ca 16 % från Fyn och Jylland och ca 80 % från områden bortom Danmark. För järnvägsgodset gäller att transporterna praktiskt taget helt avser fjärrgods med svenska avgångs- och mottagningsorter spridda över landet.

**Prognoserna** — vilka är uttryck för såväl öresundsgruppernas

som 1972 års expertgruppers bedömning — tyder på en fortsatt kraftig tillväxt av öresundstrafiken. Jag skall här först uppehålla mig vid de prognoser som bygger på förutsättningen fortsatt färjedrift utan fasta förbindelser.

Persontrafiken förväntas vid detta alternativ öka från ca 25 milj. resor år 1971 till ca 35 milj. resor år 1980 och till ca 50 milj. resor år 2000. Personbilstrafiken, som år 1971 uppgick till ca 1,2 milj. överförda bilar, beräknas uppgå till ca 2 milj. överföringar år 1980 och ca 3,5 milj. överföringar år 2000. Prognoserna för godstrafiken anger en ökning från ca 4 milj. ton vid ingången av 1970-talet till 9 à 11 milj. ton år 1985 och 15 à 21 milj. ton år 2000. Vid förutsatt fortsatt fördelning av godset med ca 60 % på järnväg och ca 40 % på lastbil ökar järnvägsgodset från 2,4 milj. ton år 1970 till 5 à 6 milj. ton år 1985 och 9 à 13 milj. ton år 2000. Lastbilsgodset beräknas öka från ca 1,5 milj. ton år 1970 till 4 à 5 milj. ton år 1985 och till 6 à 8 milj. ton år 2000.

Vid fortsatt färjedrift torde man i stort sett kunna räkna med att nuvarande trafikmönster bibehålls, åtminstone i perspektivet fram till år 1985.

Vid tillkomsten av fasta förbindelser över Öresund antas, såsom nämnts, viss ny trafik tillkomma som följd av de närmare kontakterna mellan länderna. Tillskottet av trafik är givetvis svårt att närmare bestämma med hänsyn till olika inverkan- de faktorer. Öresundsgrupperna har — under antagande av att en vägförbindelse kommer till stånd i KM-läget och en järnvägstunnel i HH-läget — räknat med att persontrafiken efter ett förutsatt öppnande av förbindelserna år 1980 skulle bli ca 37 milj. resor mot ca 35 milj. vid fortsatt färjetrafik. Personbilstrafiken skulle öka relativt sett kraftigare. Mot ca 2 milj. överförda personbilar vid färjealternativet skulle stå drygt 5 milj. överföringar. I fråga om godstrafiken skulle enligt 1972 års utredningar järnvägsgodset öka med viss mindre del, vilken förts över från Trelleborg—Sassnitz-leden. Lastbilsgodset skulle däremot öka kraftigare eller från 4 à 5 milj. ton år 1985 vid fortsatt färjedrift till 5 à 7 milj. ton vid fast vägförbindelse. I de angivna trafikalen ingår ej trafik som alstras av en ny flygplats på Saltholm.

Den begränsade ökningen som förutsatts för den totala persontrafiken får antas till helt övervägande del vara mera lokalbetonad trafik, som hänför sig till Malmö- och Köpenhamnsområdena med intilliggande områden. Den antagna kraftiga ökningen av personbilstrafiken vid tillkomsten av fasta förbindelser torde endast till mindre del vara fjärrtrafik. I huvudsak kan den antas bero på en intensifierad närtrafik, som för svensk del hänför sig till Skåne och närmast kringliggande län. I fråga om godstrafiken påverkas, som nämnts, inte järnvägsgodset mer än till mindre del. Lastbilsgodset ökar däremot mera markerat, vilket bedöms sammanhålla med den naturliga ökningen i trafikutbytet och

de tidsvinster som uppkommer vid en fast vägförbindelse. Dessa tids- och kostnadsvinster — som även kan påverka det överförda varusortimentet — får givetvis störst betydelse för närliggande områden, dvs. för Skåne och de angränsande områdena i Blekinge, Småland och Halland. Återverkningarna för den egentliga fjärrtrafiken torde bli mera begränsade. Med hänsyn till tillskottet av närtrafik har 1972 års expertgrupp — under antagande av broavgifter som svarar mot färjeavgifterna — räknat med att den egentliga fjärrtrafiken kommer att svara för ca 75 % av lastbilsgodset — mot ca 80 % vid färjealternativet — och närtrafiken för ca 25 %.

Vad beträffar fördelningen av lastbilsgodset mellan KM- och HH-lägena efter tillkomsten av en vägförbindelse i KM kan vid broavgifter som svarar mot färjeavgifterna viss del av lastbilsgodset väntas bli överfört till KM. Omfördelningens storlek påverkas härvidlag givetvis av den faktiska prissättning som tillämpas.

I fråga om den trafik som alstras i anledning av en ny flygplats på Saltholm vill jag konstatera att 1972 års expertgrupper förutsätter att en stor del av persontrafiken — ca 45 % alternativt ca 60 % — skall ske med kollektiva trafikmedel. Vidare bedöms den övervägande delen av lufthamnstrafiken vara destinerad till Köpenhamnsområdet och övriga Danmark. Enligt trafikprognoserna beräknas endast ungefär en fjärdedel av den sammanlagda lufthamnstrafiken år 1985 ha Sverige som mål eller utgångspunkt.

Allmänt vill jag om de ifrågavarande trafikprognoserna konstatera, att de i väsentliga hänseenden bygger på öresundsgruppernas bedömningar, som i stort kunnat godtas av de år 1972 arbetande expertgrupperna. Givetvis följer med tidsperspektivet en osäkerhet, som gör att materialet måste tolkas med försiktighet. Prognoserna som uttryck för uppskattade storleksordningar och förväntade trender i trafikmönstret har emellertid enligt min mening sitt värde vid de olika här ifrågakommande övervägandena.

Genom överenskommelserna om de fasta förbindelserna har inte bara kapacitetsfrågan på sikt lösts. Förutsättningarna för trafikutbytet och för kontakterna överhuvud mellan de svenska och danska delarna av Öresundsregionen kommer på ett väsentligt sätt att förbättras. Betydelsen härav — särskilt genom tillkomsten av KM-förbindelsen — för utveckling av service, för skapande av en vidgad och mera varierad arbetsmarknad och för en närmare samverkan mellan näringslivet på båda sidorna av sundet har bl. a. betonats av länsstyrelsen i Malmöhus län i dess länsprogram 1970. Det hinder för utvecklingen som den nuvarande delningen av regionen innebär och de möjligheter som en broförbindelse ger har också belysts av de undersökningar som gjorts av expertgruppen för regional utredningsverksamhet (ERU).

Rörande samhällsplaneringsfrågorna vill jag, efter samråd med cheferna för inrikes- och civildepartementen, anföra följande.

Tillkomsten av förbindelserna ställer särskilda krav på en framsynthet i samhällsplanering och på tillräckligt kraftfulla medel för genomförande av de intentioner som kommer till uttryck i en sådan planering. Detta är nödvändigt om regionen och angränsande områden skall kunna på ett balanserat sätt utnyttja de möjligheter som ligger i en närmare integration av Öresundsregionen. Det krävs också om de olägenheter skall kunna undvikas, som ligger i en ensidig tillväxt av befolkningskoncentrationen i främst sydvästra Skåne, i ett eftersättande av jordbrukets verksamhetsbetingelser och i ett åsidosättande av landskapsvård och miljöhänsyn. Ett mycket betydande värde ligger givetvis i det förhållandet att man genom överenskommelserna kunnat undanröja den hittillsvarande långvariga osäkerheten om förbindelserna, deras sträckning och utformning och ge fasta utgångspunkter för det fortsatta planeringsarbetet.

Allmänt gäller att Skåne med sina näringslivs-, bebyggelse- och miljöförhållanden företer planeringsproblem, som avviker från dem som möter i andra delar av landet. Jag tänker på den höga befolkningstätheten och det relativt stora antalet expanderande och förhållandevis tätliggande tätorter belägna i landets främsta jordbrukslandskap. Problem har legat i den bristande balansen i befolknings- och näringslivsutveckling mellan landskapets västra och östra delar. Särskilt påtaglig har befolkningsökningen varit i Malmöregionen.

Det bör dock erinras om att under de första åren av 1970-talet en påtaglig dämpning gjort sig gällande i Malmöregionen. En liknande tendens har också förmärkts i Helsingborgsregionen. Samtidigt har vissa områden med en tidigare markerad ogynnsam utveckling — exempelvis Österlen — kunnat uppleva en relativ förbättring.

Detta förändrar inte situationen i stort. Fortsatta regionalpolitiska ansträngningar krävs, när det gäller att åstadkomma en mera balanserad utveckling inom området. Detta följer också av det regionalpolitiska handlingsprogram, som riksdagen antagit under 1972 års höstsession (prop. 1972: 111 bil. 1, InU 1972: 28, rskr 1972: 347), och av de befolkningsramar som enligt programmet skall ligga till grund för planeringen i berörda län. Enligt det allmänna mål som statsmakterna i sammanhanget uppställt för regionalpolitiken skall denna syfta till en sådan geografisk spridning av tillgängliga resurser att människorna i olika områden kan erbjudas en likvärdig tillgång till arbete, service och god miljö.

I detta ligger att de möjligheter till utveckling av näringsliv, arbetsmarknad och service, som följer med förbindelserna och en vidare integration av Öresundsregionen, genom en intensifierad samhällsplane-

ring skall tas tillvara på ett sätt som ger fördelar åt hela Skåne och även angränsande områden.

Jag vill i sammanhanget erinra om det nära samarbete som redan äger rum mellan de båda länsstyrelserna i Skåne, när det gäller att genom planering och andra åtgärder verka för en mera balanserad regional utveckling. Det är nu — med de utgångspunkter som överenskommelserna om de fasta förbindelserna ger — angeläget att samarbetet intensifieras, i första hand i samband med den förestående länsplaneringsomgången — länsplanering 1974 — och därefter inom ramen för den fortsatta rullande länsplaneringen. Detta samarbete bör givetvis utsträckas till angränsande län. Lämpligt samråd bör också äga rum med motsvarande planeringsorgan på den danska sidan. Med det tidsperspektiv som ligger i att förbindelserna kan öppnas för trafik först en bit in på 1980-talet, ges goda möjligheter att mera ingående bedöma deras återverkningar i olika hänseenden och att överväga lämpliga åtgärder för att påverka utvecklingen i önskad riktning.

Jag vill i detta sammanhang erinra om att det år 1970 — som ett led i strävandena att dämpa storstadstillväxten — infördes obligatoriskt lokaliseringssamråd i bl. a. Malmöregionen. Under de senaste åren har arbetsmarknadssituationen i denna region dock varit sådan att lokaliseringssamrådet har fått tillämpas med försiktighet. Om utvecklingen skulle bli särskilt expansiv i västra Skåne bör lokaliseringssamrådet och de regionalpolitiska åtgärderna utnyttjas så att en jämnare regional fördelning av expansionen erhålls.

Vad jag har sagt om den regionala utvecklingsplaneringen gäller givetvis i lika hög grad den fysiska planeringen. Genom denna ges möjligheter att påverka utformningen av miljön och hushållningen med naturresurserna inom regionen.

De riktlinjer som riksdagen fastställt (prop. 1972:111, bil. 2, CU 1972: 35, rskr 1972: 348), när det gäller hushållningen med mark och vatten, fullföljs nu i samarbete mellan länsstyrelser och kommuner. Detta arbete skall i första hand leda fram till program för kommunal planering och andra erforderliga åtgärder. Dessa program, som skall vara färdiga senast den 1 juli 1974 och underställas Kungl. Maj:t, kommer bl. a. att behandla frågor som gäller t. ex. avvägningar mellan å ena sidan intresset att bevara landets bästa jordbruksmarker och å andra sidan tätorternas behov av mark för bostadsbyggande, industriändamål m. m. Det kan också förutsättas, att naturvårdens och fritidslivets intressen kommer att ägnas stor uppmärksamhet i programarbetet. Resultatet av programarbetet och Kungl. Maj:ts ställningstagande till de framlagda programmen kommer att sammanställas och redovisas för riksdagen. Härvid ges också tillfälle till en samlad bedömning av de planeringsfrågor av rikskaraktär som uppkommer i de här aktuella områdena.

Även i detta sammanhang är det givetvis angeläget att arbetet med programmen i här ifrågavarande områden bedrivs i nära samarbete mellan Skånelänen och även med angränsande län.

Av stor betydelse är givetvis den kommunala planeringen i berörda områden. Härvidlag gäller mera allmänt att den kommunala beredskapen inför de förestående planeringsuppgifterna är god. Inom Sydvästra Skånes kommunalförbund har under senare år pågått ett regionplanearbete, vilket i december 1972 resulterat i ett förslag till regionplan. Förslaget förutsätter tillkomsten av en broförbindelse i KM-läget i huvudsaklig överensstämmelse med den träffade regeringsöverenskommelsen. Regionplaneförslaget remissbehandlas f. n. Även inom Nordvästra Skånes kommunalförbund pågår ett regionplanearbete, som omfattar Helsingborgsområdet. Det kan i sammanhanget vidare erinras om att i den för Malmöområdet upprättade generalplanen bl. a. broförbindelsens anslutningar via den s. k. Yttre ringvägen studerats. Kommunen har också företagit markreservationer för en vägdragnings i enlighet med generalplanen.

Jag vill här ännu en gång erinra om att — med de tidsförutsättningar som gäller för öresundsförbindelserna — det ges god tid för fortsatt planerings- och utredningsarbete på central, regional och kommunal nivå. Jag är också övertygad om att de konflikter i fråga om markanvändningen som kan uppstå som en följd av förbindelsernas tillkomst väl skall kunna bemästras dels inom ramen för det fortsatta general- och regionplanearbetet, dels inom ramen för det samspel mellan den kommunala planeringen och centralt givna riktlinjer som fullföljandet av den fysiska riksplaneringen bygger på.

