

Lovforslag nr. L 178. Fremsat den 2. maj 1991 af trafikministeren (Ikast)

Forslag

til

Lov om anlæg af fast forbindelse over Øresund

Anlægget m.v.

§ 1. Aftalen af 23. marts 1991 mellem Danmark og Sverige om en fast forbindelse over Øresund (Øresundsforbindelsen) kan ratificeres på Danmarks vegne.

§ 2. Trafikministeren bemyndiges til at træffe bestemmelse om udførelse af de foranstaltninger, som er nødvendige for gennemførelsen af den i § 1 nævnte aftale.

§ 3. Trafikministeren bemyndiges til at træffe dispositioner i henhold til denne lov til anlæg af følgende tilslutninger for jernbane- og vejtrafik fra Øresundsforbindelsen gennem Tårnby og over Vestamager til det eksisterende jernbane- og vejnet:

- 1) En hovedlandevej med tilslutning til Amagermotorvejen (E 20).
- 2) En jernbane, der krydser Kalvebodløbet på dæmning og bro ved fiskerihavnen, og som fortsætter langs Sydhavnsgade til eksisterende spor ved Københavns Hovedbanegård.
- 3) En jernbane fra Kalvebodløbet langs Valbyparken til eksisterende spor ved Vigerslev.

Miljømæssige forhold

§ 4. Den endelige udformning af Øresundsforbindelsen og tilslutningsanlæg, jf. § 3, skal foretages under hensyn til, hvad der er økologisk motiveret, teknisk muligt og økonomisk rimeligt, således at skadelige virkninger på miljøet forebygges.

Stk. 2. Der opstilles en kvalitetsmålsætning for anlæggenes miljøeffekter i Østersøen og Øresund samt på land, der tillige med et over-

vågnings- og kontrolprogram skal godkendes af trafikministeren efter samråd med miljøministeren inden igangsættelse af anlægsarbejderne.

Ejendomsforhold og forvaltning

§ 5. Trafikministeren stifter et holdingaktieselskab med en aktiekapital på 355 mio. kr., som tegnes af den danske stat.

Stk. 2. Statens aktier i A/S Storebæltsforbindelsen indskydes i holdingaktieselskabet som betaling for de aktier, der tegnes efter stk. 1. Der skal ikke betales aktieafgift for indskuddet.

§ 6. Holdingaktieselskabet stifter et aktieselskab med en aktiekapital, der ved stiftelsen fastsættes til 5 mio. kr.

Stk. 2. Dette selskab forestår som bygherre opførelsen af de i § 3 nævnte anlæg. Selskabet skal indgå aftale med et af den svenske stat stiftet aktieselskab om dannelsen af det konsortium, der forestår projektering og anden forberedelse samt finansiering, bygning og drift af Øresundsforbindelsen. Aftalen skal godkendes af trafikministeren.

Stk. 3. Holdingaktieselskabet og datterselskaber heraf kan på forretningsmæssigt grundlag udføre bygherrerådgivning i relation til Øresundsforbindelsen.

§ 7. Holdingaktieselskabet kan optage lån til finansiering af indskud i det i § 6, stk. 1, omhandlede selskab. Sidstnævnte selskab kan optage lån til etablering af tilslutningsanlæg, jf. § 3, og til finansiering af indskud i konsortiet. Lån optages efter finansministerens nærmere bestemmelse med henblik på at opnå de bedst mulige vilkår. Finansministeren bemyndiges til

at yde garanti af statskassen for betaling af renter og afdrag. Finansministeren er endvidere bemyndiget til, i det omfang det måtte anses for hensigtsmæssigt, at dække selskabernes finansieringsbehov gennem statslån. Sådanne lån må ikke ydes på bedre vilkår end dem, som staten selv kan opnå som låntager.

Stk. 2. Den danske stat garanterer uden særlig tilkendegivelse i det enkelte tilfælde for holdingaktieselskabets og det i § 6 omhandlede selskabs øvrige økonomiske forpligtelser.

§ 8. Den danske stat garanterer for forpligtelser vedrørende konsortiets lån og andre finansielle instrumenter, som benyttes i forbindelse med finansieringen af Øresundsforbindelsen.

§ 9. Aktieselskabernes vedtægter og ændringer i disse skal godkendes af trafikministeren.

Stk. 2. Trafikministeren kan om spørgsmål af væsentlig betydning give aktieselskaberne generelle eller specielle instrukser og direktiver for udøvelsen af deres virksomhed.

§ 10. For selskaberne gælder lovgivningen om aktieselskaber med de ændringer, der følger af denne lov.

§ 11. Hvis den for et af selskaberne for et indkomstår opgjorte skattepligtige indkomst udviser underskud, kan dette underskud fradrages i selskabets skattepligtige indkomst for de følgende 15 indkomstår. Underskud i indkomstår, der ligger forud for det indkomstår, i hvilket Øresundsforbindelsen eller de enkelte tilslutningsanlæg, jf. § 3, tages i brug, kan dog fradrages i den skattepligtige indkomst for de følgende 30 indkomstår. Inden for de nævnte perioder kan fradraget dog kun overføres til et senere indkomstår, hvis det ikke kan rummes i et tidligere års skattepligtige indkomst.

§ 12. Fra og med det indkomstår, hvor Øresundsforbindelsen eller de enkelte tilslutningsanlæg, jf. § 3, tages i brug (anskaffelsesåret), kan selskabet, jf. § 6, på grundlag af anskaffelsessummen foretage skattemæssige afskrivninger.

Stk. 2. Ved anskaffelsessummen forstås de samlede byggeudgifter.

Stk. 3. Ved opgørelsen af anskaffelsessummen kan selskabet ikke medregne afgift, som ved opgørelsen af selskabets afgiftstilsvær efter

loven om almindelig omsætningsafgift kan fradrages som indgående afgift.

§ 13. Afskrivning foretages med indtil 6 pct. af anskaffelsessummen. I det indkomstår, hvori summen af de anvendte afskrivningsprocenter overstiger 60, og i de følgende år kan afskrivning dog kun foretages med indtil 2 pct. af anskaffelsessummen.

Stk. 2. Summen af de anvendte afskrivningsprocenter kan ikke overstige 100.

Andre bestemmelser

§ 14. DSB betaler et fast årligt beløb til selskabet for benyttelsen af tilslutningsanlægget for jernbanetrafik, jf. § 3. Vederlaget fastsættes af trafikministeren på grundlag af DSB's nettofordele herved i åbningsåret.

Stk. 2. Trafikministeren kan fastsætte takster og andre bestemmelser for togrejser mellem Kastrup Lufthavn og Københavns Hovedbanegård efter forhandling med Hovedstadsområdets Trafikselskab.

§ 15. Trafikministeren fastsætter

- 1) den endelige linieføring af Øresundsforbindelsen på dansk søterritorium, og
- 2) afgrænsningen af tilslutningsanlæg for jernbane- og vejtrafik, jf. § 3, i forhold til statsbaneanlægget og hovedlandevejsnettet.

§ 16. Trafikministeren bemyndiges til for konsortiet og selskabet, jf. § 6, ved ekspropriation at erhverve fast ejendom, der er nødvendig til gennemførelse af de i denne lov omhandlede anlæg. Ekspropriation sker efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

§ 17. Staten stiller uden vederlag de vandområder og den havbund uden for Amagers kystlinje og inden for dansk søterritorium, som staten har rådighed over og midlertidigt eller for bestandig er nødvendige for Øresundsforbindelsen, til rådighed for konsortiet.

§ 18. Trafikministeren bemyndiges til med undtagelse af DSB's færgefart mellem Helsingør og Helsingborg at indstille DSB's færgefart over Øresund, når Øresundsforbindelsen tages i brug.

§ 19. Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Indledning.

Behovet for at skabe sikre og effektive trafikforbindelser over Øresund har haft til følge, at spørgsmålet om anlæg af en fast forbindelse over Øresund gennem en lang årrække har været genstand for en række fælles dansk-svenske udredninger med det formål at tilvejebringe det nødvendige grundlag for en politisk beslutning herom.

I 1954 besluttede den danske og svenske regering, at et dansk og svensk udvalg skulle undersøge forudsætningerne for etablering af en fast forbindelse. Resultatet heraf foreligger i betænkning nr. 314/1962: Øresundsforbindelsen. I 1967 besluttedes det at foretage en række yderligere undersøgelser, og resultatet heraf foreligger i betænkning nr. 463/1967: Faste forbindelser over Øresund.

De danske og svenske regeringer undertegnede den 8. juni 1973 to overenskomster mellem Danmark og Sverige: én om faste forbindelser over Øresund og én om flyveledertjeneste m.m. i forbindelse med planerne om anlæg af en lufthavn på Saltholm. Formålet med disse overenskomster var at opnå en samlet løsning på Øresundsproblemerne, idet den faste forbindelse over Øresund mellem København og Malmø skulle samordnes med anlægget af en lufthavn på Saltholm. Overenskomsten om faste forbindelser over Øresund omhandlede foruden en vejforbindelse mellem København og Malmø en jernbaneforbindelse mellem Helsingør og Helsingborg.

