

Beslutningsforslag nr. B 10. Fremsat den 14. oktober 1986 af Ikast (KF), J. K. Hansen (S), Jens Peter Jensen (V), Arne Melchior (CD) og Steffensen (KRF)

Forslag til folketingsbeslutning

om opfordring til at opretholde aktstykke nr. 1 af 7. oktober 1986 til Finansudvalget vedrørende stiftelse af og kapitalindskud i et statsligt aktieselskab til etablering og eje af en fast Storebæltsforbindelse

Folketinget opfordrer ministeren for offentlige arbejder til at opretholde aktstykke nr. 1 af 7. oktober 1986 og dermed muligheden for med Finansudvalgets tilslutning bl.a.

at kunne oprette det i aktstykket omtalte aktieselskab og indskyde den foreslåede aktiekapital.

Bemærkninger til forslaget

Formålet med ved aktstykke at oprette et særligt aktieselskab, der som ejer skal stå for anlæg og drift af en fast Storebæltsforbindelse, er hurtigst muligt at skabe grundlag for fremme af dette projekt. Fra tidspunktet, hvor det formelle grundlag for selskabet er til stede, og til selskabet er bemandet og kan fungere effektivt, vil der nødvendigvis gå en vis tid. Det er forslagsstillernes opfattelse, at man bør udnytte den tid, det tager, inden en anlægslov for projektet er udarbejdet og behandlet af Folketinget, til at etablere bygherreorganisationen i

form af et statsligt aktieselskab.

For den nærmere baggrund for oprettelsen af aktieselskabet henvises til aktstykket og til den indgåede politiske aftale om Store Bælt, der begge er vedlagt som bilag.

Fremsættelse af forslaget til folketingsbeslutning sker under henvisning til, at der under behandlingen i Finansudvalget af det nu bortfaldne aktstykke nr. 295 af 28. juli 1986 blev fremsat en anmodning om at få sagen drøftet i Folketinget. Forslagsstillerne ønsker at fremskynde sagens behandling i Folketinget mest muligt.

Den 12. juni 1986

Bilag 1

Politisk aftale om Store Bælt

Regeringen og Socialdemokratiet er enige om, at en fast forbindelse over Store Bælt skal etableres. Den faste forbindelse skal være for både vej- og banetrafik.

I den anledning er parterne enige om følgende:

§ 1

Som 1. etape af Storebæltsforbindelsen anlægges snarest muligt en jernbaneforbindelse mellem Sjælland og Fyn.

Over Store Bælts Østerrende udformes forbindelsen som en tunnelforbindelse for jernbanetrafik i begge retninger. På baggrund af den fortsatte bearbejdning af projektet vurderer aftaleparterne, om både en boret tunnel og en sænketunnel udbydes i licitation for denne del af den samlede forbindelse.

Forbindelsen over Vesterrenden anlægges samtidig med jernbanetunnelen under Østerrenden. Den udføres som en lavbro for jernbanetrafik i begge retninger og forberedes i et økonomisk forsvarligt omfang for senere tilføjelse af vejbaner omfattende 2 × 2 spor plus nødspor.

2. etape består af en vejforbindelse i form af en højbro omfattende 2 × 2 spor plus nødspor over Østerrenden samt af færdiggørelse af lavbroen over Vesterrenden for vejtrafik.

Denne etape påbegyndes senest 1 år før ibrugtagningen af jernbaneforbindelsen, idet der lægges vægt på de økonomiske og beskæftigelsesmæssige hensyn, herunder på en rationel projekterings- og byggerytme.

Erfaringer fra licitationen over jernbanetunnelen kan indgå i aftaleparternes overvejelser om, hvorvidt vejforbindelsen over Østerrenden udbydes både som højbro og sænketunnel.

I 2. halvdel af folketingssamlingen 1986-87 forelægges og vedtages en anlægslov til afløsning af loven om Statsbroen Store Bælt fra 1973.

§ 2

De to etaper udføres hver for sig på en miljømæssigt forsvarlig måde, således at der af hensyn til vandmiljøet i Østersøen sikres en uændret vandgennemstrømning.

§ 3

Anlægget opføres og ejes af et aktieselskab, hvis hele aktiekapital ejes af staten.

DSB tildeles en plads i selskabets bestyrelse.

Selskabet søges snarest muligt oprettet ved et aktstykke, således at igangværende forarbejder kan overdrages til selskabet.

Selskabet skal i skattemæssig henseende have mulighed for at fremføre underskud i 15 år. Selskabet kan foretage skattemæssige afskrivninger på den faste forbindelse efter regler, der fastsættes af parterne.