Det förhållandet att de samlade resultaten av länsplanering 1974, den regionala trafikplaneringen och den fysiska riksplaneringens programskede kommer att föreligga under år 1975 ger också förutsättningar för en samlad och allsidig utvärdering av såväl regionalpolitiska som miljömässiga aspekter och för en bedömning av vilket behov av ytterligare insatser som kan anses påkallade.

Jag skall härefter övergå till att närmare kommentera de särskilda bestämmelserna som innefattas i överenskommelsen om de fasta förbindelserna.

Enligt överenskommelsen skall KM-leden såsom nämnts finansieras genom avgifter. Detta har under hela utredningsarbetets gång framstått som en naturlig utgångspunkt med hänsyn till projektets storlek och ledens karaktär av förbindelse mellan två länder. Jag avser att senare återkomma till riksdagen med förslag till lagstiftning som krävs för att avgifter skall kunna tas ut av trafikanterna.

Sverige åtar sig i överenskommelsen finansieringen och byggandet av KM-leden. Vid tidigare svensk-danska överläggningar om en KM-led har förutsatts att kostnaderna för förbin-

delsen skall delas lika mellan länderna. Med hänsyn till angelägenheten att efter många års förberedelsearbete nå en lösning och till de svårigheter som kunde föreligga på dansk sida att samtidigt finansiera flera stora trafikprojekt — förutom öresundsförbindelserna Saltholms flygplats och Stora Bält-bron — har den svenska regeringen nu ansett sig böra göra detta åtagande att ensam ta projektansvaret. Därigenom vinnas inte bara att KM-leden äntligen kan komma till utförande utan även att de olika aktuella trafikprojekten får en samordnad lösning.

I fråga om KM-ledens utformning gäller såsom nämnts att leden skall utföras som motorväg med sex körfält och anknytas till flygplatsen på Saltholm. Mellan Kastrup och Saltholm utförs leden som tunnel under Drogden och förläggs på sådant djup att seglationsleden i framtiden kan göras 10 m djup. F. n. är djupet 8 m. Över Saltholm dras leden utanför flygplatsens bansystem och terminalområde och förläggs på bank innanför invallningen för flygplatsen. Till leden ansluts en väg från flygplatsens terminalområde. Mellan Saltholm och Limhamn utförs leden som bro med behövliga genomfartsöppningar för sjöfarten. I sammanhanget förutsätts vid Flintrännan en segelfri höjd av minst 50 m på en bredd av 300 m och vid Trindelrännan en segelfri höjd av minst 25 m.

Med en sådan utformning får KM-leden enligt min uppfattning en med hänsyn till den väntade trafiken lämplig standard och kapacitet samtidigt som framkomligheten i sundet säkras.

Anläggningskostnaderna för KM-leden beräknas inkl. räntekostnader under byggnadstiden till ca 1,2 miljarder kr. i 1971 års prisnivå.

Frågan om kollektiva persontransporter på KM-leden har övervägts ingående av de expertgrupper, som under år 1972 sett över och kompletterat utredningsmaterialet. Expertgrupperna har därvid funnit, att ett bussalternativ med reserverade körfält är den klart bästa lösningen vid de trafikmängder som kan förutses fram till omkring år 2000. Grupperna framhåller emellertid möjligheten att på längre sikt — i samband med en utbyggnad av ledens kapacitet — en övergång till annat kollektivtrafiksystem kan visa sig motiverad.

Jag delar expertgruppernas uppfattning i fråga om lämpligheten av ett bussalternativ i en första etapp. I enlighet härmed har i överenskommelsen intagits en bestämmelse att kollektiva persontransporter förutsätts bli utförda med buss. Vidare sägs att genom reserverade körfält eller genom andra trafiktekniska åtgärder god framkomlighet skall eftersträvas mellan de centrala delarna av Köpenhamn och Malmö för buss i linjetrafik. Jag vill understryka vikten av att på detta sätt även anslutningsförbindelserna får för kollektivtrafiken lämpade arrangemang. Sådana är givetvis en förutsättning för att denna trafik totalt sett skall bli attraktiv.

Det är angeläget att man — även om bussalternativet väljes för en

första etapp — säkrar en handlingsfrihet att i framtiden, vid väsentligt ökade trafikmängder, kunna gå över till något spårbundet system. I överensstämmelse härmed stadgas i överenskommelsen, att Sverige och Danmark skall träffa särskild överenskommelse om utförande av anordningar i anslutning till KM-leden som underlättar övergången till annat kollektivtrafiksystem.

Utgångspunkten har i ett tidigare skede varit att KM-leden skulle dras över Saltholms sydspets till Dragör, därvid den genomgående öresundstrafiken alltså skulle separeras från lufthamnstrafiken mellan Köpenhamn och Saltholm. Det har nu visat sig att den tänkta lufthamnstunneln får en sådan kapacitet att den i en första etapp kan utnyttjas även av den genomgående trafiken. Enligt överenskommelsen är Sverige och Danmark dock eniga om att planeringen på Amager och Saltholm skall inriktas på att KM-leden, när trafikförhållandena påkallar det, skall byggas ut med *Dragörleden*. När frågan härom aktualiseras skall länderna träffa en särskild överenskommelse om Dragörledens sträckning, omfattning och utformning samt om finansiering och byggande av leden. Det kan bli aktuellt under 1990-talet men frågan kan också skjutas längre fram i tiden. Tidpunkten för tillkomsten av Dragörleden blir beroende av om lufthamnstunneln avlastas genom en separat kollektivtrafikbana mellan Saltholm och Kastrup.

Såsom nämnts åtar sig Sverige enligt överenskommelsen att driva arbetet med sikte på att leden skall kunna öppnas för trafik så snart som möjligt och senast år 1985. Tidsplaneringen har byggts på förutsättningen att förberedelsearbetet tar ca 3 à 4 år i anspråk och att den egentliga byggnadstiden blir ca 5 år. Det skulle innebära att förbindelsen kunde bli klar 8 à 9 år efter det förberedelsearbetet inletts. I anslutning härtill vill jag understryka att självfallet alla möjligheter bör tas tillvara att genom en effektiv planering och ledning av projektet förkorta förberedelse- och byggnadstiden.

KM-projektets speciella karaktär — jag tänker därvid på investeringarnas storlek, projekterings- och byggnadsarbetenas omfattning, formen för finansieringen, de krav som driften av leden ställer — talar enligt min mening för att byggherre- och senare driftansvaret läggs på ett särskilt för ändamålet bildat bolag. Därigenom skapas goda yttre betingelser för en effektiv och smidig handläggning av projekterings-, byggnads- och driftfrågorna. I enlighet härmed har i överenskommelsen intagits en bestämmelse, enligt vilken Sverige kan uppdra åt ett aktiebolag att handha angivna frågor. En förutsättning är därvid att staten alltid skall ha aktiemajoritet i bolaget.

Jag vill i anslutning härtill framhålla, att jag — bl. a. av praktiska skäl — finner det lämpligt att staten tillskjuter hela kapitalet i ett sådant bolag.

Detta kapital bör tillföras bolaget genom att aktier till ett nominellt

värde av tillsammans 20 milj. kr. tecknas till en kurs av 120 %. Det i förhållande till aktiernas nominella värde överskjutande beloppet eller 4 milj. kr. förutsätts därvid tillfört bolagets reservfond. Frågan om erforderligt investeringsanslag under fonden för statens aktier kommer senare i höst att anmälas på tilläggsstat I för budgetåret 1973/74.

Det kan i anslutning till vad i det följande anförs i fråga om finansieringen erinras om att enligt överenskommelsen Sverige äger uppbära ränta för kapitalinsatsen i bolaget efter den genomsnittliga räntesatsen för lånen för KM-leden.

Det kapital som bolaget sålunda erhåller bör enligt min bedömning tillgodose dess behov av projekteringsmedel under de närmaste två à tre åren. När bolaget härefter kommer in i anbuds- och byggnadsstadiet aktualiseras upplåningen — helt eller i väsentlig utsträckning på den internationella lånemarknaden — av de för anläggningsarbetena erforderliga medlen. I sammanhanget kan förutses behov av en väsentlig ökning av bolagets eget kapital, varjämte vissa bemyndiganden i samband med upplåningen kommer att behövas. Det blir då anledning att återkomma till riksdagen med en redovisning av de fortsatta ekonomiska förutsättningarna för projektets genomförande.

I fråga om bolagets styrelse bör denna få en sammansättning som säkrar ett rationellt och effektivt genomförande av projektet. Med hänsyn till den stora betydelse som KM-förbindelsen kommer att få för Öresundsregionen och för den fortsatta samhällsplaneringen inom denna bör i styrelsen ingå företrädare för regionen.

Även om Sverige har ansvaret för förberedelse och byggande av KM-leden förutsätts i överenskommelsen möjligheten av dansk medverkan i närmare angiven omfattning. Sålunda är — med hänsyn bl. a. till KM-ledens beroende av arbetena på Saltholm — Danmark berett att, i den utsträckning Sverige begär och för Sveriges räkning, svara för förberedelse och byggande i fråga om sträckan Kastrop—Saltholm och sträckan över Saltholm. Vidare åtar sig Danmark att utan kostnad för Sverige och KM-leden svara för invallningen av Saltholm och att under vissa förutsättningar hålla vattnet innanför den på en för leden lämplig nivå.

Som allmän riktpunkt för projekterings- och byggnadsarbetena anges att, inom ramen för de villkor som återfinns i överenskommelsen, teknisk-ekonomiska lösningar skall eftersträvas som primärt tillgodoser trafikanternas intressen.

Byggandet av tunneln under Drogden och bron mellan Saltholm och Limhamn skall enligt överenskommelsen bjudas ut till internationell entreprenadtävling. En sådan ordning är naturlig med hänsyn till att det rör sig om anläggningsarbeten vilka representerar en investeringskostnad i storleksordningen en miljard kr. Därigenom erhålls förutsättningar för att arbetena blir utförda på det från teknisk-ekonomisk synpunkt lämpligaste sättet.

Från svensk sida uttalas i överenskommelsen avsikten att anlita nordisk arbetskraft i den utsträckning som är möjlig med hänsyn till ett ändamålsenligt utförande av leden. Även om projektet under angivna förutsättning står öppet för nordisk arbetskraft över huvud, är det givet att det i första hand blir arbetskraften inom Öresundsregionen och närliggande områden som efterfrågas.

I överenskommelsen behandlas också vissa frågor rörande anslutningsvägar till KM-leden. Vägnätet på ömse sidor om sundet bör helt naturligt vara sådant att den trafik som går på leden smidigt kan avvecklas och fördelas till olika delar av Öresundsregionen och landet i övrigt. Härvidlag får planeringen av vägnätet i Skåne och på Själland nu inriktas på att KM-leden öppnas för trafik senast år 1985. På svensk sida ankommer det på vägverket att i samråd med länsstyrelserna och berörda kommuner vid sin planering av vägbygget föreslå och verkställa de åtgärder i fråga om vägnätet som blir behövliga i anledning av KM-leden.

På svenska sidan har myndigheterna sådan lång tid tillbaka tagit hänsyn till en kommande fast förbindelse. Jag tänker exempelvis på förslaget till Malmö generalplan år 1966, i vilket både KM-leden och Yttre ringvägen tas upp. Även i det regionplaneförslag för sydvästra Skåne som nu remissbehandlas förutsätter man att KM-leden byggs och beaktar konsekvenserna därav för vägnätet i regionen.

Danmark har självfallet anspråk på att få full insyn i projekterings- och byggnadsverksamheten liksom senare i driften av KM-leden. Möjligheterna härtill beaktas genom olika bestämmelser i överenskommelsen. Sverige skall bl. a. lämna Danmark en årlig ekonomisk redovisning för leden. Danmark kan för sin del begära de upplysningar och det material som krävs för bedömning av olika frågor. Under projekterings- och byggnadsskedet skall finnas en svensk-dansk samrådsgrupp. Jag anser, att en sådan kommer att fylla en viktig uppgift och då inte bara för att ge Danmark insyn utan också för att få dansk medverkan när det gäller att lösa olika uppkommande problem. Av särskild betydelse är det givetvis att få dansk medverkan vid behandlingen av frågor som berör arbeten på danskt område.

För driften av KM-leden svarar Sverige i egenskap av ägare till leden. Danmark förklarar sig emellertid i överenskommelsen berett att för Sveriges räkning handha driften, bl. a. avgiftsupptagningen, inom danskt territorium i den utsträckning Sverige önskar det.

Enligt överenskommelsen skall avgifterna på KM-leden bestämmas så att de täcker drift- och kapitaltjänstkostnaderna samt medger fondering. Det har vid förhandlingarna ansetts lämpligt att reglera härmed sammanhängande frågor relativt detaljerat. Exempelvis föreskrivs hur kapitalkostnaderna skall räknas på aktiekapitalet i det svenska statliga bolag som skall handha utförandet och driften av KM-leden. Bestämmelserna om fondering innebär, att man dels bygger upp en

reparationsfond för att täcka större reparationer m. m., dels skapar en utjämningsfond i syfte att underlätta en över åren jämn avgiftsättning. Även vid upptagande av lån skall Sverige sträva efter att få sådana lånevillkor att en jämn avgiftsättning underlättas.

Överenskommelsen innefattar även vissa riktlinjer i fråga om avgiftsstrukturen. Det gäller hur avgifterna skall avvägas med hänsyn till olika fordonstyper och i förhållandet mellan genomgående resor och resor till och från flygplatsen på Saltholm. Det föreskrivs vidare bl. a., att den kollektiva persontrafiken skall tillförsäkras särskilt förmånliga villkor.

Enligt min uppfattning utgör bestämmelserna om avgiftsstrukturen resultatet av en rimlig avvägning mellan trafikanternas intressen samt Sveriges och Danmarks ansvar för KM-leden resp. Saltholms flygplats. Den särskilda hänsynen till kollektivtrafiken ligger väl i linje med de allmänna strävandena att gynna denna på KM-leden.