Den svenske Riksdag godkendte overenskomsterne den 13. december 1973. Overenskomsterne kom derimod ikke til endelig behandling i Folketinget, idet dette ved behandlingen af finansloven for finansåret 1975-76 ikke gav tilslutning til videreførelse af projekteringen af en lufthavn på Saltholm, og derfor heller ikke kunne forventes at give tilslutning til at ratificere overenskomsterne om den samlede løsning af Øresundsregionens trafikspørgsmål.

I 1975 besluttede den danske og den svenske regering at nedsætte et dansk og et svensk udvalg med den opgave i fællesskab at foretage en fornyet gen-

nemgang af spørgsmålet om Øresundsforbindelserne. Sigtet var, at resultatet af udvalgenes arbejde skulle danne grundlag for nye regeringsforhandlinger om en fast forbindelse over Øresund. Resultatet af det omfattende udredningsarbejde foreligger i betænkning nr. 833/1978: Øresundsforbindelser med tilhørende bilag, hvori er redegjort for en række alternative forbindelsesalternativer mellem henholdsvis Helsingør- Helsingborg og København-Malmø. Det blev heri konstateret, at en fast forbindelse over Øresund ville medføre samfundsøkonomiske fordele i forhold til en udbygget fortsat færgefart.

Fra dansk side var spørgsmålet om anlæg af en fast forbindelse over Øresund knyttet til spørgsmålet om anlæg af en fast Storebæltsforbindelse, og da den daværende regering i 1978 besluttede at udsætte bygningen af Storebæltsforbindelsen af finanspolitiske grunde, var der herefter ikke grundlag for nye regeringsforhandlinger.

I 1984 besluttede trafikministeren og den svenske kommunikationsminister at nedsætte et dansk og et svensk embedsmandsudvalg med den opgave i fællesskab at udarbejde forslag til regeringsaftale om dels en fast forbindelse mellem København og Malmø, dels en jernbanetunnel mellem Helsingør og Helsingborg, idet de to udvalg samtidig skulle foretage en ny gennemgang af grundlaget herfor. Det danske Øresundsudvalg fremlagde i fællesskab med det tilsvarende svenske udvalg i 1985 rapporten: Øresundsforbindelser. Den manglende afklaring omkring Storebæltsforbindelsen medførte, at udvalgene ikke havde mulighed for fuldt ud at løse den stillede opgave.

Arbejdet i udvalgene blev genoptaget i august 1986 efter indgåelsen af den politiske aftale af 12. juni 1986 mellem den daværende regering og Socialdemokratiet om Storebælt, der i § 11 indeholder bestemmelse om, at der skal indledes forhandlinger med Sverige om en fast forbindelse. Udvalgene fik til opgave at opdatere de hovedforslag til Øresundsforbindelse, der fremgik af rapporten fra 1985. Samtidig skulle en kombineret forbindelse for jernbane- og vejtrafik mellem København og Malmø undersøges. Videre blev udvalgene anmodet om af miljømæssige årsager

at overveje andre forbindelsesalternativer end de, der tidligere var foreslået for jernbaneforbindelsen mellem Helsingør og Helsingborg. For alle forbindelser skulle foretages en vurdering af mulighederne for udførelse som boret tunnel.

Endelig blev udvalgene anmodet om at foretage en fornyet gennemgang af forbindelsernes miljømæssige konsekvenser, navnlig for havmiljøet. Resultatet af disse undersøgelser er indeholdt i en fælles rapport fra 1987: Faste Øresundsforbindelser.

Overvejelser i efteråret 1987 førte til, at regeringerne bad Øresundsdelegationerne om at supplere udrægningsmaterialet yderligere, inden der blev truffet beslutning om arten og placeringen af en fast forbindelse. Arbejdet omfattede dels en vurdering af en ren jernbaneforbindelse mellem København og Malmø udført som en boret tunnel, dels en undersøgelse af mulighederne for at udføre den kombinerede forbindelse i etaper – først jernbaneforbindelsen og derefter vejforbindelsen. Resultatet af disse undersøgelser er indeholdt i en fælles rapport fra 1989: Faste Øresundsforbindelser.

En redegørelse for de foretagne undersøgelser og den daværende regerings overvejelser blev givet Folketinget den 11. januar 1990, hvor der kunne konstateres tilslutning fra alle sider til en fast forbindelse, mens der ikke var en klar stillingtagen vedrørende forbindelsens art – en kombineret forbindelse for jernbane- og vejtrafik eller en boret jernbaneforbindelse.

Samtidig med, at der i forsommeren 1990 blev indledt fornyede drøftelser mellem de to regeringer, blev det besluttet, at der på dansk side skulle gennemføres en lang række yderligere og omfattende miljøundersøgelser i tillæg til de undersøgelser, der tidligere er foretaget. Resultatet af disse supplerende og tidligere undersøgelser er indeholdt i rapporten: »Miljø Øresund 1991 – Den faste forbindelse København-Malmø«, der tillige med det meget betydelige antal rapporter, der danner grundlag for rapporten, er fremlagt for Folketinget.

Der er den 19. marts 1991 givet Folketinget en redegørelse for forhandlingerne med den svenske regering om en fast forbindelse over Øresund, og der kunne her ved vedtagelse af dagsorden D 12 konstateres en meget bred tilslutning til indgåelse af en aftale med Sverige om en fast forbindelse for jernbane- og vejtrafik mellem København og Malmø. Aftalen blev underskrevet den 23. marts 1991 og er optrykt som bilag til lovforslaget. Regeringen, Socialdemokratiet og Centrumdemokraterne har endvidere indgået en aftale om en fast forbindelse over Øresund den 29. april 1991, der ligeledes er optrykt som bilag til lovforslaget.

2. Regeringsaftalen.

Indholdet af aftalen kan sammenfattes således:

Øresundsforbindelsen skal anlægges som kombineret jernbane- og vejforbindelse mellem Kastrup og Limhamn.

Øresundsforbindelsen skal udføres i overensstemmelse med de to staters internationale forpligtelser og skal udbydes i international licitation.

Den endelige udformning af forbindelsen skal ske under hensyn til, hvad der er økologisk motiveret, teknisk muligt og økonomisk rimeligt, således at skadelige virkninger på miljøet forebygges, idet de berørte myndigheder skal samarbejde i nødvendig udstrækning vedrørende de miljømæssige aspekter.

Øresundsforbindelsen skal anlægges og drives i fællesskab af de to stater gennem to helejede statslige aktieselskaber. Disse selskaber skal danne et konsortium, som ejer og for fælles regning som bygherre forestår opførelse og drift af forbindelsen. Konsortiet skal have en startkapital på 50 mio. kr., der skal indskydes kontant i lige forhold af de to aktieselskaber.

Konsortiet skal optage lån til finansiering af Øresundsforbindelsen. De to stater garanterer solidarisk for forpligtelser vedrørende disse lån.

Øresundsforbindelsen skal i sin helhed finansieres med afgifter fra vej- og jernbanetraffikken. Der er således enighed mellem de to regeringer om, at der ikke skal bevilges tilskud til konsortiets virksomhed over de respektive statsbudgetter.

Etableringen af Øresundsforbindelsen har til formål at fremme en rationel og effektiv jernbanetrafik mellem landene, og afgifterne skal derfor udformes under hensyn til dette formål. De to regeringer er derfor blevet enige om, at DSB og de svenske jernbanevirksomheder i alt skal betale 300 mio. kr. årligt (priseniveau 1. januar 1991) fordelt med halvdelen til hver for benyttelsen af Øresundsforbindelsen, ligesom udgangspunkt ved fastsættelsen af taksterne for vejtraffikken skal være niveauet for færgetaksterne ved Helsingør-Helsingborg, hvorved den kollektive trafik som forudsat begunstiges.

De to stater påtager sig hver for sig at anlægge nødvendige tilslutningsanlæg for jernbane- og vejtrafik fra Øresundsforbindelsen til de eksisterende jernbane- og vejnet.

Efter lovforslaget skal de danske tilslutningsanlæg forestås af et statsligt aktieselskab, idet finansieringen heraf skal ske ved lån, der forrentes og afdrages med den danske del af overskuddet fra Øresundsforbindelsen og bidrag fra DSB.

3. Udformningen af Øresundsforbindelsen.

Øresundsforbindelsen, hvorved forstås anlægget mellem den danske og svenske kyst, udgår ved Kastrup Lufthavn og ilandføres på svensk side syd for Limhamn. Tidligere var det ud fra anlægstekniske og økonomiske hensyn tanken at føre forbindelsen over Saltholm, men fredningen af øen i 1983 resulterede i, at der i Øresundsudvalgenes seneste rapporter er foreslået en linieføring syd om øen og etablering af en kunstig ø sydvest for Saltholm, der tjener til overgang mellem sænketunnellen under Drogden og lavbroen.