§ 4

Til finansiering af selskabets aktiviteter optages efter finansministerens nærmere bestemmelse lån i ind- og udland (eventuelt statslån) på de billigst mulige markedsmæssige vilkår. Finansministeriet garanterer for lånenes forrentning og afdrag.

ATP og LD skal på disse vilkår have fortrinsret til at yde lån til selskabet på op til 60 pct. af det samlede lånebehov.

§ 5

Ved ibrugtagning af anlæggets 1. etape overdrages brugsretten til denne fra selskabet til DSB, der herefter forestår driften og vedligeholdelsen af jernbanetunnelen og af de jernbanetekniske anlæg på Vesterbroen. For brugsretten betaler DSB til selskabet en årlig ydelse svarende til selskabets udgifter til forrentning og afdrag af anlægget over Østerrenden samt af sin andel af 1. etapeanlægget over Vesterrenden. Denne andel fastsættes

Bilag til f.t.beslutn. vedr. aktstykke nr. 1

med udgangspunkt i, at DSBs betaling til det samlede Vesterrendeanlæg (1. og 2. etape) skal udgøre 50 pct.

Når lånene til jernbanedelen er fuldt afdraget, overgår ejendomsretten til jernbane-forbindelsen over Østerrenden til DSB, der samtidig i forholdet 50:50 indgår sameje med selskabet om forbindelsen over Vesterrenden.

For benyttelsen af anlæggets 2. etape (vej-delen) opkræves takster til dækning af de løbende driftsudgifter samt til forrentning og afdrag af optagne lån. På længere sigt forventes selskabet at kunne give et afkast til staten som ejer af aktiekapitalen.

Selskabets bestyrelse fastsætter inden for rammerne af lovgivningen taksterne for bil-trafikkens passage af Store Bælt.

For vejtrafikken opkræves takster, der – med fradrag af trafikanternes egne omkostninger til passage af forbindelsen – nogen-lunde svarer til de tilsvarende færgetakster.

§ 6

Eventuelle uoverensstemmelser om fordelingen af anlægskostningerne og vedligeholdelsesudgifterne for den fælles Vesterrendebro afgøres af ministeren for offentlige arbejder.

§ 7

Der skal opretholdes mindst én færgeforbindelse mellem Sjælland og Jylland over Kattegat. Der skal opretholdes en rute mellem Spodsbjerg og Tårs.

Hvis det ikke viser sig muligt for enten DSB eller de private rederier eller et nyt fælles Kattegatrederi at opretholde en rute på (privat) driftsøkonomisk grundlag, forpligtes selskabet til at sørge for besejlingen.

Hvis der ikke er driftsøkonomisk grundlag for en rute mellem Spodsbjerg og Tårs, forpligtes selskabet til at sørge for besejlingen.

§ 8

For at forbedre den trafikale forbindelse til det nordlige Jylland fortsættes anlægget af den jyske motorvej nord for Århus i et tempo, der sikrer, at der er motorvejsforbindelse mellem Ålborg og Århus senest 1993.

Vejforbindelser i Vendsyssel udbygges til færdiggørelse snarest muligt og senest i 1996 i overensstemmelse med resultatet af det

planlægnings- og forberedelsesarbejde, som for tiden foregår i et samarbejde mellem vejdirektoratet, Nordjyllands amtskommune og de berørte kommuner.

Endvidere skal udbygningen af gode vejforbindelser prioriteres højt til den eller de færgeruter, som efter en tilpasningsperiode vurderes at kunne opretholdes på længere sigt.

§ 9

Med henblik på at varetage væsentlige, lokale planlægningshensyn inddrages Korsør kommune, Nyborg kommune og de berørte amtskommuner i projektets planlægningsfase.

De lokale beskæftigelsesmæssige overgangsproblemer vil især berøre Korsør kommune. Ved udflytning af statslige arbejdspladser og ved disponeringen af de arealer, der bliver ledige ved færgefartens ophør, skal de lokale beskæftigelsesmæssige forhold tilgodeses.

DSB skal optage forhandlinger med de relevante personaleorganisationer med henblik på indgåelse af aftaler, som dels sikrer færgefartens opretholdelse indtil åbnings-tidspunktet for den faste forbindelse, dels i videst muligt omfang sikrer de ansatte genbeskæftigelsesmuligheder.

§ 10

Aftaleparterne er enige om, at regeringen i tiden frem til den endelige behandling af forslaget til ny anlægslov undlader indgåelse af nye økonomiske forpligtelser, der har til formål at opfylde lov nr. 296 af 6. juni 1984 om udbygning af færgefarterne over Store Bælt, og til at søge igangværende arbejder på dette projekt standset på den mest hensigtsmæssige måde.

Ophævelse af loven om udbygning af færgefarterne sker i forbindelse med fremsættelse af et forslag til ny lov om anlæg af en fast forbindelse over Store Bælt.