Bland övriga bestämmelser kan nämnas den som reglerar Danmarks inträde som delägare av KM-leden. Den innebär, att Danmark kan ingå som likaberättigad delägare, om Danmark åtar sig ansvar motsvarande hälften av återstående ekonomiska åtaganden som är knutna till leden. När hela anläggningskapitalet är avskrivet, ingår Danmark automatiskt som delägare av leden och dess fonder.

Byggandet och driften av KM-leden medför vissa problem när det gäller direkta skatter, tullar och mervärdeskatt. För att nedbringa kostnaderna för arbetet med leden bör man se till att projektet så långt möjligt inte belastas med skatter och tullar. I varje fall bör svensk och dansk skatte- och tullagstiftning inte få leda till att skatt och tull tas ut i båda länderna. Förhandlingar i syfte att lösa skatte- och tullproblemen har förts mellan Sverige och Danmark i enlighet med vad som förutsätts i regeringsöverenskommelsen om fasta förbindelser. Förhandlingarna har nyligen avslutats och ett dubbelbeskattningsavtal, som avhandlar bl. a. frågor om direkta skatter i samband med KM-leden, samt ett avtal om tullar och mervärdeskatt har paraferats. Avtalen avses kunna träda i kraft samtidigt med eller i nära anslutning till regeringsöverenskommelsen.

I fråga om direkta skatter har vid förhandlingarna enighet rått om att de speciella problem som byggandet och driften av KM-leden skapar på skatteområdet nödvändiggör särskilda, från OECD:s modellavtal avvikande regler. Enligt de skatteregler som normalt gäller i dubbelbeskattningsavtal får företag och enskilda, som är hemmahörande i en stat men som bedriver verksamhet eller har anställning i den andra staten, beskattas i denna andra stat. När det gäller företag och enskilda som arbetar på KM-leden har det emellertid ansetts mest praktiskt att frångå denna princip och i stället föreskriva, att beskattning får ske

endast i den stat där vederbörande företag eller person är hemmahörande. Denna princip avses gälla både fysiska och juridiska personer och omfatta alla inkomster som har samband med byggandet och driften av KM-leden, dvs. inkomst av rörelse, av enskild och offentlig tjänst samt realisationsvinst. Samma princip avses också gälla vid förmögenhetsbeskattningen.

I fråga om tullar har vid förhandlingarna med Danmark överenskommelse nåtts om att tullfrihet i princip bör medges för material och sådana varor som transportmedel, verktyg, apparater, instrument och maskiner, om varorna ingår i eller används vid byggandet eller underhållet av KM-leden. Om en vara först införts till Sverige eller Danmark från tredje land för att användas vid byggandet eller underhållet av leden, bör varan förtullas på vanligt sätt vid denna införsel. Däremot bör den omständigheten att varan därefter passerar gränsen mellan Sverige och Danmark inte föranleda att tull utgår.

Beträffande mervärdesskatten slutligen innebär det paraferade avtalet om tullar och mervärdesskatt, att kostnaderna för byggandet och driften av KM-leden ej skall belastas med vare sig dansk eller svensk mervärdesskatt. De tekniska lösningarna för att nå detta resultat innebär att uttagen dansk mervärdesskatt skall återbetalas i särskild ordning och att särskilt undantag skall göras för uttagande av svensk mervärdesskatt. Enligt avtalet bör dessutom eftersträvas, att avgifterna för nyttjandet av KM-leden inte beläggs med dansk eller svensk mervärdesskatt.

Särskilda överenskommelser skall också träffas mellan länderna om svensk och dansk lags tillämplighet och svensk och dansk myndighets behörighet i frågor som har samband med leden, vidare om vägmärken och liknande frågor i anslutning till leden.

I överenskommelsen finns slutligen regler om skiljeförfarande, om länderna inte kan enas i fråga som rör KM-leden.

I fråga om fast järnvägsförbindelse över Öresund har — som jag tidigare nämnt — länderna enats om att en sådan förbindelse skall byggas i tunnel mellan Helsingör och Helsingborg. Enligt överenskommelsen skall kostnaderna för tunneln på sträckan mellan kustlinjerna delas lika mellan länderna. Dessa kostnader har i 1971 års prisnivå beräknats till 350 milj. kr. Härtill kommer kostnaderna för anslutningar på båda sidor sundet. De svenska anslutningarna har kostnadsberäknats till 130 milj. kr. Den svenska andelen av anläggningskostnaden skulle sålunda bli (175+130) 305 milj. kr. Medräknas ränta under byggnadstiden m. m. blir kostnaderna närmare 400 milj. kr.

Som påpekats skall arbetena på HH-tunneln påbörjas så snart som möjligt och drivas i den takt som ländernas resurser tillåter med hänsyn särskilt till de planerade arbetena med KM-leden och flygplatsen på Saltholm. Det framhålls, att en särskild överenskommelse skall träffas, som reglerar de närmare betingelserna för projektet.

Allmänt vill jag i anslutning till den sålunda träffade överenskommelsen om de fasta förbindelserna konstatera att tillkomsten av dessa i ännu högre grad än tidigare kommer att knyta ihop de båda länderna. För de nordiska ländernas trafik inbördes och med kontinenten blir de nya förbindelserna av väsentlig betydelse. För de regionala och kommunala myndigheterna och organen på båda sidor om Öresund ges genom överenskommelsen utgångspunkter för den fortsatta samhällsplaneringen.

Från arbetsmarknadssynpunkt blir bro- och tunnelprojekten av mycket stort värde. Med hänsyn till omfattning och arten av de ifrågakommande arbetena och till en förutsatt samplanering av de båda projekten bör under närmare en tioårsperiod arbete kunna beredas i genomsnitt tusentalet man. Det innebär givetvis en varaktig och väsentlig stimulans i strävandena att vidmakthålla en hög och jämn sysselsättning inom anläggnings- och byggnadssektorn.

Den särskilda överenskommelsen mellan Sverige och Danmark om flygtrafikledningstjänst m. m. med anledning av tillkomsten av en dansk flygplats på Saltholm behandlar betingelserna för utövande av dansk trafikledningstjänst i berörda delar av svenskt luftrum. Den innehåller vidare bestämmelser, som säkerställer Sveriges möjligheter att utöva den kontroll av luftrummet som krävs för att hävda landets territoriella integritet. Den ger slutligen bestämmelser, som för svenskt vidkommande reglerar de med flygverksamheten på Saltholm sammanhängande flygbullerfrågorna.

Det kan i sammanhanget erinras om att svenskt luftrum alltsedan 1950-talet utnyttjats av den till nuvarande Kastrups flygplats knutna flygtrafiken. Till en början skedde detta genom tillstånd från svensk flygtrafikledning i varje särskilt fall. Med växande trafik och ett ökat behov av luftrum blev det nödvändigt att träffa mera generella överenskommelser om dispositionen av luftrummet mellan de olika trafikledningsorganen i området samt om de metoder för trafikavveckling som skulle tillämpas. Skriftliga sådana överenskommelser har funnits sedan slutet av 1950-talet.

Ökande omfattning av den civila och militära flygtrafiken på såväl svensk som dansk sida liksom ändrade prestanda hos de använda flygplanstyperna har på senare tid gjort det nödvändigt att företa en omfattande omläggning av flygvägar och trafikavvecklingsmetoder i södra Sverige och i östra Danmark. Utredning härom har verkställts av en särskild svensk-dansk arbetsgrupp — den s. k. SVEDA-gruppen — och utredningen har resulterat i förslag till ändringar vilka avses genomföras våren 1974. I anslutning härtill har de svenska och danska luftfartsmyndigheterna utarbetat förslag till överenskommelse, vilket luftfarts-

verket underställt Kungl. Maj:t för godkännande. Överenskommelsen behandlar dels trafikledningstekniska och luftrumorganisatoriska frågor av den art som regleras i hittills gällande överenskommelser mellan luftfartsmyndigheterna, dels de särskilda frågor som sammanhängar med SVEDA-gruppens förslag.

Allmänt gäller att de frågor som regleras genom den överenskommelsen — och som alltså avser kastruptrafiken — är av samma art som de vilka behandlas i den här aktuella regeringsöverenskommelsen avseende saltholmstrafiken. Skillnaden ligger i att den flygtrafik som kan påräknas i samband med tillkomsten på 1980-talet av en storflygplats på Saltholm blir mera omfattande och berör en större del av det svenska luftrummet. De särskilda problem som sammanhänger härmed, särskilt i fråga om flygbuller, motiverar enligt min mening, att även denna regeringsöverenskommelse — trots att den avhandlar problem som det normalt ankommer på Kungl. Maj:t eller luftfartsverket att besluta om — underställs riksdagen för godkännande.

I fråga om de allmänna förutsättningarna för denna överenskommelse kan i anslutning till den under år 1972 tillsatta arbetsgruppens utredningar konstateras följande. Saltholmstrafiken kommer under in- och utflygningsfaserna i stor utsträckning att beröra svenskt luftrum, men en tillfredsställande trafiksamordning blir likväl möjlig mellan flygplatserna i regionen, dvs. Saltholm, Roskilde och Værløse på den danska sidan och Sturup, Ljungbyhed och Ängelholm på den svenska sidan. Detta gäller under förutsättning att vissa restriktioner i flygverksamheten kan godtas. Arbetsgruppens uppfattning härvidlag delas av de remissinstanser som yttrat sig i frågan, däribland luftfartsverket och överbefälhavaren.

Vad avser restriktionerna gäller att det med hänsyn till trafikmängden blir mycket begränsade möjligheter att utnyttja berörda delar av svenskt luftrum för militär verksamhet. Den militära skjutverksamheten mot luftmål vid Falsterbo kan behöva läggas ned, vilket också förutsetts av överbefälhavaren i hans remissyttrande. Vidare gäller att inga ytterligare flygplatser för instrumentflygning kan anläggas i sydvästra Skåne. Här om kan sägas att det är en restriktion som knappast innebär några olägenheter, eftersom befintlig flygplatskapacitet täcker behovet på svensk sida.

Sturups och Saltholms inbördes lägen nödvändiggör en nära trafiksamordning, som bl.a. innebär att flygtrafiken måste inpassas i bestämda flygvägmönster. Härigenom begränsas i viss utsträckning valet av flygvägar och flyghöjder. Den erforderliga samordningen förutsätter, att gränsdragningen mellan olika trafikledningsorgans arbetsområden bestäms enbart av trafikledningstekniska överväganden och inte av nationella hänsyn. Härvidlag krävs att dansk flygtrafikledning i väsentligt större utsträckning än f. n. tillåts utöva trafikledningstjänst i svenskt

luftrum. Vidare krävs bl. a. en långtgående anpassning av de svenska och danska trafikledningsorganens rutiner och utrustning liksom av personalens utbildning.

De angivna restriktionerna i flygverksamheten som följer med trafiksamordningen kan enligt gjorda bedömningar väl förenas med ett rationellt och ekonomiskt utnyttjande av såväl Saltholms som Sturups flygplats. För Saltholms del är detta givetvis även ett svenskt intresse med hänsyn till den centrala betydelse som flygplatsen har för de nordiska ländernas internationella luftfart. I fråga om Sturup gäller att en utveckling bedöms bli möjlig till inemot 200 000 flygplansrörelser per år. Jämfört med nuvarande trafik — motsvarande ca 15 000 flygplansrörelser per år i linje- och chartertrafik — ger detta utrymme för en mycket betydande expansion.

I anslutning till de sålunda redovisade övervägandena medger Sverige — i överenskommelsens avsnitt om luftrum och flygtrafikledningstjänst — att dansk flygtrafikledning utövar trafikledningstjänst inom svenskt luftrum för flygtrafik under in- och utflygning vid flygplatsen på Saltholm. Utsträckningen av det svenska luftrum där detta får ske skall närmare bestämmas genom särskild överenskommelse mellan de svenska och danska luftfartsmyndigheterna. Från dansk sida görs ett åtagande att — inom ramen för behövlig trafikkapacitet på Saltholm — minska omfattning och utbredning av flygverksamheten över svenskt område, när den tekniska och flygoperativa utvecklingen medger det. Överenskommelsen ålägger de danska luftfartsmyndigheterna att tillse att trafikledningen inom området sker säkert och effektivt samt tillförsäkrar den svenska luftfartsmyndigheten rätten till information om hur den operativa trafikledningstjänsten utövas inom det svenska luftrummet.

Överenskommelsen innebär vidare ett åtagande för de danska och svenska luftfartsmyndigheterna att tillse att flygtrafiken på Saltholm och Sturup kan samordnas så att tillfredsställande trafikavveckling erhålls vid båda flygplatserna. Härvid förutsätts för Saltholms del ett bansystem i enlighet med vad som redovisats i det danska lagförslaget om anläggande av flygplatsen och för Sturups del, att en tvärbana kan tillkomma utöver den nuvarande nord—sydliga banan. Det fastslås ett ömsesidigt ansvar för att flygtrafiken inte får hindras av skjutplats eller atomkraftverk. För Sveriges del följer härav den tidigare redovisade restriktionen avseende Falsterbo luftvärnsskjutfält. I fråga om atomkraftverk kommer för Sveriges del Barsebäcksverket i fråga. Om detta gäller att enligt verkställd utredning något behov inte föreligger av inskränkning i flygverksamheten.

Kraven på samordning av regler och föreskrifter för flygning och trafikledning i det aktuella området beaktas i överenskommelsen, som i princip fastställer att i Sverige gällande regler och föreskrifter skall

tillämpas. Överenskommelsen ålägger luftfartsmyndigheterna att åstadkomma den samordning av flygtrafikledningarnas metodik, utrustning, bemanning och utbildning som fordras för en säker och effektiv avveckling av flygtrafiken samt att, om så blir nödvändigt, upprätta en gemensam enhet för flygtrafikledningstjänsten i Öresundsområdet. En sådan kan inplaceras i någon av kontrollcentralerna i området. Kostnaderna för enheten skall fördelas med hänsyn till nyttjandegraden.