I forhold til 1989-rapportens forslag til linieføring er der på baggrund af nye tekniske vurderinger, herunder vedrørende placering af stationen ved Kastrup Lufthavn, foretaget visse ændringer, der indebærer en mere direkte linieføring mellem de to kyster og dermed en kortere forbindelse, hvilket medfører placering af den kunstige ø længere væk fra Saltholm og tidsmæssige besparelser for trafikanterne samt en besparelse i anlægsomkostningerne.

Forbindelsen udgår ved Kastrup Lufthavn, hvor der etableres en kunstig halvø. Herfra føres forbindelsen i en sænketunnel under Drogden med en længde af ca. 1,8 km mellem digerne frem til den kunstige ø sydvest for Saltholm. Lavbroens højde over vandet er ca. 7 meter. Fra lavbroen går forbindelsen som højbro over sejlrenderne Flinterenden og Trindelrenden, idet længden af gennemsejlingsfaget over Flinterenden vil blive endeligt fastlagt i de efterfølgende undersøgelsesfaser.

Øresundsforbindelsen omfatter en dobbeltsporet elektrificeret jernbane og en firesporet motorvej. Der vil i det videre arbejde blive taget stilling til, hvorvidt broforbindelsen skal udformes som 1 etages løsning eller 2 etages løsning, ligesom der vil blive foretaget en viderebearbejdning af anlæggets mere detaljerede udformning med henblik på bl.a. en optimering af anlægget i relation til miljøet.

Som anført skal der i hvert land anlægges nødvendige tilslutningsanlæg for jernbane- og vejtrafikken. I bemærkningerne til lovforslagets § 3 er der nærmere redegjort for linieføring og udformning af de danske landanlæg.

4. Organisationsforhold.

Organisationsformen for Øresundsforbindelsen har været genstand for indgående overvejelser og drøftelser i forhandlingerne vedrørende regeringsaftalen, og der har været overvejet forskellige alternativer. Begge parter har været enige om, at valget af organisationsform skal sikre en optimal udformning af anlægget ud fra et teknisk, økonomisk og miljømæssigt synspunkt, ligesom der må sikres fuld indsigt i

forbindelse med etablering af anlægget bl.a. på grund af, at dette skal opfylde de to staters internationale forpligtelser.

Der har på baggrund heraf været enighed om, at det bedste alternativ er en organisationsform, der i princippet svarer til den ordning, der gælder for Storbæltforbindelsen, idet denne samtidig sikrer, at overskud fra forbindelsen tilfalder staterne.

Danmark og Sverige skal hver for sig stifte et af respektive stat helejet aktieselskab. De to statsejede selskaber skal herefter danne et konsortium som ejer og for fælles regning og som en enhed forestår projektering og anden forberedelse samt finansiering, bygning og drift af Øresundsforbindelsen. De to nationale aktieselskaber får derfor i princippet ikke nogen selvstændige opgaver vedrørende Øresundsforbindelsen, men den bygherreerfaring, der findes heri, vil fra dansk side blive søgt udnyttet i konsortiet, således at der ikke opbygges dobbeltadministration.

Konsortiets anliggender skal varetages af en bestyrelse og en administrerende direktør, idet bestyrelsen skal bestå af et lige antal bestyrelsesmedlemmer fra hvert af selskaberne. De to nationale selskaber skal indgå aftale om de nærmere regler for konsortiets virksomhed. Denne konsortialaftale skal godkendes af de to staters regeringer.

Konsortiets startkapital er i regeringsaftalen fastsat til 50 mio. danske kroner, der skal indskydes konstant af de to nationale selskaber i lige forhold. Det er videre fastsat, at konsortiet skal optage lån til finansiering af Øresundsforbindelsen, idet de to nationale aktieselskaber er solidarisk ansvarlige for konsortiets forpligtelser. I det indbyrdes forhold er selskaberne ansvarlige i lige forhold.

Det har ikke ved den valgte organisationsform været hensigten at begrænse staternes ansvar for dette store anlægsarbejde. Det er derfor fastsat i aftalen, at de to stater garanterer solidarisk for konsortiets forpligtelser vedrørende lån og andre finansielle instrumenter, som benyttes i forbindelse med finansieringen af Øresundsforbindelsen, idet staterne er indbyrdes ansvarlige i lige forhold. Garantien fra de to stater indebærer, at konsortiet vil kunne opnå lån på tilsvarende betingelser som staterne, hvilket indebærer en økonomisk fordel for konsortiet.

I regeringsaftalen er det fastsat, at anlægsarbejderne skal påbegyndes senest i 1993, og der vil derfor umiddelbart efter en vedtagelse af lovforslaget blive stiftet det aktieselskab, der sammen med det tilsvarende svenske selskab skal danne konsortiet. I Sverige påregnes det, at selskabet stiftes af Vägverket og Banverket, idet det samtidig er tanken, at dette selskab skal forestå anlægget af tilslutningsanlæggene

på svensk side, som vil blive finansieret af overskudet fra Øresundsforbindelsen.

I Danmark vil der efter lovforslaget blive stiftet et holdingaktieselskab, idet A/S Storebæltsforbindelsen og et nystiftet aktieselskab, der skal være bygherre for de danske landanlæg, bliver datterselskaber heraf. Sidstnævnte selskab skal sammen med et af den svenske stat helejet aktieselskab danne konsortiet, der er bygherre for Øresundsforbindelsen. Denne organisationsform sikrer, at der mellem de enkelte selskaber kan overføres bygherreerfaring, således at der drages nytte af fælles viden og undgås opbygning af dobbeltadministration. Bygherrerådgivning til Øresundskonsortiet skal foregå på et forretningsmæssigt grundlag.

5. Miljømæssige konsekvenser af Øresundsforbindelsen.

I løbet af 1980'erne er der af de dansk-svenske »Øresundsudvalg« gennemført undersøgelser af de miljømæssige konsekvenser af en fast forbindelse.

Desuden er der på dansk side i efteråret 1990 gennemført supplerende undersøgelser, der er vurderet i sammenhæng med tidligere undersøgelser og i marts 1991 offentliggjort i en særlig rapport: »Miljø Øresund 1991 – Den faste forbindelse København-Malmø«.

Den danske regering har sendt miljørapporten til Østersølandene, Helsingforskonventionen, og til social- og miljøudvalget i Nordisk Råd, der således har mulighed for at fremkomme med bemærkninger hertil.

Udgangspunktet for aftalen mellem Sverige og Danmark er, at der gennem hidtil gennemførte undersøgelser foreligger det fornødne grundlag for regeringsaftalen om den faste forbindelses linieføring og udformning.

Det er regeringens opfattelse, at der hermed også foreligger det tilstrækkelige miljømæssige grundlag for dette lovforslag.

Det fremgår af regeringsaftalens artikel 5, at den endelige udformning af Øresundsforbindelsen skal ske under hensyn til, hvad der er økologisk motiveret, teknisk muligt og økonomisk rimeligt, således at skadelige virkninger på miljøet forebygges. Artiklen indebærer videre, at de berørte myndigheder i de to lande i nødvendig udstrækning skal samarbejde i spørgsmål om de miljømæssige aspekter vedrørende Øresundsforbindelsen.

Der er herved skabt grundlag for opstilling af en dansk-svensk miljøkvalitetsmæssig målsætning for den mere detaljerede udformning af Øresundsforbindelsen, herunder at anlæggets enkelte dele ikke udbydes eller iværksættes, før der er tilstrækkelig klarhed

over de miljømæssige krav og konsekvenser, jf. forslagens § 4 og bemærkninger hertil.

I det følgende gennemgås de forskellige miljøspørgsmål, der knytter sig til den faste forbindelses etablering. Det beskrives herunder, hvilke miljømæssige konsekvenser den faste forbindelse vil få, og hvordan de miljømæssige krav sikres. Det er regeringens generelle udgangspunkt, at den mere detaljerede projektering og planlægning af hele den faste forbindelse, som igangsættes på baggrund af Folketingets vedtagelse af nærværende lovforslag, må ske ud fra et krav om en fortløbende hensyntagen til miljøet.

5.1. Landanlæg m.m.

Ved udformningen af de danske landanlæg er afsat betydelige beløb til miljømæssige foranstaltninger, herunder nedgravning af anlægget op til 6 meter under terræn og forskellige former for støjafskærmning. Det er foranstaltninger, som ud fra den nuværende viden er tilstrækkelige til at sikre en miljømæssig forsvarlig løsning på land.

Viser det sig imidlertid under den videre projektering og under byggeriet af de danske landanlæg, at der er behov for yderligere foranstaltninger for at sikre en miljømæssig forsvarlig løsning, skal disse gennemføres. Til dette formål afsættes en særlig miljøpulje på 300 mill. kr.

Der er foretaget nye vurderinger vedr. emissioner og støj på grundlag af de i pkt. 6 anførte trafikskøn, der er fremskrevet til år 2010.