§ 11

Forhandlinger med den svenske regering om opførelse af faste forbindelser over Øresund indledes i 2. halvår af 1986. Trafikministeren orienterer løbende partierne bag vedtagelsen af en ny anlægslov om forhandlingerne med den svenske regering.

1

Bilag 2

Ministeriet for Offentlige Arbejder. København, den 7. oktober 1986.

- a. Ministeriet for Offentlige Arbejder anmoder om Finansudvalgets tilslutning til, at der i finansåret 1986 anvendes 100 mill. kr. til stiftelse af og kapitalindskud i et fuldt ud statsejet aktieselskab, der skal etablere og eje en fast forbindelse over Store Bælt for jernbanetrafik og vejtrafik. Udgiften modsvares af en forhøjelse af finansministeriets budgetreguleringskonto. Et forslag til anlægslov for forbindelsen vil blive fremsat i folketingssamlingen 1986/87.

Der søges tillige om tilslutning til, at de i medfør af lov nr. 296 af 6. juni 1984 erhvervede arealer og gennemførte arbejder på Knudshovedhalvøen til en anslået værdi af 50 mill. kr. vederlagsfrit overdrages til selskabet. Derudover foreslås driften af Sprogø at overgå til selskabet.

Endelig søges der om tilslutning til vederlagsfrit at overdrage selskabets undersøgelsesresultater og projektmateriale, der tilhører staten, og som vil kunne nyttiggøres af aktieselskabet.

- b. Der har siden sommeren 1985 været ført forhandlinger mellem regeringen og Socialdemokratiet om et fælles grundlag for etablering af en fast forbindelse over Store Bælt. Disse forhandlinger førte til indgåelse af en politisk aftale den 12. juni 1986. Aftalen er vedlagt som bilag. Af aftalen fremgår, at Storebæltsforbindelsen skal etableres etapevis med en jernbaneforbindelse først og derefter en vejforbindelse, som påbegyndes senest 1 år før ibrugtagning af jernbaneforbindelsen. Anlægget skal opføres og ejes af et aktieselskab, hvis hele aktiekapital ejes af staten. Brugsretten til jernbanedelen og drift og vedligeholdelse af denne overtages af DSB, når denne del af anlægget er færdigt. Når lånene til jernbanedelen er fuldt afdraget, overgår ejendomsretten til jernbaneforbindelsen over Østerrenden til DSB, der samtidig i forholdet 50:50 indgår sameje med selskabet om forbindelsen over Vesterrenden.

Over Store Bælts Vesterrende etableres et fællesanlæg for vej og bane i form af en bro. Over Østerrenden vil der blive 2 separate forbindelser, en tunnel til jernbane og en tunnel eller bro til vej. Jernbanetunnelen kan etableres enten i form af en nedsænket tunnel eller som en tunnel boret under Bæltet. Af teknisk-økonomiske årsager er en boret vejtunnel ikke et realistisk alternativ. Jernbaneforbindelsen skal være dobbeltsporet og vejforbindelsen bestå af 2 vejspor samt nødspor i hver retning.

Anlægget skal gennemføres på en miljømæssigt forsvarlig måde, hvorfor der af hensyn til vandmiljøet i Østersøen træffes foranstaltninger for at sikre en uændret vandgennemstrømning.

De 2 etaper vil i alt medføre anlægsudgifter, der på nuværende tidspunkt kan skønnes til 12,8 mia kr. (1985-niveau), eksklusive moms og byggerenter. Selskabets udgifter i byggeperioden dækkes ved indskud af egenkapital fra staten samt gennem selskabets lånoptagning i ind- og udland. ATP og Lønmodtagernes Dyrtsidtsfond har fortrinsret til at yde lån op til 60 pct. af selskabets lånebehov, såfremt dette kan ske på de billigst mulige markedsmæssige vilkår. Lånene optages efter finansministeriets nærmere bestemmelser, hvorefter staten garanterer for lånenes forrentning og tilbagebetaling. Når den faste forbindelse er etableret, vil selskabets drift samt forrentning og afdrag af de optagne lån skulle finansieres ved brugernes – herunder DSBs – betaling for benyttelse af anlægget. Der forventes brugertakster for bilisterne på niveau med de nuværende overfartstakster for færgerne.

I 1986 og 1987 forventes selskabet at opbygge en bygherreorganisation og skal med denne udarbejde det nødvendige udbudsmateriale. I 1987 vil der forventeligt kunne indgås visse kontrakter på landanlæg, arbejdsarealer m.v.