Vidare åläggs luftfartsmyndigheterna att fastställa rutiner för handlandet för det fall att luftfartsolycka eller tillbud inträffar inom det svenska luftrum där dansk flygtrafikledning handhar trafikledningstjänsten. Med hänsyn till Saltholms läge kan det bli aktuellt att förstärka räddningstjänsten i Öresund. Överenskommelsen ålägger Danmark att bekosta en sådan förstärkning.

Särskilt angeläget har varit att vid överläggningarna om överenskommelsen tillse att Sverige ges möjlighet att utöva den kontroll av luftrummet som krävs för att hävda Sveriges territoriella integritet. Detta förutsätter att en fortlöpande svensk övervakning av flygtrafiken kan äga rum och att svenska militära flygenheter har operativ rörelsefrihet.

Som framgår av vad jag tidigare sagt utövar redan nu — i samband med kastruptrafiken — danska flygtrafikledningsorgan trafikledning inom svenskt luftrum. I anslutning härtill bearbetas f. n. i samverkan mellan de militära myndigheterna och luftfartsverket rutinerna för svensk övervakning av flygverksamheten inom det aktuella området samt för hur svenska militära ingripanden skall ske samt hur flygtrafikledningen skall övertas av svenska trafikledningsorgan under olika förutsättningar. Vid tillkomsten av Saltholms flygplats, som ligger närmare svenskt territorium än Kastrup och som kommer att ha en större flygtrafik, skärps väsentligt kraven på övervakningsrutiner etc.

De bestämmelser som intagits i överenskommelsens avsnitt om territoriella regler avser att tillgodose de svenska kraven i angivna hänseende.

Sålunda slås i överenskommelsen fast, att andra statsluftfartyg än svenska inte får flyga i det svenska luftrum, där dansk flygtrafikledning utövar trafikledningstjänst, utan tillstånd från svensk sida i varje särskilt fall. Detta motsvarar vad som gäller för övrigt svenskt territorium. Till statsluftfartyg räknas bl. a. militära luftfartyg samt luftfartyg som används för polis- eller tulländamål. För att Sverige skall kunna kontrollera obehörig inflygning i området ålägger överenskommelsen Danmark att omedelbart anmäla till svensk flygtrafikledning, om obehörig flygning upptäcks eller misstänks inom svenskt luftrum. Med obehörig flygning jämställs i detta hänseende flygverksamhet som bryter mot eller misstänks bryta mot svenska tullbestämmelser.

För att svenska militära myndigheter skall få all erforderlig informa-

tion om flygtrafiken i området ålägger överenskommelsen dansk flygtrafikledning att medverka till att sådan information tillhandahålls. Luftfartsmyndigheterna har härvidlag att utarbeta rutiner för hur sådan information skall överbringas. Överenskommelsen ger vidare Sverige rättighet att låta svensk förbindelsepersonal tjänstgöra vid dansk flygtrafikledning för att inhämta information om flygtrafiken i området.

Om man från svensk sida finner anledning att ingripa med t. ex. stridsflygplan mot okänd eller främmande verksamhet inom området — det må vara till lands, till sjöss eller i luften — som kan befaras kränka svenskt territorium, ålägger överenskommelsen den danska trafikledningen att så snabbt som det med hänsyn till flygsäkerheten är möjligt frilägga det svenska luftrummet i den utsträckning så erfordras. De detaljerade rutiner som krävs för ett snabbt friläggande av det starkt trafikerade luftrummet i sydvästra Skåne skall utarbetas av luftfartsmyndigheterna.

Överenskommelsen innehåller slutligen en bestämmelse om att den svenska regeringen i händelse av krig, krigsfara eller om det eljest är nödvändigt av nationella säkerhetsskäl med omedelbar verkan skall kunna suspendera eller upphäva rätten för den danska flygtrafikledningen att utöva trafikledningstjänst inom svenskt luftrum.

Genom de angivna bestämmelserna i överenskommelsen — vilka för svenskt vidkommande utarbetats i nära kontakt med bl. a. försvarsstaben — har jag i likhet med cheferna för utrikes- och försvarsdepartementen uppfattningen att Sverige garanteras den insyn och de möjligheter till ingripande som krävs för att Sverige skall kunna hävda sin territoriella integritet. Sådana garantier har också varit en grundläggande förutsättning för att dansk trafikledningstjänst har kunnat medges rätt att utöva den med saltholmstrafiken sammanhängande trafikledningstjänsten inom svenskt luftrum.

Beträffande de med saltholmstrafiken sammanhängande flygbulleterproblemen har — som jag tidigare redovisat — flera utredningar tidigare utförts, dels i samband med de danska saltholmsutredningarna, dels genom de år 1968 tillsatta svenska och danska ämbetsmannadelegationerna. På grund av vissa ändrade förutsättningar ansågs det vid 1972 års översyn av tidigare utredningsmaterial avseende öresundsfrågorna nödvändigt att utföra förnyade bullerberäkningar.

De ändrade förutsättningar, som den tillsatta arbetsgruppen hade att beakta, avsåg bl. a. bansystemet. Härvid utgick arbetsgruppen från tre banalternativ, däribland det som senare angetts i det år 1973 av den danska regeringen framlagda och av folketinget antagna lagförslaget om anläggande av en flygplats på Saltholm. De ändrade förutsättningarna i övrigt gällde trafikfördelningen på olika start- och landningsbanor, ljuddata för olika flygplanstyper samt flygvägs mönstret.

Resultatet av arbetsgruppens arbete har redovisats i en rapport i sep-

tember 1972. Vid den fortsatta beredningen av frågan har rapporten bedömts ge ett fullt tillfredsställande underlag för de ställningstaganden som man haft att göra i samband med överläggningarna om den nu träffade regeringsöverenskommelsen. Det kan visserligen hävdas, att de utförda beräkningarna har ett förhållandevis långt tidsperspektiv. Samtidigt gäller emellertid att de gjorda bedömningarna är genomgående försiktiga.

Allmänt kan konstateras att Saltholms flygplats får ett centralt läge i Öresundsregionen, vilket givetvis från flera synpunkter innebär betydande fördelar. Lokaliseringen till en ö innebär också fördelar från bullersynpunkt. Genom att närområdet helt täcks av vatten uppnås att bebyggelse inte kan tränga in på flygplatsen. De höga ljudnivåer som uppstår vid start från Saltholm kommer inte heller att nå in över bebyggelsen kring kustområdena i Öresund.

Däremot kan det inte undvikas att vissa bullerolägenheter uppkommer i samband med in- och utflygning vid flygplatsen. Enligt de av arbetsgruppen utförda beräkningarna kommer sålunda kritisk bullergräns att nå in över svenskt land i Barsebäcksområdet och över danskt land i Amagerområdet både år 1985 och år 2000. De störda områdena blir något mindre sistnämnda år på grund av lägre ljudnivåer från de framtida flygplanstyperna.

Remissyttrandena över arbetsgruppens bullerberäkningar är i allmänhet positiva till anläggandet av en flygplats på Saltholm. Man finner det angeläget att frågan om storflygplatsens lokalisering snarast löses med hänsyn till frågans avgörande betydelse för bebyggelseplaneringen inom området. Samtidigt understryker remissinstanserna angelägenheten av att utbyggnaden av Saltholm sker med noga beaktande av bullerproblemen och att åtgärder vidtas för att i största möjliga utsträckning eliminera bullerstörningar och undvika att kritiskt buller uppkommer över landområdena på båda sidor av Öresund. Flera remissinstanser föreslår införandet av någon slags bullerskyddszon vid Saltholm i anslutning till de riktlinjer som avses tillämpas vid de större svenska flygplatserna.

För att minska bullerstörningarna över Barsebäcksområdet har flera remissinstanser föreslagit, att huvudbanorna på Saltholm skall vridas motsols eller att banorna skall placeras längre västerut på Saltholm. De danska myndigheterna har på svensk anmodan gjort en utredning om möjligheterna härför. Det har i sammanhanget framkommit, att redan den nu tänkta banriktningen är ett av bullerhänsyn motiverat avsteg från den flygoperationellt lämpligaste riktningen, vilken skulle uppnås om banorna vreds medsols. Om man vrider huvudbanorna ytterligare motsols, medför detta försämrad regularitet för dessa och därmed ökad trafik på de från bullersynpunkt ogynnsammare tvärbannorna. Tvärbannorna skulle dessutom — för att inte väsentligt reducera flygplatsens totala regularitet — i sin tur behöva vridas motsols, vilket

skulle ge dem en riktning mot de centrala delarna av Malmö och Köpenhamn. En sådan ordning kan givetvis inte accepteras från miljösynpunkt. Dessutom skulle en sådan vridning medföra en avsevärt försvårad inbördes samordning av trafiken vid Saltholm och Sturup.

I fråga om förslaget att lokalisera banorna längre västerut på Saltholm gäller att ett sammanhängande område för stations- och hangarändamål på västra sidan av ön är en avgörande förutsättning för en god markfunktion på flygplatsen. Jag delar därför den danska uppfattningen, att en sådan förskjutning av bansystemet mot väster inte rimligen kan göras. Jag anser inte heller att enbart en sådan åtgärd skulle medföra avgörande fördelar från svensk miljösynpunkt.

Vad härefter beträffar bestämmelserna i överenskommelsens avsnitt om flygbuller finns det ett allmänt åtagande från de danska luftfartsmyndigheterna att anpassa flygtrafiken vid Saltholm så att minsta möjliga störningar uppstår över svenskt land samt att nedbringa störningarna i takt med vad den tekniska och flygoperativa utvecklingen medger. I anslutning härtill kan bl. a. erinras om vad flygtekniska försöksanstalten anför i sitt remissyttrande om en pågående utveckling av instrument och procedurer, som kan komma att tillåta en brantare glidvinkel, vilket på något längre sikt sannolikt kan resultera i kortare bullermattor vid inflygning till landning.

Vidare ålägger överenskommelsen de danska luftfartsmyndigheterna att tillse, att kritiskt buller inte når utanför en närmare angiven gränslinje. Denna inbegriper svenskt land på Barsebäckshalvön och går strax utanför svenskt land vid Limhamn men går eljest relativt långt ut från svenskt landområde. Gränslinjen skapar en bullerskyddszon av det slag som flera av remissinstanserna — bl. a. luftfartsverket — ansett bör upprättas. Den gäller för bullerstörningar från all flygverksamhet vid Saltholm, således även markbuller.

Statens planverk har i sitt remissyttrande hävdat, att bullerskydds-zonen borde innefatta en gränslinje för kritiskt buller minskat med 5 dB, vilket skulle utgöra en varningsgräns för planeringen. Det bör i anslutning härtill enligt min mening bl. a. beaktas, att de ljuddata som ligger till grund för bullerberäkningarna är försiktigt bedömda. Jag vill i detta sammanhang erinra om flygtekniska försöksanstaltens remissyttrande, vari framhålls att det med hänsyn till motorutvecklingen varit motiverat att utgå från bullermattor som varit 5dB mindre än de som använts av arbetsgruppen. Det är därför troligt att bullerexponeringen inom vissa områden innanför gränslinjen i verkligheten kommer att bli lägre än kritiskt buller.

För att säkerställa efterlevnaden av de föreskrivna bullerbestämmelserna anger överenskommelsen att länsstyrelsen i Malmöhus län med bistånd av luftfartsmyndigheterna skall ombesörja erforderliga bullermätningar. Jag förutsätter att mätningarna kommer att ske genom regi-

strerande mätapparatur, som placeras på lämpliga platser längs den svenska kusten. Överenskommelsen innebär slutligen åläggande för danska luftfartsmyndigheterna att vidta åtgärder så att gränslinjen för kritiskt buller ej överskrids och att Sverige om så ej sker kan begränsa rätten för dansk flygtrafikledning att utöva trafikledningstjänst inom svenskt luftrum. Genom dessa bestämmelser har enligt min mening garantier skapats för att överenskommelsens bullerskyddsföreskrifter skall kunna kontrolleras och ge ett effektivt skydd för svenskt område.

I överenskommelsen slås fast att skiljenämnd kan pröva fråga om tolkning eller tillämpning av bestämmelserna om luftrum, flygtrafikledningstjänst och flygbuller men däremot inte bestämmelserna i de territoriella frågorna.

Sammanfattningsvis vill jag framhålla, att den träffade regeringsöverenskommelsen enligt min mening utgör en tillfredsställande lösning av de problem som för svensk del aktualiseras genom tillkomsten av en storflygplats på Saltholm. Samtidigt som överenskommelsen i sig möjliggör lokaliseringen dit, tillgodoser den i rimlig utsträckning de intressen som man har att ta tillvara från svensk sida.

Under återopande av det anförda hemställer jag att Kungl. Maj:t föreslår riksdagen att

1. godkänna överenskommelserna den 8 juni 1973 mellan Sverige och Danmark om dels fasta förbindelser över Öresund, dels flygtrafikledningstjänst m. m. med anledning av tillkomsten av en dansk flygplats på Saltholm,
2. godkänna de av mig förordade riktlinjerna för tillskapandet av det bolag som nämns i överenskommelsen om fasta förbindelser över Öresund.

Med bifall till vad föredraganden sålunda med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt förordnar Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten att till riksdagen skall avlätas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:  
*Britta Gyllensten*

## Bilaga 1

**Överenskommelse mellan Sverige och Danmark om fasta förbindelser över Öresund****Vägförbindelse***Inledande bestämmelser*

## Artikel 1

Sverige och Danmark, som utgår från att en fast vägförbindelse över Stora Bält kommer till stånd enligt ett i januari 1973 framlagt danskt lagförslag, är ense om att en avgiftsfinansierad 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 färdigställs 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

**Overenskomst mellem Sverige og Danmark om faste forbindelser over Øresund****Vejforbindelse***Indledende bestemmelser*

## Artikel 1

Sverige og Danmark, 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 afgiftsfinansieret, 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.