Etableringen af Tårnbymotorvejen og jernbanen forventes at medføre et fald i trafikken på de stærkt trafikerede gadestrækninger på Amager, hvorfor luftforureningen vil falde på disse strækninger, ligesom forbindelsen alene forventes at have en marginal indflydelse på den globale og regionale luftforurening.

Der vil regionalt for alle stoffer med undtagelse af kvælstofoxiderne, der er meget svagt stigende (0,2 pct.), være tale om mindre emissioner end ved fortsat færgefart. Reduktionerne varierer mellem 15 og 60 pct. Heri er ikke medregnet reduktion som følge af bortfald af færgetrafik over Østersøen og Kattegat som følge af overflytning af trafik til Øresundsforbindelsen.

Endvidere vil det nye bane- og vejanlæg indebære en nettonedgang i antal støjramte boliger såvel på Amager som på Sjællandsiden.

Langs med selve linieføringen kan der opstå støjproblemer, der kræver afværgende foranstaltninger.

På størstedelen af strækningen over Amager ligger vej og jernbane under terrænniveau. Gennem Tårnby ligger anlægget 5-6 meter under terræn, og der er således tale om en yderligere nedgravning af anlægget i forhold til det i 1989-rapporten forudsatte.

De nye undersøgelser, der er foretaget under hensyn til den ændrede udformning af landanlægget, viser, at der på Amager sker en reduktion i antallet af boliger, der får en støjbelastning på mere end 55 dB(A), på ca. 240. Dette er i forhold til tidligere en yderligere reduktion på ca. 105.

Ejere af boliger, der som følge af anlægget vil få en facadestøjbelastning over 55 dB(A), vil få tilbudt støjisolering med henblik på at opnå indendørs støjniveau på omkring 30 dB(A).

Ejere af boliger, hvor primære udendørs opholdsarealer (herunder altaner) støjbelastes med mere end 55 dB(A) som følge af anlægget, vil få tilbudt afskærmende foranstaltninger. Tilbud gives ikke, hvis alternative opholdsarealer af tilsvarende kvalitet og med en støjbelastning under 55 dB(A) forefindes andet steds på ejendommen.

For boliger, der alene belastes af støj fra jernbane-anlægget fastsættes grænseværdier, der er 5 dB(A) højere, hvilket svarer til Miljøministeriets vejledende grænseværdier for ny bebyggelse langs jernbane.

Tilbudene om støjforanstaltninger baseres på beregnede støjniveauer med det forventede trafikomfang fra jernbane og vejtrafik i år 2010 som udgangspunkt. Tilbud gives inden anlæggets ibrugtagning og ejere af boliger får 2 år til at tage stilling hertil. Støtteprocenten vil blive fastlagt, så den i princippet svarer til anlæggets bidrag til støjbelastningen.

Konsekvenserne af den grundvandssænkning på Amager, der opstår ved, at anlægget fremføres under terræn, og etableringen af mulige afværgeforanstaltninger og overvågningsprogrammer i relation hertil vil indgå i det videre arbejde med anlæggene, idet omkostningerne hertil afholdes af bygherren.

Etablering af landanlæggene vil betyde nedlæggelse af et antal kolonihaver og nyttehaver ved Kgs. Enghave og på Amager. Mulighederne for at tilvejebringe nye koloni- og nyttehaver til erstatning for disse skal undersøges.

Der vil ved anlæggets nærmere udformning blive taget hensyn til det visuelle miljø i forbindelse med anlæggets passage af Vestamager og af de bymæssige områder på Amager og Sjællandssiden. Den i 1990 gennemførte fredning efter naturfredningsloven af Vestamager åbner mulighed for den foreslåede linieføring over det fredede areal.

Vestamager syd for Sjællandsbroen er udpeget som EF- fuglebeskyttelsesområde. Ved meddelelsen i 1983 til EF- kommissionen om de udpegede fuglebeskyttelsesområder blev det angivet, at der kunne blive tale om mindre justeringer som konsekvens af den regionale planlægning. Da anlæggets linieføring blev fastlagt ved anlægslov i 1976, og siden da har været medtaget i regionplanlægningen for hovedstadsom-

rådet, må fuglebeskyttelsesområdet betragtes som modificeret på dette punkt, hvilket vil indgå i underretningen til EF-kommissionen, når den forestående generelle gennemgang af grænsedragningen af alle EF- fuglebeskyttelsesområder er afsluttet.

Anlæggets »barrierevirkning« for trafikanter og beboere vil blive reduceret gennem etablering af trafikforbindelser på tværs af anlægget.

Københavns Amtskommune samt Københavns og Tårnby kommuner vil blive inddraget i den nærmere planlægning af landanlæggene og Folketingets Trafikudvalg og Miljø- og Planlægningsudvalg vil blive orienteret.

5.2. Øresundsforbindelsen.

5.2.1. Østersøens vandmiljø.

Etableringen af Øresundsforbindelsen vil, afhængigt af anlæggets udformning, påvirke Østersøens vandudskiftning. En ændring i vandudskiftningen vil kunne få konsekvenser for Østersøens saltholdighed, ilttilførsel samt dybden og stabiliteten af »skillelaget« mellem de øvre og nedre vandmasser.

Danske modelberegninger gennemført på en normalsituation i sommeren 1990 viser imidlertid, at de hydrografiske ændringer i Østersøens vandmiljø er små i forhold til de naturlige variationer.

De økologiske konsekvenser kan ikke vurderes med samme sikkerhed som de hydrografiske, men de må forventes at udgøre små systematiske afvigelser fra den naturlige situation. Dog kan specielt salinitetsfølsomme arter få ændret deres geografiske udbredelsesområder. I perioder med en naturlig forekommende lav saltholdighed vil de økologiske konsekvenser være størst.

Et særligt spørgsmål i relation til Østersøens vandmiljø er vurderingerne af naturlige ekstreme ind- og udstømninger til og fra Østersøen. De ekstreme situationer vurderes generelt at være af stor betydning for Østersøens dybestliggende vandmasser. De anvendte modelberegninger kan ikke beskrive disse situationer.

Det er i forbindelse med de danske modelberegninger i 1990 vurderet, at en fast Øresundsforbindelse kun vil have marginal indflydelse på de store naturlige saltvandsindbrud. I Sverige er der imidlertid i 1980'erne gennemført beregninger af en hændelse med et stort saltvandsindbrud. Resultaterne antyder, at et anlæg kan have en større effekt på saliniteten i Østersøen ved de store naturlige saltvandsindbrud. Dette spørgsmål vil i det kommende arbejde blive drøftet nærmere med Sverige.

Påvirkningen af Østersøens vandmiljø kan neutraliseres gennem fladeafgravninger i Øresund, således

at salt- og iltforhold er uændrede. Den mængde, der herved skal afgraves, er i størrelsesorden 11,5 mio. m³ materiale (ved en fri gennemstrømningsbredde under Drogden på 1.800 meter).

Ved den detaljerede udformning af anlægget vil der ske justeringer af sænketunnelens længde og dybde samt af den kunstige halvø's og ø's form og placering med henblik på en minimering af anlæggets effekt på miljøet. En øgning af tunnellængden vil mindske kravet til omfanget af kompensationsafgravninger.

Der kan også vælges mellemformer med hensyn til kompensationsafgravninger.

Neutralisering af anlæggets betydning alene for saliniteten i Østersøen kan således opnås gennem en sejlrendeafgravning i Drogden og Trindelrenden ved afgravning af i størrelsesorden 1,7 mio. m³ materiale (ved en fri gennemstrømningsbredde på 1.800 meter).

Kompensationsafgravninger vil have en negativ indflydelse på nærmiljøet i Øresund, dels gennem sedimentationsspredning, dels gennem afgravninger af ålegræsområder og områder med muslinger.

Efter lovforslaget tages ikke stilling til, hvorledes afvejningen mellem hensynet til nærmiljøet i Øresund og hensynet til Østersøens vandmiljø skal ske. Den danske og svenske regering vil i fællesskab nærmere vurdere dette spørgsmål.

Gennem dannelsen af det dansk-svenske konsortium baseret på to helejede statslige aktieselskaber, er der skabt økonomisk grundlag for, at de fornødne miljøforanstaltninger herunder kompensationsafgravninger i givet fald vil kunne foretages.

I det videre arbejde med spørgsmålet om Østersøens vandmiljø og kompensationsafgravningsspørgsmålet er der behov for et specielt undersøgelsesprogram.

Der vil fra dansk side blive stillet forslag om nedsættelsen af et internationalt ekspertpanel, der høres på baggrund af foreliggende rapporter og undersøgelser.

Regeringen vil orientere Folketinget, inden der træffes endelig beslutning om kompensationsafgravninger.

5.2.2. Linieføring og beslaglæggelse af arealer på havbunden.

Saltholm med omliggende vandareal udgør i national og international sammenhæng et betydningsfuldt område som yngle- og rastested for en lang række fugle, herunder især vandfugle. Saltholm er – udenfor Vadehavsområdet – det største sammenhængende strandengareal i Danmark og er Øresundsregionens eneste uforstyrrede naturområde.