På forslag til finanslov for 1987 er der som ny konto under ministeriet for offentlige arbejder optaget en reservekonto, konto 16.20.01.75.01., på 400 mill. kr. til erhvervelse af yderligere aktier i selskabet. Den nærmere fastlæggelse af denne kapitaltilførsel vil blandt andet ud fra en vurdering af selskabets forventede udgifter i 1987 ske ved ændringsforslag til finansloven for 1987 eller ved anlægsloven.

Det vil senere, når der foreligger kontrakt på de mere afgørende entrepriser, blive vurderet, om en større statslig aktiekapital vil være rimelig, henset til selskabets totale forpligtelser og de lånebetingelser, selskabet vil kunne opnå.

Det statslige aktieselskab vil skulle ledes af en bestyrelse bestående af repræsentanter fra relevante ministerier samt særligt udpegede bestyrelsesmedlemmer, som i kraft af personlige egenskaber og erfaring vil kunne sikre den fornødne bredde i selskabets ledelse. En direktion vil stå for den daglige ledelse.

Selskabet forudsættes at benytte sig af bistand fra private konsulentfirmaer i projekterings- og tilsynsarbejdet, ligesom selskabet forudsættes at kunne drage nytte af ekspertise i offentlige virksomheder, herunder vejdirektoratet og DSB. Derfor forventes selskabets personale ikke at ville overstige 50 personer.

Som grundlag for selskabets aktiviteter vil der i folketingssamlingen 1986/87 blive fremsat et forslag til ny lov om anlæg af en fast forbindelse over Store Bælt til erstatning af den gældende anlægslov, lov nr. 414 af 13. juni 1973. Samtidig vil den ved lov nr. 296 af 6. juni 1984 vedtagne sammenlægning af færgeoverfarterne på Store Bælt blive foreslået ophævet.

Arbejdet med færagesammenlægningen er for så vidt angår nye entrepriser i konsekvens af den politiske aftale af 12. juni 1986 stoppet. De delanlæg, der vil kunne anvendes til den faste forbindelse, færdiggøres efter ministeren for offentlige arbejders nærmere bestemmelse.

Som følge af opgivelsen af færagesammenlægningen foreslås de anlæg, som er under etablering mellem Nyborg og Knudshoved, samt de erhvervede arealer overdraget vederlagsfrit til selskabet.

Sprogø, der ejes og drives af staten, vil blive bibeholdt som statslig ejendom. Driften vil, når det er praktisk muligt, overgå til selskabet, der efter nærmere aftale med Ministeriet for Offentlige Arbejder vil kunne etablere anlæg på eller i tilknytning til øen.

Selskabets geografiske virkeområde omfatter alle jernbaneanlæg på strækningen mellem tilslutningspunkterne til de nuværende baner, dog eksklusive stationsbygninger og forpladser ved standsningsstederne i Korsør og Nyborg, og for vejforbindelsen strækningen mellem de 2 tilslutningspunkter til det eksisterende motorvejssystem.

Selskabet vil kunne drage nytte af et omfattende forarbejde. Det gælder dels det arbejde, der blev udført af Statsbroen Store Bælt frem til 1978, dels senere undersøgelser m.v., som er blevet udført fortrinsvis for at sikre et optimalt beslutningsgrundlag. Dette materiale ejes i dag af staten og foreslås overdraget vederlagsfrit.

Dertil kommer det undersøgelsesprogram, som gennemføres i øjeblikket, og hvortil Finansudvalget med Aktstykke nr. 200 den 28. maj 1986 gav bevilling. Resultaterne fra disse undersøgelser, der primært har til formål at søge ny viden, for så vidt angår mulighederne for forskellige tunneludformninger, foreslås ligeledes overdraget selskabet uden vederlag herfor.

- c. Af den politiske aftale fra den 12. juni 1986 fremgår det, at den faste jernbaneforbindelse skal anlægges snarest muligt. Det er derfor vigtigt hurtigt at få etableret selskabet og opbygget den nødvendige byggeorganisation.
- e. Under henvisning til ovenstående anmodes om tilslutning til at stifte aktieselskabet og i den forbindelse foretage kapitalindskud samt tilslutning til, at selskabet får overdraget projektmateriale, visse fysiske anlæg samt driften af Sprogø, således at der på forslag til lov om tillægsbevilling for 1986 opføres følgende:

Som ny konto (med foreløbig kontobetegnelse) indsættes:

§ 16.20.01. Centralstyrelsen

75.01. Erhvervelse af aktier i Storebæltsselskab 100 mill. kr.

§ 23.01.10. Reserver m.v.

99.04. Budgetregulering ÷ 100 mill. kr.

Udgiften i 1987 er optaget på forslag til finanslov for 1987.

f. Finansministeriets tilslutning foreligger.

FRODE NØR CHRISTENSEN

/ Torkil Eriksen

Til Finansudvalget.