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

Regeringerne er indforstået med, at den

tillståndsprövning som för KM-leden krävs enligt svensk respektive dansk rätt kan komma att leda till ändringar i bilaga 1. Härvid avses särskilt att hänsyn till den internationella sjöfarten genom Öresund 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 busar i linjetrafik.

För att göra det möjligt att i framtiden använda ett annat kollektivtrafiksystem träffar Sverige och Danmark 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 tunneldel avsedd för järnvägstrafik mellan Själland och Saltholm. Tunneldelen för järnvägstrafik ingår ej i KM-leden. Länderna träffar särskild överenskommelse om frågor som aktualiseras genom tillkomsten av en extra tunneldel. En utgångspunkt skall därvid vara att Danmark, utöver merkostnaden på grund av tunneldelen, betalar skälig del av de gemensamma kostnaderna för hela tunnelanläggningen.

#### Dragörleden

##### Artikel 7

Sverige och Danmark 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.

Sverige och Danmark träffar särskild överenskommelse om Dragörledens närma-

prövelse af KM-forbindelsen, som er nødvendig efter svensk, henholdsvis dansk 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.

Før at gøre det muligt i fremtiden at anvende et andet kollektivt trafiksystem træffer Sverige og Danmark 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 tunneldel, 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 tunneldel. 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

Sverige og Danmark 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.

Sverige og Danmark træffer særskilt overenskomst om Dragørforbindelsens nær-

re sträckning, omfattning och utformning och om finansiering, byggande och drift av leden.

#### *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 svensk-dansk 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 Sverige och Danmark särskild överenskommelse. 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 överenskommelse, 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 utbudas till internationell entreprenadtävling.

För byggandet av KM-leden avser Sverige

mere linjeföring, afgrænsning og udformning samt om finansiering, bygning og drift af forbindelsen.

#### *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 svensk-dansk 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 Sverige og Danmark 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

att anlita nordisk arbetskraft i den utsträckning som är möjlig med hänsyn till ett ändamålsenligt utförande av leden.

#### Artikel 13

Sverige och Danmark ställer utan ersättning till förfogande de land- och vattenområden och den havsbotten inom svenskt respektive danskt 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 Sverige och Danmark 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.

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

#### Artikel 13

Sverige og Danmark stiller uden vederlag de land- og vandområder og den havbund inden for svensk, henholdsvis dansk 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 Sverige og Danmark 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 tilsluttede 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 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

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 till 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 svensk-danska 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 anföres 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

*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.

## 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 svensk-danske 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 synpunkter, 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

större reparationskostnader eller för att komplettera eller bygga ut KM-leden på sätt Sverige och Danmark enas om.

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

#### Artikel 22

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

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

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

dække større reparationsomkostninger eller til at komplettere eller udbygge KM-forbindelsen på en måde, som Sverige og Danmark enes om.

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

#### Artikel 22

For at lette muligheden for en i årenes løb jævn afgiftsfastsættelse, regnet i fast prisniveau og under hensyntagen til trafikudviklingen, skal Sverige ved optagelse af lån til KM-forbindelsen tilstræbe sådanne vilkår, at kapitalomkostningerne for KM-forbindelsens første drifttid 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 fonder.

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

*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 befordra personer eller gods från eller till Sverige eller enbart inom Sverige.

*Skiljenämnd*

## Artikel 26

Kan Sverige och Danmark 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

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

## Artikel 28

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

## Artikel 29

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

*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.

*Voldgiftsnævn*

## Artikel 26

Kan Sverige og Danmark 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

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

## Artikel 28

Sverige og Danmark 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

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

**Järnvägsförbindelse**

## Artikel 30

Sverige och Danmark, som utgår från att en fast järnvägsförbindelse över Stora Bält 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 herefter HH-tunneln.

## Artikel 31

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

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

## Artikel 32

Anläggandet 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 färdigställs omkring år 1985.

## Artikel 33

Sverige och Danmark 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 Sverige och Danmark undertecknat denna överenskommelse.

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

För Sveriges regering

*Bengt Norling*

För Danmarks regering

*Jens Kampmann*

8 Riksdagen 1973. I saml. Nr 146

**Jernbaneforbindelse**

## Artikel 30

Sverige og Danmark, 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 sænketunnel. Sverige og Danmark tilsvare hver halvdel af omkostningerne for strækningen mellem kystlinjerne.

## 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

Sverige og Danmark 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 Sverige og Danmark underskrevet denne overenskomst.

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

For Sveriges regering

*Bengt Norling*

For Danmarks regering

*Jens Kampmann*

## Bilaga 1

## Bilag 1.

**KM-ledens sträckning m. m.***1. Ledens sträckning*

KM-leden skall ha i huvudsak den sträckning 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 förlägges 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 utföres leden så, att en framtida anslutning av Dragörleden underlättas.

Mellan Saltholm och Limhamn utföres 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. Närmare bestämmelser*

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

**KM-forbindelsens linjeföring m. m.***1. Forbindelsens linjeföring*

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 udfløtningsanlæg på Saltholm for tilslutning af vej fra lufthavnens terminalområde, dels nødvendige områder til toldbehandling og paskontrol samt afgiftsoprævning.

*3. Forbindelsens udformning*

Forbindelsen skal udføres som motorvej med seks vognbaner.

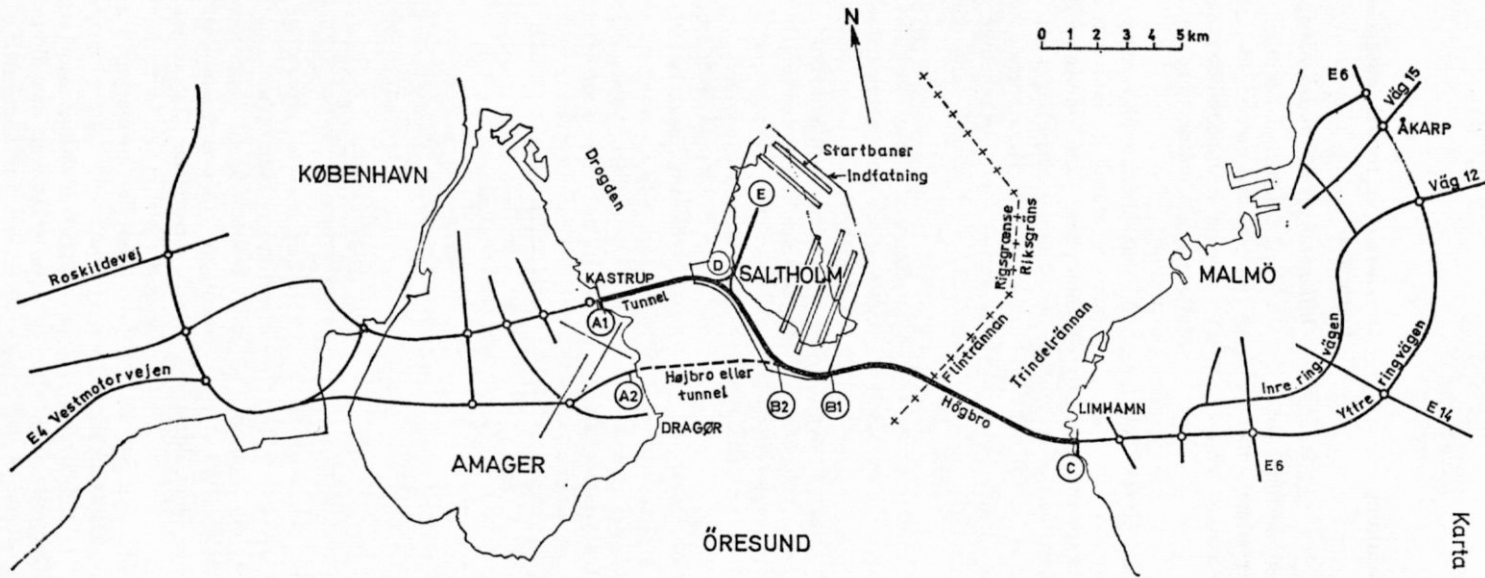
På strækningen mellem Kastrup og Saltholm skal forbindelsen udføres som tunnel under Drogden i en sådan dybde, at muligheden for at tilvejebringe 10 m vanddybde i sejlrenden fremdeles består.

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 udfløtningsanlæg, 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 overenskommelser om KM-forbindelsens linjeföring og afgrænsning.



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

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

Karta A / Kort A

## Bilaga 2

## Bilag 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 engångsbetalning när lånen slutamorteras.

5. För fondering för större reparationer och för utbyggnad göres vid avgiftssättningen ett påslag med högst följande procent-satser 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

**Omkostningar, fondshenläggelse, afgiftsfastsättelse***Omkostningar och fondshenläggelse*

1. Ved driftsomkostningar förstås omkostningar 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 éngangsbetalning, når sidste afdrag på lånene betales.

5. Til fondshenlæggelse til større reparationer og til udbygning tillægges der ved afgiftsfastsættelsen højst følgende procent-satser 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 udbyggningsfonden 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 udlig-ningsfond, som letter muligheden for en jævn afgiftsudvikling, kan afgifterne årligt forøges i takt med den almindelige prisudvikling, selv om indtægterne derved kom-

som beräknas nödvändigt för att täcka drift- och kapitaltjänstkostnaderna och fondering enligt 5. Påslag på avgifterna för avsättning till utjämningsfonden skall dock ej ske, när fonden uppnått ett belopp motsvarande summan av återstående amorteringar eller, sedan amorteringarna verkställts, vad som beräknas motsvara två års driftkostnader.

#### *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 avgiftssättningen bygger på de investeringskostnader och den trafikutveckling som förutses vid tidpunkten för överenskommelsens ingående. Sverige och Danmark är ense om att överenskommelse skall träffas om lämplig anpassning av avgiftssättningen 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 utryckningsfordon och fordon

mer 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 udligningsfonden 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.

#### *Avgiftsstruktur*

7. Afgift opkræves for køretøj eller køretøjsskombination 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 køretøjsskombinationer 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. Sverige og Danmark er enige om, at der skal træffes overenskomst om rimelig tilpasning af afgiftsfastsættelsen i det tilfælde, at investeringsomkostningerne eller trafikken og disse forholdsfordeling 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 køretø-

som används för trafikövervakning, vägunderhåll eller liknande utgår ej avgift.

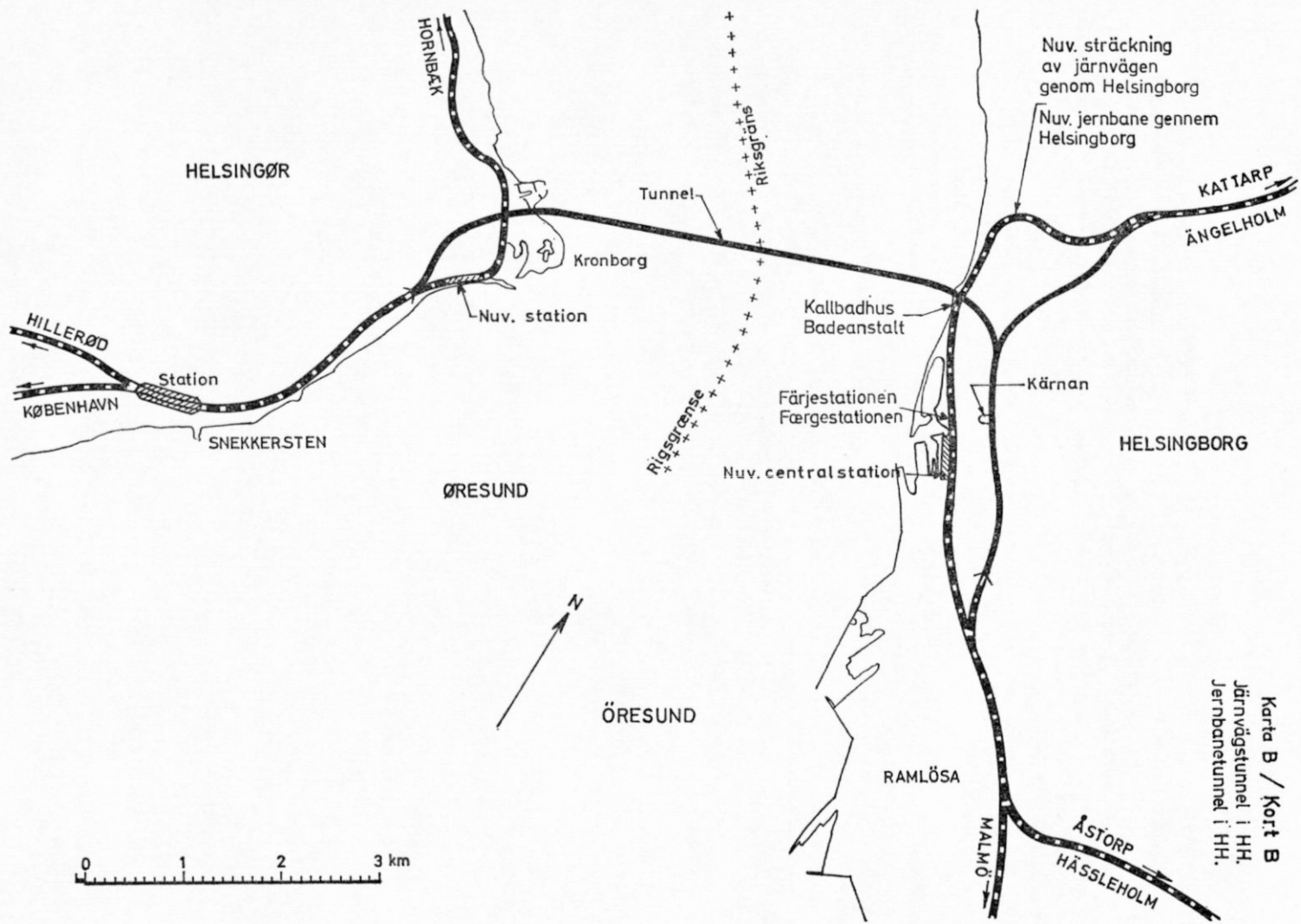
*Övrigt*

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

jer, som anvendes til trafikovervågning, vejvedligeholdelse eller lignende opkræves ikke afgift.