I 1983 blev Saltholm som følge heraf fredet, og Saltholm er sammen med de omgivende vandområder senere udpeget som EF-fuglebeskyttelsesområde.

I henhold til det til grund herfor liggende EF-fuglebeskyttelsesdirektiv (EØF nr. 409/79 af 2. april 1979) er medlemsstaterne forpligtet til at træffe foranstaltninger for at beskytte, opretholde eller genskabe tilstrækkeligt forskelligartede og vidtstrakte levesteder for fuglelivet. Desuden er der særlige beskyttelsesforpligtelser med hensyn til ca. 140 fuglearter, heraf mange trækfuglearter.

I henhold til direktivet er der udpeget 111 fuglebeskyttelsesområder i Danmark. Direktivet er ikke til hinder for anlægsarbejder i disse områder, men områderne skal dog beskyttes mod forurening, forringelse eller forstyrrelse, der har væsentlig betydning for formålet med udpegningsområdet som EF-fuglebeskyttelsesområde.

Den faste forbindelses linieføring er derfor ført syd om Saltholm, men krydser igennem den sydvestlige del af EF-fuglebeskyttelsesområdet, således at ca. 4,8 pct. af området ligger syd for linieføringen.

Omkring Saltholm og Amager er et areal på omkring 100 km² dækket med ålegræs, og et areal af nogenlunde samme størrelsesorden er dækket med muslinger.

Den kunstige ø ved Saltholm og den kunstige halvø ved Kastrup vil beslaglægge godt 4 km² areal med ålegræsvegetation og spredte muslingebanker.

Hvis det vælges at kompensere totalt for både ilt- og salttilførsel til Østersøen gennem en fladeafgravning vil yderligere et areal på ca. 4 km² med muslinger og 0,6 km² ålegræsvegetation blive berørt i den danske del af Øresund.

Hvis det vælges alene at kompensere for salttilførslen til Østersøen gennem sejlrendeudvidelse, vil det indebære, at knapt 5 km² areal med muslinger vil blive berørt, mens denne form for compensation ikke vil have nogen større betydning for ålegræsvegetationen.

Ålegræsområderne er vigtige opvækst- og levesteder for fisk og fødeområder for bl.a. knopsvaner og pipebænder.

Områder med muslinger har først og fremmest betydning som fødegrundlag for fladfiskeyngel samt dykænder, herunder edderfugle.

I rapporten »Miljø Øresund 1991« blev det vurderet, at anlæg af en sænketunnel og en kunstig ø sydvest for Saltholm ville kunne øge risikoen for indvandring af rotter til Saltholm, og at dette kunne få alvorlig indflydelse på ynglefuglebestanden. Denne vurdering er knyttet til placeringen af en kunstig ø i en afstand af ca. 500 meter fra Saltholm. Da den i lovforslaget valgte løsning indebærer, at afstanden mellem

den kunstige ø og Saltholm bliver forøget, og øen dermed kommer ud på dybere vand, må den beskrevne forøgede risiko betragtes som uvæsentlig. Der vil uanset dette blive etableret rottebekæmpelsessystem ved og i tunnelen.

Linieføringen gennem den sydvestlige del af EF-fuglebeskyttelsesområdet og arealbeslaglæggelsen i havet omkring Saltholm i øvrigt vil indebære en vis miljømæssig forringelse af dette område som følge af forstyrrelse af fuglelivet, og fordi ålegræsområder og områder med muslinger berøres.

Linieføringen har imidlertid ikke væsentlig betydning for Saltholms og de omgivende vandområders status som EF-fuglebeskyttelsesområde, og de naturmæssige fordele ved at flytte linieføringen uden for fuglebeskyttelsesområdet er så forholdsmæssig små, at de ikke kan opveje de uforholdsmæssigt store ekstraomkostninger, som dette vil medføre.

5.3. Strømforskel m.v. i Øresund.

Den kunstige ø og halvøen ved Kastrup medfører ændrede strømforskel i Øresund.

De i 1990 gennemførte modelberegninger viser, at vandføringen nedsættes gennem Drogden, men øges gennem Flinterenden, og at strømmen dermed bliver mere orienteret mod den østlige del af Øresund.

De ændrede strømforskel vil betyde ændringer i spredningsforholdene for spildevandsudledningerne i nærområdet. Specielt på strandene nord for Kastrup kan der være risiko for en forringet badevandskvalitet.

I det »inderste hjørne« nord for den kunstige halvø kan der være tendens mod mere dyndprægede forhold. Samtidig vil den kunstige halvø bevirke, at kysten langs Amager Strandpark vil tendere mod en tilgroningskyst, men risikoen herfor er mindre ved den nu valgte linjeføring og udformning af den kunstige halvø.

I forbindelse med den detaljerede udformning af anlægget vil det blive vurderet, om der i den anledning skal foretages en udvidelse af Amager Strandpark i Øresund. Der er ikke hidtil foretaget miljøvurderinger af en sådan løsning.

Mellem den kunstige ø og Saltholm vil sandtransporten blive nedsat væsentligt, fordi bølgerne dæmpes. Med tiden vil renden muligvis blive totalt blokeret og den kunstige ø blive landfast med Saltholm. Denne situation vil i givet fald blive imødegået gennem oprensning af området mellem de to øer, så de kan holdes adskilt af hensyn til vandgennemstrømningen og for at undgå indvandring af uønskede dyrearter. Risikoen for oversvømmelser ved Dragør som følge af anlægget vil blive nærmere vurderet, og

nødvendige foranstaltninger til imødegåelse heraf vil blive gennemført.

5.4. Konsekvenser af selve anlægsarbejdet.

Som følge af forstyrrende effekt fra anlægsarbejdet skønnes sælbestanden ved Saltholm at forsvinde helt. Ved optællinger i august 1990 taltes maksimum 11 sæler.

For at begrænse de midlertidige og varige effekter på miljøet skal der ved valg af arbejdsmateriel tages stort hensyn til, at broanlægget syd for Saltholm skal etableres på lav vanddybde. Uddybninger til arbejds- og adgangskanaler skal mindskes mest muligt.

Effekterne i nærmiljøet af anlægsarbejdet afhænger desuden af jordmængden, materialets art, valget af grave- og transportmetoder, samt muligheden for genbrug af det opgravede materiale.

Sedimentationsspredningen fra jordarbejderne bevirker, at der vil ske en midlertidig indskrænkning bl.a. i ålegræs og muslingebanker omkring Saltholm. Desuden kan sedimentationsspredningen lokalt midlertidigt forstærke konsekvenserne af et regionalt iltsvind.

Herudover vil badeforholdene nord for den kunstige halvø ved Kastrup forringes midlertidigt som følge af sedimentspredningen.

Ovennævnte effekter på nærmiljøet i Øresund afhænger i særlig grad af omfanget af de kompensationsafgravninger, der måtte blive foretaget af hensyn til Østersøen.

De varige effekter af jordarbejderne på Øresunds vandmiljø vurderes at være begrænsede, såfremt jordarbejderne gennemføres med et lille samlet spild udenfor selve anlægsområdet. Dette gælder også selvom det beslutes at kompensere fuldt ud for de hydrografiske ændringer i Østersøen.

For den danske del af Øresund vil de miljømæssige hensyn i forbindelse med jordarbejder blive varetaget ved, at graveinstrukser for gennemførelsen af de enkelte arbejdsprocesser skal godkendes af Miljøministeriet forud for arbejdets iværksættelse, hvilket skal fremgå af udbudsmaterialet.

Graveinstrukserne vil indeholde en beskrivelse af arbejdsområdet (geografisk og geologisk), arbejdet, metoder og materiel samt tilsyn og kontrol.

Reguleringen af jordarbejderne skal sikre et lille spild og en høj grad af genanvendelse.

Arbejderne i forbindelse med råstofindvinding i Øresund er omfattet af råstofloven, jf. Miljøministeriets lovekendtgørelse nr. 108 af 30. januar 1989.

Råstofindvindingen til den faste forbindelse i Øresund kan i henhold til §§ 18 og 19 i råstofloven ske på baggrund af særlige tilladelser, hvor der stilles krav til indvindingsmetoder og efterbehandling. En an-

søgning om tilladelse til råstofindvinding vil blive forelagt de berørte statslige myndigheder og tilgrænsende amtskommuner.

På tilsvarende vis kan der ved klapping af havbundsmateriale stilles krav i henhold til Miljøministeriets bekendtgørelse nr. 975 af 19. december 1986, udstedt i henhold til lov om beskyttelse af havmiljøet.

For de jordarbejder, der ikke er reguleret i de nævnte love og i miljølovgivningen i øvrigt, kan reguleringen ske, og miljøinteresserne dermed varetages i forbindelse med indgåelse af kontrakter med de entreprenører, der skal udføre arbejdet.

For at kunne sikre en miljømæssig og økonomisk optimal regulering af afgravninger af kalk vil der inden gennemførelsen af disse arbejder blive foretaget forsøgsafgravninger.