*Andre bestemmelser*

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



## Bilaga 3

## Bilag 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 svensk eller dansk medborgare eller bosatt i Sverige eller Danmark, 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.

**Voldgiftsnævn**

1. Voldgiftsnævnet består af tre medlemmer. Hvert land udpeger ét medlem. Et medlem, som er nævnets formand, og som ikke må være hverken svensk eller dansk statsborger eller bosat i Sverige eller Danmark, 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 mellemfolkelige 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.

### Protokoll till överenskommelse mellan Sverige och Danmark om fasta förbindelser över Öresund

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

1. Sverige och Danmark 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. Sverige och Danmark 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 svenska och danska språken, vilka båda texter har samma giltighet.

För Sveriges regering

*Bengt Norling*

För Danmarks regering

*Jens Kampmann*

### Protokol til overenskomst mellem Sverige og Danmark om faste forbindelser over Øresund

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

1. Sverige og Danmark 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. Sverige og Danmark 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 svenske og danske sprog, hvilke to tekster har samme gyldighed.

For Sveriges regering

*Bengt Norling*

For Danmarks regering

*Jens Kampmann*

## Bilaga 2

**Överenskommelse mellan Sverige och Danmark om flygtrafikledningstjänst m. m. med anledning av tillkomsten av en dansk flygplats på Saltholm**

*Luftrum och flygtrafikledningstjänst*

Artikel 1

Sverige medger, med beaktande av punkt 2.1.1. i annex 11 till konventionen den 7 december 1944 angående internationell civil luftfart (Chicagokonventionen), att dansk flygtrafikledning på nedan angivna villkor får utöva trafikledningstjänst inom svenskt luftrum för flygtrafik under in- och utflygning vid flygplatsen på Saltholm.

Med flygtrafikledning förstås de organ som är ansvariga för trafikledningstjänsten.

Artikel 2

De svenska och danska luftfartsmyndigheterna skall i särskild överenskommelse ange den maximala utsträckningen av det svenska luftrum inom vilket dansk flygtrafikledning får utöva trafikledningstjänst.

När dansk flygtrafikledning behöver utöva trafikledningstjänst inom svenskt luftrum, skall behovet av luftrum och tiden för ianspråkstagandet anmälas till svensk flygtrafikledning.

Artikel 3

De danska luftfartsmyndigheterna åtager sig att, inom ramen för behövlig trafikkapacitet på Saltholm, minska omfattning och utbredning av flygverksamheten över svenskt område, när den tekniska och flygoperativa utvecklingen medger det.

Artikel 4

De svenska och danska luftfartsmyndigheterna skall tillse, att flygtrafiken vid flygplatserna på Saltholm och vid Sturup samordnas så att tillfredsställande trafikavveckling erhålles vid båda flygplatserna. Då det är nödvändigt skall utnyttjandet av ban-

**Overenskomst mellem Sverige og Danmark om lufttrafiktjeneste m. m. i anledning af anlæg af en dansk lufthavn på Saltholm**

*Luftrum og lufttrafiktjeneste*

Artikel 1

Sverige tillader under hensyntagen til punkt 2.1.1. i annex 11 til konventionen af 7. december 1944 angående international civil luftfart (Chicagokonventionen), at danske lufttrafiktjenesteorganer på de nedenfor angivne vilkår udøver lufttrafiktjeneste inden for svensk luftrum for lufttrafik under indflyvning til og udflyvning fra lufthavnen på Saltholm.

Ved lufttrafiktjenesteorganer forstås de organer, som er ansvarlige for lufttrafiktjenesten.

Artikel 2

De svenske og danske luftfartsmyndigheder skal i en særlig overenskomst angive den maksimale udstrækning af det svenske luftrum, inden for hvilket de danske lufttrafiktjenesteorganer må udøve lufttrafiktjeneste.

Når de danske lufttrafiktjenesteorganer har behov for at udøve lufttrafiktjeneste inden for svensk luftrum, skal behovet for luftrum og tidspunktet for ibrugtagen heraf anmeldes til de svenske lufttrafiktjenesteorganer.

Artikel 3

De danske luftfartsmyndigheder påtager sig inden for den ramme, som nødvendig trafikkapacitet på Saltholm sætter, at reducere lufttrafikens omfang og udbredelse over svensk område, når den tekniske og operationelle udvikling tillader det.

Artikel 4

De svenske og danske luftfartsmyndigheder skal drage omsorg for, at lufttrafikken ved lufthavnene på Saltholm og ved Sturup samordnes således, at der opnås tilfredsstillende trafikafvikling på begge lufthavne. Når det er nødvendigt, skal udnyttelsen af

systemen vid de båda flygplatserna samordnas. Det förutsättes att bansystemet på Saltholm får i huvudsak banriktningarna 03—21 och 14—32 och den planerade tvärbanan på Sturup riktningen 11—29.

För att nå tillfredsställande trafikavveckling får flygtrafiken till och från de båda flygplatserna ej hindras eller inskränkas av skjutplats eller atomkraftverk.

#### Artikel 5

De danska luftfartsmyndigheterna skall tillse att trafikavvecklingen sker säkert och effektivt inom de delar av svenskt luftrum där dansk flygtrafikledning utövar trafikledningstjänst. Den svenska luftfartsmyndigheten har rätt till information om hur den operativa trafikledningstjänsten bedrivs inom sådant luftrum.

#### Artikel 6

Dansk flygtrafikledning skall vid utövande av trafikledningstjänst inom svenskt luftrum beakta att flygtrafik inom detta luftrum skall följa i Sverige med utgångspunkt från annex 2 till Chicagokonventionen fastställda trafikregler för luftfart, om ej annat medges från svensk sida. Ändring av trafikregler, som kan inverka på trafikledningstjänsten inom detta luftrum, skall föregås av överläggningar mellan de svenska och danska luftfartsmyndigheterna.

De svenska och danska luftfartsmyndigheterna skall eftersträva att de särskilda föreskrifter som publiceras i respektive lands AIP eller Notam får samma innebörd vad avser flygning inom de delar av terminalområden och kontrollzoner som beröres av flygtrafiken till och från Saltholm.

Danska föreskrifter för trafikledningstjänst får ej utan svenskt godkännande tillämpas inom svenskt luftrum som beröres av trafiken till och från Saltholm, om föreskrifterna avviker från motsvarande svenska föreskrifter på ett sätt som kan inverka på flygtrafiken eller trafikledningstjänsten i angränsande svenskt luftrum.

#### Artikel 7

De svenska och danska luftfartsmyndigheterna skall samordna flygtrafikledningarnas metodik, utrustning, bemanning och

banesystemerna på begge lufthavne samordnes. Det forudsættes, at banesystemet på Saltholm hovedsageligt får baneretningerne 03—21 og 14—32 og den planlagte tværbane på Sturup retningen 11—29.

For at opnå tilfredsstillende trafikafvikling må lufttrafikken til og fra de to lufthavne ikke hindres eller begrænses af skydeområde eller atomkraftværk.

#### Artikel 5

De danske luftfartsmyndigheder skal drage omsorg for, at trafikafviklingen sker sikkert og effektivt i de dele af svensk luftrum, inden for hvilke de danske lufttrafiktjenesteorganer udøver lufttrafiktjeneste. Den svenske luftfartsmyndighed har ret til information om, hvorledes den operative lufttrafiktjeneste udføres inden for sådant luftrum.

#### Artikel 6

Danske lufttrafiktjenesteorganer, som udøver lufttrafiktjeneste inden for svensk luftrum, skal herunder være opmærksom på, at lufttrafik inden for dette luftrum skal følge de i Sverige, med udgangspunkt i annex 2 til Chicagokonventionen, fastlagte lufttrafikregler, medmindre man fra svensk side har tilladt andet. Ændring af lufttrafikreglerne, som kan indvirke på lufttrafiktjenesten i dette luftrum, skal forud drøftes mellem de svenske og danske luftfartsmyndigheder.

De svenske og danske luftfartsmyndigheder skal bestræbe sig på, at de særlige bestemmelser, som publiceres i de respektive lands AIP eller Notam, for flyvning i de dele af terminalområder og kontrollzoner, der berøres af lufttrafikken til og fra Saltholm, indholdsmæssigt er ens.

Danske forskrifter for lufttrafiktjeneste må ikke uden svensk godkendelse anvendes inden for svensk luftrum, som berøres af trafikken til og fra Saltholm, såfremt disse forskrifter afviger fra modsvarende svenske forskrifter på en måde, som kan indvirke på lufttrafikken eller lufttrafiktjenesten i tilstødende svensk luftrum.

#### Artikel 7

De svenske og danske luftfartsmyndigheder skal samordne lufttrafiktjenestens metodik, udrustning, bemanning og uddannelse i

utbildning i den utsträckning som fordras för en säker och effektiv avveckling av flygtrafiken.

#### Artikel 8

De svenska och danska luftfartsmyndigheterna skall, om det blir nödvändigt, träffa överenskommelse om en gemensam enhet för flygtrafikledningstjänsten i Öresundsområdet.

Kostnaderna för denna enhet skall fördelas mellan länderna med hänsyn till graden av svenskt respektive danskt nyttjande av enheten.

#### Artikel 9

De svenska och danska luftfartsmyndigheterna skall gemensamt fastställa rutiner för myndigheternas handlande, för det fall att luftfartsolycka eller tillbud till sådan olycka inträffar inom svenskt luftrum där dansk flygtrafikledning utövar trafikledningstjänst.

#### Artikel 10

I fråga om sådan efterforsknings- och räddningstjänst i Öresund, som betingas av flygtrafiken vid Saltholm, träffar svenska och danska myndigheter särskild överenskommelse.

Den förstärkning av räddningstjänsten i Öresund som påkallas av Saltholms speciella läge åtager sig Danmark att bekosta.

#### *Territoriella frågor*

##### Artikel 11

Inom svenskt luftrum där dansk flygtrafikledning utövar trafikledningstjänst får flygning med andra statsluftfartyg än svenska ej ske utan tillstånd från svensk sida i varje enskilt fall. Som sådan flygning räknas flygning med militärt luftfartyg, flygning för polis- eller tulländamål samt flygning i icke kommersiellt syfte med luftfartyg som äges eller brukas av annan stat än Sverige. Ansökan om tillstånd för tillträde till svenskt luftrum skall göras på diplomatisk väg senast 48 timmar före den beräknade ankomsten till svenskt territorium. Om luftfartyget är obebäpnat och användes för transport för Förenta Nationernas

den udstrækning, som er nødvendig for en sikker og effektiv afvikling af lufttrafikken.

#### Artikel 8

De svenske og danske luftfartsmyndigheder skal, hvis det bliver nødvendigt, afslutte overenskomst om et fælles lufttrafiktjenesteorgan i Øresundsområdet.

Udgifterne ved denne fælles tjeneste skal fordeles mellem landene under hensyn til graden af svensk, respektive dansk udnyttelse heraf.

#### Artikel 9

De svenske og danske luftfartsmyndigheder skal i fællesskab fastlægge rutiner for myndighedernes fremgangsmåde, hvis en flyveulykke eller risiko for en sådan ulykke indtræffer i svensk luftrum, inden for hvilket de danske lufttrafiktjenesteorganer udøver lufttrafiktjeneste.

#### Artikel 10

Med hensyn til sådan eftersøgnings- og redningstjeneste i Øresund, som nødvendigøres af lufttrafikken på Saltholm, træffer svenske og danske myndigheder særlig overenskomst.

Den forstærkning af redningstjenesten i Øresund, som forårsages af Saltholms særlige beliggenhed, påtager Danmark sig at bekoste.

#### *Territoriale spørgsmål*

##### Artikel 11

I svensk luftrum, inden for hvilket de danske lufttrafiktjenesteorganer udøver lufttrafiktjeneste, må der ikke uden tilladelse fra svensk side i hvert enkelt tilfælde finde flyvninger sted med andre statsluftfartøjer end svenske. Til sådanne flyvninger henregnes flyvning med militære luftfartøjer, flyvning i politi- og toldøjemed samt flyvning i ikke-erhversmæssigt øjemed med luftfartøjer, som ejes eller bruges af anden stat end Sverige. Ansøgning om tilladelse til at beflyve svensk luftrum skal ske ad diplomatisk vej senest 48 timer før den beregnede ankomst til svensk territorium. Hvis luftfartøjet er ubevæbnet og anvendes til transport

räkning eller för transport som är likställd med civil lufttransport göres dock ansökan direkt hos den svenska luftfartsmyndigheten. Danskt statsägt luftfartyg, som användes för att kontrollera navigationshjälpmedel, kan ges stående tillstånd att flyga i svenskt luftrum för att utföra sådana uppdrag.

#### Artikel 12

Om obehörig flygning upptäckes eller misstänkes inom svenskt luftrum där dansk flygtrafikledning utövar trafikledningstjänst, skall detta omedelbart anmälas till svensk flygtrafikledning. Vad nu sagts skall även gälla i fråga om sådan flygverksamhet som bryter mot eller misstänkes bryta mot svenska tullbestämmelser.

#### Artikel 13

Dansk flygtrafikledning skall medverka till att svensk militär myndighet genom svensk flygtrafikledning erhåller information om flygtrafiken inom svenskt luftrum där dansk flygtrafikledning utövar trafikledningstjänst. Rutiner för meddelande av sådan information skall gemensamt utarbetas av de svenska och danska luftfartsmyndigheterna.

Om den svenska regeringen begär det, skall svensk förbindelsepersonal beredas tillfälle att tjänstgöra vid dansk flygtrafikledning för att inhämta information om flygtrafiken inom de delar av svenskt luftrum där dansk flygtrafikledning utövar trafikledningstjänst.

#### Artikel 14

Denna överenskommelse medför ej några inskränkningar i Sveriges möjligheter att hävda sin suveränitet och territoriella integritet. Om ingripande av militär art aktualiseras från svensk sida mot sådan okänd eller främmande verksamhet som kan befaras kränka svenskt territorium, skall den danska flygtrafikledningen på svensk anmodan så snabbt som det med hänsyn till flygsäkerheten är möjligt frilägga nödvän-

for de Forenede Nationers regning eller til transport, som er ligestillet med civil lufttransport, ansøges der dog direkte hos den svenske luftfartsmyndighed. Dansk, statejet luftfartøj, der anvendes til at kontrollere navigationshjälpemidler, kan opnå en stående tilladelse til at beflyve svensk luftrum for at udføre sådanne opgaver.

#### Artikel 12

Hvis det opdages, eller der opstår mistanke om, at der foregår ikkettilladt lufttrafik i svensk luftrum, inden for hvilket de danske lufttrafiktjenesteorganer udøver lufttrafiktjeneste, skal dette uopholdeligt anmeldes til de svenske lufttrafiktjenesteorganer. Tilsvarende gælder, for så vidt angår lufttrafik, som overtræder eller som mistænkes for at ville overtræde svenske toldbestemmelser.

#### Artikel 13

De danske lufttrafiktjenesteorganer skal medvirke til, at de svenske militære myndigheder gennem de svenske lufttrafiktjenesteorganer modtager information om lufttrafikken i svensk luftrum, inden for hvilket de danske lufttrafiktjenesteorganer udøver lufttrafiktjeneste. Rutiner for meddelelse af sådan information skal i fællesskab udarbejdes af de svenske og danske luftfartsmyndigheder.

Hvis den svenske regering begærer det, skal der gives svensk forbindelsespersonel lejlighed til at tjenstgøre ved de danske lufttrafiktjenesteorganer for at indhente information om lufttrafikken i de dele af svensk luftrum, inden for hvilke de danske lufttrafiktjenesteorganer udøver lufttrafiktjeneste.

#### Artikel 14

Denne overenskomst medfører ikke nogen begrænsning i Sveriges muligheder for at hævde sin suveränitet og territoriale integritet. Hvis militær indgriben fra svensk side aktualiseres mod sådan ukendt eller fremmed virksomhed, som kan befrygtes at krænke svensk territorium, skal de danske lufttrafiktjenesteorganer på svensk anmodning så hurtigt, som det af hensyn til flyvesikkerheden er muligt, rømme de nød-

diga delar av det svenska luftrummet, så att det militära ingripandet kan genomföras.

För fall som avses i första stycket skall de svenska och danska luftfartsmyndigheterna gemensamt utarbeta rutiner för temporärt svenskt övertagande av trafikledningstjänsten inom svenskt luftrum där dansk flygtrafikledning utövar trafikledningstjänst.

#### Artikel 15

I händelse av krig, krigsfara eller om det eljest är nödvändigt av nationella säkerhetsskäl kan den svenska regeringen genom skriftligt meddelande till den danska regeringen med omedelbar verkan suspendera eller upphäva rätten för den danska flygtrafikledningen att utöva trafikledningstjänst inom svenskt luftrum.

#### Flygbuller

#### Artikel 16

De danska luftfartsmyndigheterna åtager sig att inom ramen för behövlig trafikkapacitet på Saltholm — såsom också avses ske i förhållande till danskt land — anpassa flygtrafiken vid Saltholm så att minsta möjliga flygbullerstörningar uppstår över svenskt land samt att nedbringa dessa störningar i takt med vad den tekniska och flygoperativa utvecklingen medger.

#### Artikel 17

De danska luftfartsmyndigheterna skall tillse att flygverksamhet på Saltholm samt flygtrafik under in- och utflygning vid Saltholms flygplats inte åstadkommer sådant flygbuller över svenskt område att s. k. kritisk bullergräns når utanför linjen mellan punkterna A—F i *bilaga 1*. Vid bestämmande av kritisk bullergräns tillämpas den metod som anges i *bilaga 2*. Regeringarna kan enas om annan norm än den nämnda kritiska bullergränsen, om nya rön föranleder det.

#### Artikel 18

Länsstyrelsen i Malmöhus län ombesörjer de bullermätningar som fordras för att säkerställa efterlevnaden av denna överenskommelse.

vendige dele af det svenske luftrum således, at den militære indgriben kan gennemføres.

Med henblik på situationer som beskrevet i stk. 1 skal de svenske og danske luftfartsmyndigheder i fællesskab udarbejde rutiner for midlertidig svensk overtagelse af lufttrafiktjenesten i svensk luftrum, inden for hvilket de danske lufttrafiktjenesteorganer udøver lufttrafiktjeneste.

#### Artikel 15

I tilfælde af krig, krigsfare eller om det ellers er nødvendigt af nationale sikkerhedsgrunde, kan den svenske regering ved skriftlig meddelelse til den danske regering med umiddelbar virkning suspendere eller opheve retten for de danske lufttrafiktjenesteorganer til at udøve lufttrafiktjeneste inden for svensk luftrum.

#### Flystøj

#### Artikel 16

De danske luftfartsmyndigheder påtager sig inden for den ramme, som nødvendig trafikkapacitet på Saltholm sætter — hvilket også tilsigtes at skulle ske i forhold til dansk landområde — at tilpasse lufttrafikken ved Saltholm således, at mindst mulig forstyrrelse fra flystøj opstår over svensk landområde, samt at nedbringe disse forstyrrelser i takt med, hvad den tekniske og flyoperative udvikling tilsiger.

#### Artikel 17

De danske luftfartsmyndigheder skal påse, at flyvevirksomhed på Saltholm samt lufttrafik under indflyvning til og udflyvning fra Saltholm lufthavn ikke forårsager sådan flystøj over svensk område, at såkaldt "kritisk bullergräns" når uden for linjen A—F i *bilag 1*. Ved bestemmelsen af "kritisk bullergräns" anvendes den metode, som angives i *bilag 2*. Regeringerne kan enes om anden norm end den nævnte "kritisk bullergräns", hvis nye erfaringer foranleder det.

#### Artikel 18

Länsstyrelsen i Malmöhus län foranstalter de støjmålinger, som er nødvendige for at sikre overholdelse af denne overenskomst.

De svenska och danska luftfartsmyndigheterna träffar särskild överenskommelse om anordnande av mätstationer och om rutiner för mätningar.

#### Artikel 19

Om kritisk bullergräns, eller annan gräns om vilken regeringarna enats, når utanför den i bilaga 1 angivna linjen, skall de danska luftfartsmyndigheterna vidtaga sådana åtgärder att linjen ej överskrides.

Om de danska myndigheterna ej, efter framställning från den svenska luftfartsmyndigheten, inom rimlig tid vidtager åtgärder som avses i första stycket, kan den svenska regeringen i erforderlig utsträckning begränsa rätten för dansk flygtrafikledning att utöva trafikledningstjänst inom svenskt luftrum.

#### Skiljenämnd

##### Artikel 20

Kan Sverige och Danmark ej enas i fråga om tolkning eller tillämpning av artiklarna 1—10 och 16—19, skall frågan snarast överlämnas till prövning av skiljenämnd om ett av länderna begär det.

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

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 Sverige och Danmark undertecknat denna överenskommelse.

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

För Sveriges regering

*Bengt Norling*

För Danmarks regering

*Jens Kampmann*

De svenske og danske luftfartsmyndigheder træffer særskilt aftale om oprettelse af målestationer og om rutiner for målinger.

#### Artikel 19

Hvis "kritisk bullergräns" eller anden grænse, som regeringerne er blevet enige om, når uden for den i bilag 1 angivne linje, skal de danske luftfartsmyndigheder træffe sådanne foranstaltninger, at linjen ikke overskrides.

Hvis de danske myndigheder ikke efter forestilling fra den svenske luftfartsmyndighed inden en rimelig tid træffer sådanne foranstaltninger, som der sigtes til i stk 1, kan den svenske regering i fornøden udstrækning begrænse retten for de danske lufttrafiktjenesteorganer til at udøve lufttrafiktjeneste inden for svensk luftrum.

#### Voldgiftsnævn

##### Artikel 20

Kan Sverige og Danmark ikke opnå enighed i spørgsmål om fortolkning eller anvendelse af bestemmelserne i denne overenskomsts artikel 1—10 og artikel 16—19, skal spørgsmålet snarest indbringes for et voldgiftsnævn, hvis et af landene begærer det.

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

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 Sverige og Danmark underteget denne overenskomst.

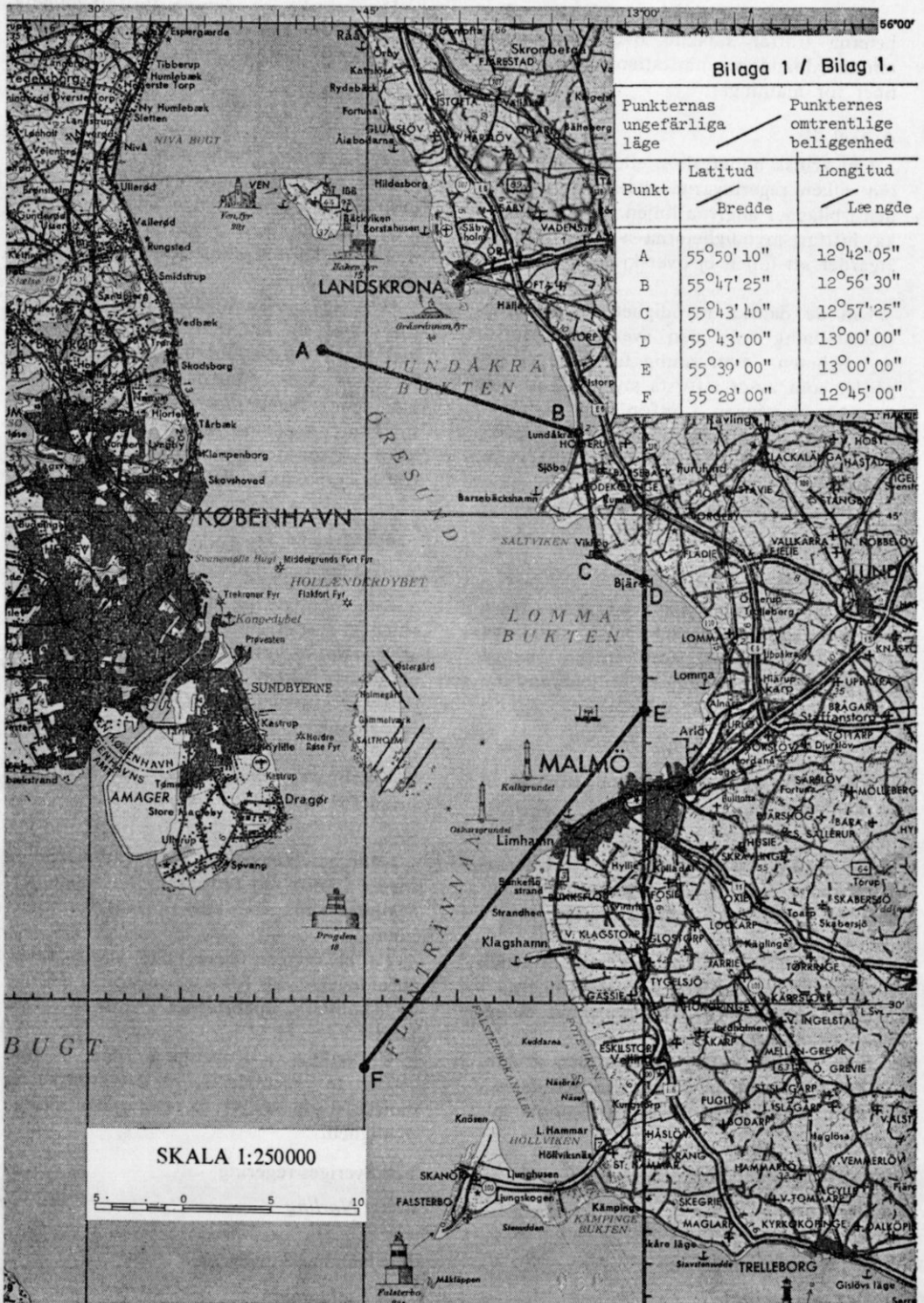
Udfærdiget i København, den 8. juni 1973 i to eksemplarer, på det svenske og danske sprog, hvilke to tekster har samme gyldighed.

For Sveriges regering

*Bengt Norling*

For Danmarks regering

*Jens Kampmann*



## Bilaga 2

## Bilag 2

**Bestämning av kritisk bullergräns**

1. Kritisk bullergräns är en beräknad geografisk linje som bestäms med utgångspunkt från antalet flygbullerexponeringar fördelade över dag, kväll och natt samt den maximala ljudnivån vid varje exponering.

Den bullerdos som karakteriserar kritisk bullergräns erhålles vid en frekvens av i genomsnitt 8 exponeringar under dagtid (kl. 07.00—kl. 18.00) över året och en maximal ljudnivå vid varje exponering av 85 dB(A). Energimängden per dygn av dessa exponeringar kan skrivas

$$W_k = 8 \cdot \text{antilog} \frac{85}{10}$$

2. Vid bestämning av kritisk bullergräns tillämpas lika energiprincipen och uttryckes ljudnivån i dB(A).

3. Antalet flygbullerexponeringar uttryckes i summa störningsekvivalenta bullerexponeringar under dagtid per år, den s. k. SED-frekvensen.

Vid beräkning av SED-frekvensen antages från störningssynpunkt en bullerexponering om kvällen (kl. 18.00—kl. 23.00) likvärdig med 3 exponeringar om dagen (kl. 07.00—kl. 18.00) och en exponering om natten (kl. 23.00—kl. 07.00) likvärdig med 10 exponeringar om dagen.