Til gravning i ler og kalk bør der af hensyn til at mindske spildet så vidt muligt anvendes gravemaskiner og spandkædemaskiner.

Placering af materialer med væsentlig finkornet eller organisk indhold skal ske i områder, hvorfra der sker kontrolleret afløb gennem sedimentationsbassiner.

Gravearbejdet i hele tværsnittet af Øresund bør samtidigt undgås i perioder, hvor større trækkende fiskebestande passerer Øresund.

I de miljøundersøgelser, der er foretaget i efteråret 1990, er klappningsmulighederne i den danske del af Øresundsregionen vurderet, og de eksisterende klapppladser gennemgået. Denne undersøgelse viste, at det ikke var muligt at pege på klapppladser i området, der kan modtage materialeafgravninger fra Øresundsforbindelsen.

Såfremt klapping bliver nødvendig, skal det derfor koordineres med råstofindvindingen, således at de områder, hvor der indvindes, eventuelt kan efterbehandles med afgravningsmaterialer.

Der etableres i forbindelse med anlægsarbejderne et overvågningsprogram med henblik på eventuelle afværgeforanstaltninger. Dette skal registrere, at anlægsarbejderne ikke medfører uventede miljøeffekter.

Halvårligt i løbet af anlægsfasen vil der af regeringen blive afgivet en statusredegørelse herom til Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg.

Efter anlæggets færdiggørelse vil der blive etableret et overvågningsprogram, der skal registrere, om de midlertidige effekter på vandmiljøet aftager som forudsat.

5.5. Råstofressourcer.

Spørgsmålet om råstofressourcer skal i det kommende arbejde drøftes med de svenske myndigheder.

Undersøgelser viser, at der er gode muligheder for at fremskaffe sand og grus til anlægget fra den danske del af Øresund.

Endvidere vil der være gode muligheder for at anvende en stor del af udgravningsmaterialerne i anlægget.

For at afklare de endelige muligheder for at anvende de enkelte indvindingsområder, skal der gennemføres en række detailundersøgelser, så der kan foretages en nærmere afvejning mellem de forskellige interesser og råstofindvindingen.

Undersøgelserne skal bl.a. omhandle biologiske og fiskerimæssige forhold, kulturhistoriske og arkæologiske interesser, råstofkvalitet og indvindingsforhold samt strøm-, ilt-, salt- og aflejningsforhold.

Sten, der skal anvendes til indfatning og sikring af opfyldninger, bropiller og tunnel m.m., kan af hensyn til de biologiske interesser på havbunden ikke hentes fra det danske søterritorium.

5.6. Marinarkæologiske forhold.

En forundersøgelse har vist, at der i anlægsområdet er mulighed for at finde såvel stenalderbopladser som historiske skibsvrag og anlæg.

Fortidsminder og vrag på havbunden må i henhold til naturfredningslovens § 49 ikke beskadiges, ændres eller fjernes uden tilladelse fra Skov- og Naturstyrelsen.

Det er nødvendigt at foretage yderligere marinarkæologiske forundersøgelser i de områder, der berøres af anlægsarbejdet samt i råstofindvindingsområder, så der kan ske en egentlig stedfastelse af beskyttede vrag og fortidsminder.

De beskyttede vrag og fortidsminder, som findes ved undersøgelserne, vil normalt blive krævet udgravet som vilkår for deres frigivelse. Udgravningerne vil skulle foregå ved Rigsantikvarens foranstaltning.

6. Økonomi m.m.

Anlægsomkostningerne for Øresundsforbindelsen og de danske landanlæg budgetteres til henholdsvis 11,7 mia. kr. og 3,2 mia. kr. eksklusiv moms og bygge-renter, opgjort i juli 1990-prisniveau.

Anlægsudgifterne for Øresundsforbindelsen og tilslutningsanlæggene er blevet revurderet siden udarbejdelsen af 1989-rapporten. Der er samtidig foretaget en yderligere bearbejdning af de tekniske løsningsforslag med hensyn til linieføring og miljøforbedringer m.v. Godsshunten mellem Kalvebodløbet og Vigerslev er et anlæg, der ikke tidligere har været forudsat udført, og anlægsudgiften hertil indgår derfor ikke i de tidligere overslag.

Vurdering af et så stort anlæg som Øresundsforbindelsen er forbundet med nogen usikkerhed, og erfaringerne viser, at markedsforhold inden for entreprenørbranchen har stor indvirkning på prisdannelsen. Erfaringerne fra tilbudsgivningen ved Storebæltsforbindelsen har været inddraget, herunder prissætning af bygherreomkostningerne til administration, projektering, tilsyn m.v.

Erfaringerne fra Storebæltsforbindelsen kan dog ikke umiddelbart lægges til grund, idet der på Storebælt delvis er tale om anlæg på store vanddybder, delvis projekter om hvis gennemførelse der kun findes meget begrænsede erfaringer. Øresundsforbindelsen er baseret på generelt mindre komplicerede anlægselementer, ligesom vanddybden alene er på ca. 8 meter.

Anlægsudgiften for Øresundsforbindelsen er herefter beregnet til 11,7 mia. kr., hvilket er ca. 2,9 mia. kr. højere end i 1989, når der ses bort fra den almindelige prisudvikling. De svenske vurderinger ligger under de danske, idet anlægsudgiften er vurderet til ca. 10 mia. kr. Der er således en forskel i den vurderede anlægsudgift på ca. 1,7 mia. kr.

Anlægsudgifterne for tilslutningsanlæggene er vurderet til 3,2 mia. kr., der fordeler sig med ca. 2,6 mia. kr. til jernbaneanlæg og ca. 600 mio. kr. til motorvejsanlæg. Godsshunten er vurderet til ca. 250 mio. kr. De svenske anlægsudgifter til tilslutningsanlæg er vurderet til 1,95 mia. kr. Den samlede anlægsudgift for Øresundsforbindelsen, inkl. landanlæg i Danmark og Sverige, udgør således ca. 16,9 mia. kr.

Anlægsudgifterne skønnes at få nogenlunde følgende tidsprofil:

(mio.kr.) År	1	2	3	4	5	6	7	8	Ialt
Øresundsforbindelsen	350	350	1.400	2.100	2.600	2.100	1.400	1.400	11.700
Danske landanlæg	100	100	400	550	700	550	400	400	3.200

Der er samfundsøkonomisk set tale om en investering med positive direkte og afledede effekter for den danske økonomi.

Anlægsinvesteringerne vil have positive beskæftigelses- og indkomstvirkninger. Den beskæftigelsesmæssige virkning kan samlet opgøres til godt 42.000 mandår for Øresundsforbindelsen og de danske landanlæg, heraf knap 24.000 mandår i bygge- og anlægssektoren og godt 18.000 mandår i andre erhverv. Erhvervslivets produktivitet vil stige som følge af sparet tidsforbrug ved transporter over Øresund. Hertil kommer positive afledede effekter af øget vækst og lokalisering i Øresundsregionen. Forbedringen af den trafikale infrastruktur vil således have betydning for etablering af erhvervsvirksomhed, kulturliv og turisme m.v., hvis der samtidig træffes politiske beslutninger, der understøtter en sådan udvikling.

I Øresundsudvalgenes rapporter er der redegjort for trafikprognoserne for Øresundsforbindelsen, der baseres på ældre trafikmodeller. Det er fremhævet især i 1989-rapporten, at prognoserne er usikre. I øvrigt er det vanskeligt at prognosticere den fremtidige trafikudvikling, fordi trafikken over Øresund krydser en landegrænse med deraf følgende fysiske, sproglige, kulturelle og andre barrierer.

Den regionale trafik mellem Københavns- og Malmøregionen er i dag yderst begrænset når der sammenlignes med andre bysamfund af lignende størrel-

se. Der er reelt tale om to separate regioner. Øresundsforbindelsen vil indebære forudsætningen for en samlet udvikling af Øresundsregionen og en betydelig stigning i antallet af regionale rejser.

Trafikken på Øresundsforbindelsen vil bestå af den nuværende trafik på de sydlige færgeruter på Øresund, overflytning af trafik fra andre færgeruter i Øresund samt færgeruterne over Kattegat og Østersøen og endelig af ny trafik.

Den fremtidige udvikling af vejtrafikken er senest blevet vurderet af den svenske Øresundsdelegation, og herefter forventes vejtrafikken i åbningsåret at være i størrelsesorden 8-10.000 køretøjer pr. dag, hvilket er mere trafik end tidligere antaget. Dette skyldes bl.a. udviklingen inden for De europæiske Fællesskaber samt en fremtidig samlet udvikling i Øresundsregionen.

Godstrafikken vurderes til 10-11 mio. tons pr. år, heraf ca. halvdelen med jernbane.

For så vidt angår persontrafik vurderer de to jernbaner, at der vil være ca. 6-7 mio. rejsende pr. år. Det vurderes videre, at yderligere ca. 9 mio. personer årligt vil rejse på den københavnske lufthavnsbane dels fra Jylland, dels fra Hovedstadsområdet.