SED-frekvensen blir således:

$$N_v = N_{\text{dag}} + 3 \times N_{\text{kväll}} + 10 \times N_{\text{natt}}$$

4. Sambandet mellan SED-frekvensen och ljudnivån vid kritisk bullergräns kan uttryckas med formeln

$$L = 85 - 10 \log \frac{N_v}{8}, \text{ där}$$

L = ljudnivån vid kritisk bullergräns och  $N_v$  = SED-frekvensens medelvärde per dygn över året.

5. Vid bestämning av den kritiska bullergränsen summeras ljudenergin från olika

**Bestemmelse af "kritisk bullergräns"**

1. "Kritisk bullergräns" er en beregnet geografisk kurve, som bestemmes på grundlag af antallet af flystøjeksponeringer, fordelt på dag, aften og nat, samt det maksimale lydniveau under hver eksponering.

Den støjdos, som karakteriserer "kritisk bullergräns", svarer til gennemsnitlig 8 eksponeringer pr. dag (i tiden mellem kl. 07.00 og kl. 18.00) i et år med samme maksimale lydniveau 85 dB(A).

Den hertil svarende lydenergi pr. døgn kan skrives

$$W_k = 8 \cdot \text{antilog} \frac{85}{10}$$

2. Bestemmelsen af "kritisk bullergräns" sker ved anvendelse af energiprincipet, og lydniveauet angives i dB(A).

3. Antallet af flystøjeksponeringer sammenfattes i den såkaldte SED-frekvens, der angiver summen af geneækvivalente flystøjeksponeringer om dagen (kl. 07.00—kl. 18.00) pr. år.

Ved beregning af SED-frekvensen antages genevirkningen af én flystøjeksponering om aftenen (kl. 18.00—kl. 23.00) at svare til genevirkningen af 3 eksponeringer om dagen (kl. 07.00—kl. 18.00), medens genevirkningen af én flystøjeksponering om natten (kl. 23.00—kl. 07.00) antages at svare til genevirkningen af 10 eksponeringer om dagen.

SED-frekvensen bliver således:

$$N_v = N_{\text{dag}} + 3 \times N_{\text{aften}} + 10 \times N_{\text{natt}}$$

4. Sammenhængen mellem SED-frekvensen og lydniveauet ved "kritisk bullergräns" kan udtrykkes ved formelen:

$$L = 85 - 10 \log \frac{N_v}{8}, \text{ hvor}$$

L er lydniveauet, der svarer til "kritisk bullergräns", og

$N_v$  er SED-frekvensens middelværdi pr. døgn over et år.

5. Ved bestemmelse af "kritisk bullergräns" summeres lydenergien fra de forskel-

flygplantyper och olika operationer. Den härvid erhållna ljudenergin jämföres med energimängden  $W_k$  för kritisk bullergräns enligt punkt 1. Summeringen av ljudenergin kan beskrivas med formeln

$$W = \sum_i N_i \cdot \text{antilog} \frac{dB(A)_i}{10}, \text{ där}$$

$W$  = energimängd per dygn i beräkningspunkten,

$i$  = den  $i$ :te flygplantypen,

$N_i$  = SED-frekvensen per dygn för den  $i$ :te flygplantypen som följer en bestämd flygväg,

$dB(A)_i$  = maximal ljudnivå, som åstadkommes i beräkningspunkten av den  $i$ :te flygplantypen.

Kritisk bullergräns är den geografiska linje som sammanbinder punkter på kartan där  $W = W_k$ .

lige flytyper och fra forskellige operationstyper. Den herved fundne lydenergi sammenlignes med den lydenergi  $W_k$ , der svarer til "kritisk bullergräns", jfr. punkt 1.

Summering af lydenergien kan beskrives ved formelen:

$$W = \sum_i N_i \cdot \text{antilog} \frac{dB(A)_i}{10}, \text{ hvor}$$

$W$  er lydenergien pr. døgn i beregningspunktet,

$i$  er den  $i$ :te flytype,

$N_i$  er SED-frekvensen pr. døgn for den  $i$ :te flytype, der følger en bestemt flyvebane, og

$dB(A)_i$  er det maksimale lydniveau, der frembringes i beregningspunktet af den  $i$ :te flytype.

"Kritisk bullergräns" er den geografiske kurve, der forbinder punkter på et kort, hvor  $W = W_k$ .

## Bilaga 3

## Bilag 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 svensk eller dansk medborgare eller bosatt i Sverige eller Danmark, 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.

**Voldgiftsnævn**

1. Voldgiftsnævnet består af tre medlemmer. Hvert land udpeger ét medlem. Et medlem, som skal være nævnets formand, og som ikke må være hverken svensk eller dansk statsborger eller bosat i Sverige eller Danmark, 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 mellemfolklige 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 enes 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.

**Protokoll till överenskommelsen mellan Sverige och Danmark om flygtrafiklednings-tjänst m. m. med anledning av tillkomsten av en dansk flygplats på Saltholm**

Sveriges och Danmarks regeringar, som denna dag har undertecknat överenskommelse mellan Sverige och Danmark om flygtrafikledningstjänst m. m. med anledning av tillkomsten av en dansk flygplats på Saltholm, antecknar i detta protokoll följande tillägg till överenskommelsen.

1. I anslutning till artikel 2 konstateras att den maximala utsträckningen av det svenska luftrum inom vilket dansk flygtrafikledning får utöva trafikledningstjänst lämpligen fastställs senare med hänsyn till de tekniska och operativa förutsättningar som då föreligger.

Parterna är emellertid införstådda med att, om den i artikel 2 nämnda överenskommelsen träffas år 1973, den maximala utsträckningen i sidled av det berörda luftrummet skall vara ungefär den som anges på här bilagd skiss.

2. I anslutning till artikel 4 uttalas från svensk sida att en utbyggnad av flygplatsen vid Sturup utöver befintlig nord-sydbana inte skall medföra begränsning av kapaciteten för flygplatsen på Saltholm.

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

För Sveriges regering

*Bengt Norling*

För Danmarks regering

*Jens Kampmann*

**Protokol til overenskomst mellem Sverige og Danmark om lufttrafiktjeneste m. m. i anledning af anlæg af en dansk lufthavn på Saltholm**

Sveriges og Danmarks regeringer, som nedennævnte dato har underskrevet overenskomst mellem Sverige og Danmark om lufttrafiktjeneste m. m. i anledning af anlæg af en dansk lufthavn på Saltholm, nedfælder i denne protokol følgende tillæg til overenskomsten.

1. I tilslutning til artikel 2 konstateres, at den maksimale udstrækning af det svenske luftrum, inden for hvilket danske lufttrafiktjenesteorganer kan udøve lufttrafiktjeneste, mest hensigtsmæssigt fastlægges senere under hensyn til de tekniske og operative forudsætninger, som da foreligger. Parterne er imidlertid indforstået med, at, hvis den i artikel 2 nævnte overenskomst skulle træffes i året 1973, ville den maksimale, horisontale udstrækning af det berørte luftrum omtrent være den, som angives på den her vedhæftede skitse.

2. I tilslutning til artikel 4 udtales fra svensk side, at en udbygning af lufthavnen ved Sturup udover nuværende nord-syd bane ikke skal medføre begrænsninger i kapaciteten for lufthavnen på Saltholm.

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

For Sveriges regering

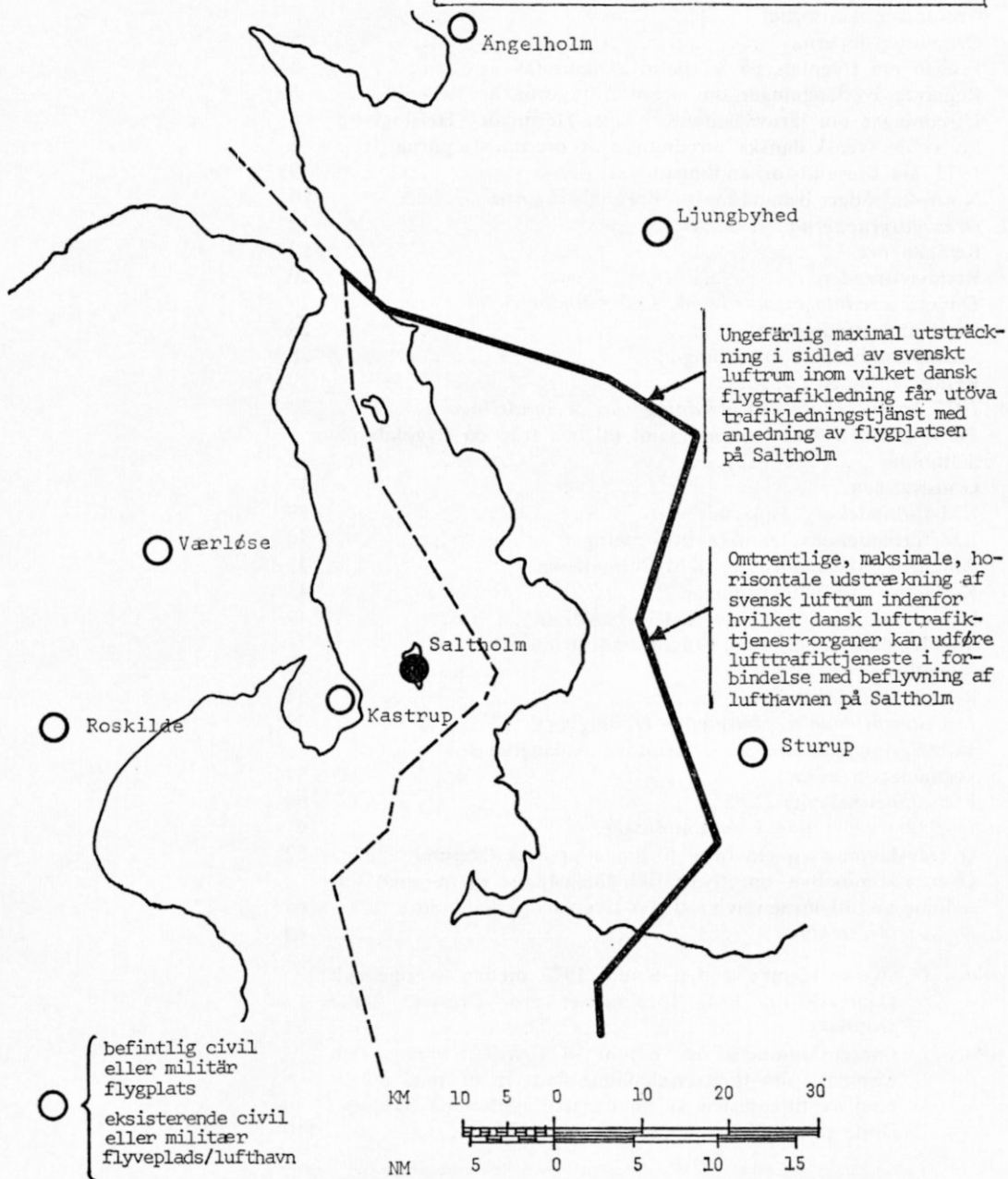
*Bengt Norling*

For Danmarks regering

*Jens Kampmann*

SKISS hörande till protokollsanteckning nr 1 till den svensk-danska överenskommelsen om flygtrafikledningstjänst m.m. med anledning av tillkomsten av en dansk flygplats på Saltholm

SKITSE til protokollet nr. 1 til dansk/svensk överenskomst om lufttrafiktjeneste m.m. i anledning af anlæg af en dansk lufthavn på Saltholm



## Innehållsförteckning

Propositionen .....	1
Propositionens huvudsakliga innehåll .....	1
Utdrag av statsrådsprotokollet den 13 september 1973 .....	3
1. <i>Översikt av öresundsfrågornas behandling</i> .....	3
Öresundsdelegationerna .....	3
Öresundsbrokonsortiet .....	5
Öresundsgrupperna .....	5
Frågan om flygplats på Saltholm aktualiseras .....	6
Regeringsöverläggningar om öresundsfrågorna år 1969 .....	6
Utredningar om järnvägstunnel i läget Helsingör—Helsingborg	8
Förnyade svensk-danska utredningar av öresundsfrågorna ....	8
1973 års öresundsförhandlingar .....	9
Nordiska rådets behandling av öresundsfrågorna .....	10
2. <i>Öresundsgrupperna</i> .....	12
Betänkandet .....	12
Remissyttranden .....	20
3. <i>Danska utredningar om flygplats på Saltholm m. m.</i> .....	27
Lufthamnsutredningen .....	28
Saltholmsudvalgets utredning .....	28
Remissyttranden .....	29
4. <i>1972 års svensk-danska utredningar av öresundsfrågorna</i> .....	32
Persontrafiken över Öresund samt till och från en flygplats på	
Saltholm .....	33
Godstrafiken .....	37
KM-förbindelsens kapacitet .....	39
KM-förbindelsens tekniska utformning .....	40
Anläggningskostnader för KM-förbindelsen .....	43
Kollektiva trafikplaneringar .....	44
Ekonomisk bedömning av KM-förbindelsen .....	49
Storflygplats på Saltholm. Frågor om luftrum och	
flygbuller .....	49
Remissyttranden .....	54
5. <i>Järnvägsförbindelse Helsingör—Helsingborg</i> .....	59
Järnvägstunnelns tekniska utformning. Anläggnings-	
kostnader m. m. ....	59
Lönsamhetskalkyler .....	60
6. <i>1973 års regeringsöverenskommelser</i> .....	61
Överenskommelsen om fasta förbindelser över Öresund .....	62
Överenskommelsen om flygtrafikledningstjänst m. m. med an-	
ledning av tillkomsten av en dansk flygplats på Saltholm .....	66
7. <i>Departementschefen</i> .....	69
<i>Bilaga 1</i> Överenskommelse den 8 juni 1973 mellan Sverige och	
Danmark om fasta förbindelser över Öresund jämte	
protokoll .....	94
<i>Bilaga 2</i> Överenskommelse den 8 juni 1973 mellan Sverige och	
Danmark om flygtrafikledningstjänst m. m. med anled-	
ning av tillkomsten av en dansk flygplats på Saltholm	
jämte protokoll .....	110