Jernbanerne skal for benyttelse af forbindelsen til sammen betale 300 mio. kr. pr. år, hvoraf DSB betaler halvdelen. Beløbet reguleres i takt med den almindelige prisudvikling. DSB skal betale et fast årligt beløb for benyttelsen af landanlægget for bane, opgjort på

grundlag af DSBs nettofordele herved på tidspunktet for anlæggets ibrugtagning. Beløbet reguleres ligeledes i takt med den almindelige prisudvikling. Udgangspunktet ved beregningen af projektets totaløkonomi er et beløb på 65 mill. kr. årligt. For personbiler skal der hver vej betales en afgift på i gennemsnit 160 kr. for at benytte forbindelsen. Dette svarer til taksten for at benytte Helsingør- Helsingborgforbindelsen.

Indtægterne fra vejtrafikken udgør ved en daglig trafikmængde på ca. 10.000 køretøjer følgende:

Trafikprognoser og indtægter i åbningsåret.

	Antal	Takst kr.	Indtægter mio. kr.
Personbiler	3.000.000	160	480
Lastbiler	560.000	810	450
Busser	60.000	690	40
I alt	3.620.000		970

Indtægterne fra forbindelsens vejdel udgør således i åbningsåret ca. 1 mia. kr. Indtægterne stiger herefter med den forventede vækst i trafikmængden, og den gennemsnitlige indtægt over en 30 årig periode er derfor større end dette beløb og er skønnet til op mod 1,2 mia. kr. pr. år.

Selskabets låneomkostninger er vanskelige at prognosticere. De skønnede låneomkostninger svarer til den seneste tids realrente i OECD-landene, der typisk ligger på 4-5 pct.

Med de nævnte forudsætninger om trafikomfang, takster og anlægsudgifter samt driftsindtægter vil anlægget kunne afskrives på mindre end 30 år. Til sammenligning er afskrivningsperioden for Storebæltsforbindelsens jernbanedel fastsat til 30 år. Den fransk-engelske kanalunnel afskrives over 50 år.

Det er en forudsætning for forslaget, at forbindelsen har en god driftsøkonomi, idet den forudsættes fuldt brugerfinansieret uden indskydelse af statsmidler. Vurderingen heraf tager udgangspunkt i de budgetterede anlægsudgifter, trafikindtægter, vurderingen af trafikudviklingen og en forventet lånerente for selskabet på 5 pct. pr. år samt en tilbagebetalingsperiode på 30 år. Med dette udgangspunkt fås følgende økonomi for det danske selskab, der forestår de danske landanlæg og er dansk deltager i konsortiet:

Årligt resultat (mio. kr.)

Øresundsforbindelsen:

Indtægter:

Vej 1150

Bane	300
Udgifter:	
Finansiering, drift og vedligeholdelse	1000
Årligt resultat	450
Dansk andel	225

Danske landanlæg:

Indtægter:

DSB-betaling 65

Udgifter:

Finansiering, drift
og vedligeholdelse 240

Resultat i alt 50

Der skønnes således et årligt overskud i det i forslagens § 6 omhandlede selskab på 50 mio. kr., når den danske del af overskuddet fra Øresundsforbindelsen medgår til at finansiere de danske landanlæg. Der er derfor ikke behov for at skyde statsmidler i selskabet, idet forbindelsen med de gjorte forudsætninger fuldt ud kan brugerfinansieres.

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til §§ 1 og 2

Bestemmelsen i § 1 indebærer et samtykke til ratifikation af aftalen af 23. marts 1991 mellem Danmark og Sverige om en fast forbindelse over Øresund, mens bestemmelsen i § 2 indeholder en bemyndigelse til at træffe de foranstaltninger, som er nødvendige for gennemførelsen heraf.

I det følgende knyttes nogle bemærkninger til enkelte bestemmelser i aftalen, idet der endvidere henvises til de almindelige bemærkninger. Aftalen er optrykt som bilag til lovforslaget.

I artikel 2 og i bilag 1 til aftalen fastlægges anlæggets udformning og linieføring. Linjeføringen er angivet på et kortbilag.

Mellem Kastrup og den kunstige ø sydvest for Saltholm udføres forbindelsen som en sænketunnel under Drogden i en sådan dybde, at muligheden for at tilvejebringe mindst 10 meter vanddybde fremdeles består.

Øresundsforbindelsen omfatter også de nødvendige arealer og anlæg til afgiftsopkrævning, og såfremt der er behov herfor anlæg til toldbehandling og paskontrol. Det påregnes, at anlægget for afgiftsopkrævning placeres i Sverige.

I artikel 3 bestemmes, at Øresundsforbindelsen skal udføres i overensstemmelse med de to staters internationale forpligtelser. Samtlige fremmede stater med en her akkrediteret diplomatisk repræsentation

vil gennem udsendelse af en verbalnote blive orienteret om anlægget. Etablering af en sænketunnel under Drogden indebærer, at gennemsejlingsmuligheden for skibe vil forblive uændret.

Artikel 4 indebærer, at de godkendelser, der er nødvendige i henhold til de to staters lovgivning, kan føre til ændringer i forhold til aftalens bilag 1.

Artikel 5 bestemmer, at Øresundsforbindelsens endelige udformning skal ske under hensyn til, hvad der er økologisk motiveret, teknisk muligt og økonomisk rimeligt.

Som anført i de almindelige bemærkninger er der herved skabt grundlaget for opstilling af en dansk-svensk miljøkvalitetsmæssig målsætning for den mere detaljerede udformning af Øresundsforbindelsen, idet de to landes myndigheder skal samarbejde i spørgsmål om de miljømæssige aspekter.

Artikel 6 foreskriver, at udførelsen af Øresundsforbindelsen skal udbydes i international licitation, hvorved sikres den størst mulige konkurrence om dette store anlægsarbejde.

Artiklerne 8 og 9 omhandler de tilslutninger for jernbane- og vejtrafik, der skal anlægges i de to lande fra Øresundsforbindelsen til de eksisterende jernbane- og vejnet. Tilslutningsanlæggene skal bestå af en dobbeltsporet jernbane og en firesporet motorvej, der skal åbnes for trafik senest samtidig med Øresundsforbindelsen. I bemærkningerne til lovforslagets § 3 er der detaljeret redegjort for udformningen og linjeføringen af de danske landanlæg.

Artiklerne 10-13 omhandler spørgsmålene om organisation og finansiering af Øresundsforbindelsen.

Der henvises til de almindelige bemærkninger, hvor der nærmere er redegjort for organisationsformen vedrørende Øresundsforbindelsen, herunder at der i hvert af landene skal stiftes et af den respektive stat helejet aktieselskab, som herefter skal stifte et konsortium, der skal være bygherre for Øresundsforbindelsen. Konsortiet skal optage lån til finansiering af omkostningerne ved anlæg af forbindelsen, idet de to stater solidarisk garanterer for forpligtelser vedrørende konsortiets lån og andre finansieringsmidler, som anvendes i forbindelse med finansiering af anlægget. De to stater er i det indbyrdes forhold ansvarlige i lige forhold.

De to nationale aktieselskaber skal i lige forhold dele konsortiets gevinst og tab, og selskaberne er i forhold til trediemand solidarisk ansvarlige med indbyrdes ansvar i lige forhold.

Artiklerne 14-17 omhandler de trafikantafgifter, der skal betales af brugerne af forbindelsen.

I *artikel 14* fastlægges, at samtlige omkostninger vedrørende anlæg og drift af Øresundsforbindelsen fuldt ud skal afholdes af konsortiet gennem opkræv-

ning af trafikantafgifter, således at der ikke skal bevilges tilskud til konsortiets virksomhed over de respektive statsbudgetter.

Artikel 15 og 16 indebærer, at afgifterne skal udformes på en sådan måde, at en effektiv og rationel jernbanetraffic fremmes, idet de to regeringer kan træffe aftale om de nærmere vilkår for jernbanetrafficen. De to regeringer har i tillægsprotokollen fastsat, at jernbaneselskaberne i de to lande i alt skal betale 300 mio. kr. om året til konsortiet, idet DSB skal betale 150 mio. kr. og de svenske jernbaneselskaber et tilsvarende beløb. Herved bidrager jernbaneselskaberne til anlægget med et rimeligt beløb og er samtidig tilskyndet til at benytte forbindelsen mest muligt, idet betalingen er uafhængig af trafikomfanget.

For så vidt angår taksterne for vejtrafikken er det fastsat i tillægsprotokollen, at udgangspunkt for konsortiets fastsættelse heraf er niveauet for færgetaksterne ved Helsingør-Helsingborg. Dette indebærer, at taksterne skal fastsættes på dette niveau, medmindre de to regeringer er enige om noget andet, hvorved den kollektive trafik som forudsat begunstiges.

I *artikel 19* bestemmes, at de to stater uden vederlag stiller de vandområder og den havbund, som staterne har rådighed over, til rådighed for konsortiet. Der henvises til bemærkningerne til lovforslagets § 17. Hvis det bliver nødvendigt at erhverve arealer på Amager til Øresundsforbindelsens ilandføring, kan disse arealer erhverves ved ekspropriation, men for forbindelsens regning.

I *artikel 20* bestemmes, at der skal træffes aftale om ensartede vilkår i de to stater vedrørende merværdiafgift, og hvis det er nødvendigt om told- og skatte-spørgsmål, som har forbindelse med bygning, drift og benyttelse af Øresundsforbindelsen. I tillægsprotokollen er indeholdt bestemmelse om, at anlæg af forbindelsen ikke skal belastes med merværdiafgift, hvorfor konsortiet vil få refunderet denne afgift vedrørende anlægsudgifterne. Der vil i god tid inden åbningen af forbindelsen blive taget stilling til spørgsmålet om merværdiafgift vedrørende benyttelsesafgiften.

Artikel 21 indebærer, at der vil blive indledt undersøgelser vedrørende en fast forbindelse over Femer Bælt. Disse undersøgelser skal udføres i et samarbejde med de tyske myndigheder. I § 11 i den politiske aftale er det bestemt, at kapacitetsudvidelse og elektrificering af jernbanestrækningen Odense-Hamburg etableres inden en eventuel fast forbindelse over Femer Bælt.

Artikel 22 med tilhørende bilag 2 indeholder bestemmelser om løsning af uoverensstemmelser mellem de to stater vedrørende fortolkning eller anvendelse af aftalen, idet dette skal ske ved voldgift.

Til § 3

Forslagets § 3 vedrører de danske tilslutningsanlæg, der skal udføres i forbindelse med Øresundsforbindelsen, jf. regeringsaftalens artikel 8-9.

Der oprettes et selvstændigt aktieselskab til at forestå anlægget, og bestemmelsen er derfor ikke udformet som en bemyndigelse for trafikministeren til at etablere forbindelsen. Den noget mere ubestemte og brede formulering af en bemyndigelse til »at træffe dispositioner i henhold til denne lov« er derfor valgt.

Landanlæggene skal efter regeringsaftalen åbnes for trafik senest samtidig med Øresundsforbindelsen. Anlægsteknik kan færdiggørelsen af de danske landanlæg fremskyndes med 3 år til medio 1996, og fremskyndelse af specielt jernbaneforbindelsen vil ske i det omfang, der er økonomisk grundlag herfor. Som anført skal et selvstændigt aktieselskab forestå anlægget, men forundersøgelser, projektering, udførelse samt drift og vedligeholdelse af de jernbanerelaterede anlæg vil i videst mulig omfang blive foretaget af DSB, idet jernbaneanlægget rent faktisk må betragtes som en integreret del af DSB's faste anlæg, ligesom Vejdirektoratet kan forestå det tilsvarende arbejde vedrørende vejdelene.

Det videre arbejde med udformningen af anlægsprojektet vil ske under hensyn til, hvad der er økologisk motiveret, teknisk muligt og økonomisk rimeligt, således at skadelige virkninger på miljøet forebygges. Ud fra disse hensyn vil der kunne blive tale om mindre ændringer i forhold til de beskrevne anlæg.

De danske landanlæg omfatter en dobbeltsporet elektrificeret jernbane fra hovedbanegården til kysten ved Kastrup og en firesporet motorvej fra Amagermotorvejen (E 20) til kysten. Anlæggene følger stort set den linieføring, der indgik i Øresundsundersøgelserne i 1987 og 1989, idet der herudover etableres en dobbeltsporet elektrificeret godsbane (gods-shunt) fra Kalvebodløbet til Vigerslev med tilslutning til fjerntogsnettet. Etablering heraf betyder, at langt hovedparten af godstogene og visse internationale tog kan ledes uden om Københavns Hovedbanegård, hvilket indebærer trafikale fordele og en yderligere nedgang i antallet af støjrante boliger. Dette anlæg er ikke omhandlet i regeringsaftalen.

Bredden af Tårnbymotorvejen, jf. forslagets § 3, nr. 1, er 30 meter, bestående af to kørebaner à 8,0 meter adskilt af en midterrabat på 6,0 meter og med et nødspor på 2,5 meter og en yderrabat på 1,5 meter i hver side. Mellem motorvej og jernbane udlægges et 15 meter bredt bælte til etablering af til- og frakørselsramper, samt afvandingskonstruktioner og på de mellemliggende strækninger et voldanlæg, der synsmæssigt adskiller trafikalanlæggene og hindrer blænding mellem biler og tog.

Dimensioneringshastighed for motorvejen er 120 km/t.

Den dobbeltsporede jernbane, jf. forslagets § 3, nr. 2, er 12 meter bred. Afstanden mellem spormidterne i to parallelle spor på fri bane er 4,5 meter. I tunneler skal der være en fri bredde fra spormidte til tunnelvæg på 3 meter, idet der ikke forudsættes personer i tunnelen i trafikerede perioder. I tunneler er den frie højde over skinneoverkant sat til 6,1 meter. Ved stationer forventes etableret perroner på minimum 7-10 meters bredde, dog 12 meter ved trappeopgange.

Ved dimensioneringen af jernbaneanlæggene er det forudsat, at der skal være kapacitet til pr. time i hver retning at køre 2 IC3-tog og 2 S-nabtbåge samt 6 regionaltog, hvoraf 2-4 forventes videreført til Sverige, mens resten vendes ved lufthavnen i Kastrup. Desuden regnes der med kapacitet til 2 godstog i timen i hver retning samt et begrænset antal internationale tog i løbet af et døgn.

Der dimensioneres for en toghastighed på 200 km/t for persontog og for 120 km/t for traditionelle godstog.

Hovedsporene udgår fra de eksisterende fjern-togsspor på Hovedbanegården. Herfra benyttes eksisterende spor til Dybbølsbro.

Hovedsporene føres langs eksisterende S-togsspor på Køgebanen. Herved føres sporene udenom Københavns Kommunes nye socialcenter og »den gule by«, en bebyggelse med bygningshistoriske kvaliteter. Der etableres en tunnel under de eksisterende godsspor til og fra Vigerslev. Tunnelrampen begynder umiddelbart efter, at vendesporene er ført ind i hovedsporene i en niveauskæring. Rampen etableres mellem spunsvægge og har et fald på 15,6 promille.

Ved socialcentret ligger jernbanen i en såkaldt »cut and cover« tunnel. Der graves oppe fra og ned, og efter bygning af tunnelen dækkes den til, hvorefter arealet retableres.

Skæringen med Sydhavnsgade er spids og ligger ret dybt af hensyn til forskellige store ledninger. I Sydhavnsgade forløber jernbanetunnelen under eksisterende firmaspor i gadens vestside. Fra Bådehavnsgade ligger banen i åben grav på privat ejendom dels ubebygget, dels bebygget med en høj en-etages lagerhal, som må nedrives. Der vil i planlægningen blive reserveret mulighed for etablering af en station i dette område.

Godsshunten, jf. forslagets § 3, nr. 3, er en to-sporet jernbaneforbindelse primært for godstog, som fra en indfletning ved Hvidovre føres på eksisterende spor til Gl. Køge Landevej. Herfra etableres banen i åben udgravning med skrånninger og støjvolde langs med de grønne områder ved Valby Idrætspark. Banen føres gennem et haveforeningsområde, hvor der er hel-

årsbeboelse, til Bådehavns­gade, hvor indfletning med hovedsporene foretages. For at begrænse bredden på den sidste del af strækningen ligger sporene fra Bådehavns­gade nedgravet mellem spuns­vægge.

Der etableres broanlæg over banen for tre skærende veje, nemlig Ellebjergvej, Hammelstrupvej og Bådehavns­gade, og yderligere to stiforbindelser på tværs for at mindske godss­h­un­ten­ens barriereeffekt mellem fremtidige og eksisterende boligområder på begge sider af banelinien. Godss­h­un­ten går igennem bydelen Kgs. Enghave, og i den detaljerede udformning vil der blive taget hensyn til adgangen til Valby­parken og Kalvebodskilens vandområder. Godss­h­un­ten vil berøre ca. 80 parceller i haveforeningerne syd og vest for Kgs. Enghave og yderligere et antal nyttehaver.

For enden af Bådehavns­gade føres hovedbanesporene fra tunnelen op i terræn via en rampe med en stigning på maksimalt 15,6 promille. En mindre del af Fiskerihavnen opfyldes for at give plads til hovedsporene samt til en niveaufri indfletning med sporene til godss­h­un­ten. Herfra kører persontog og godstog videre på samme spor.

Banen fortsætter på en dæmning og en bro i samme højde som Sjællandsbroen og med samme mulighed for gennemsejling (ca. 2 meter fri højde), som eksisterer i dag uden brug af slusen og den oplukkelige klapbro.

For at få plads til udfletningsanlægget for godss­h­un­ten samt for at få banen ført tilstrækkeligt højt op er det nødvendigt at forlægge Kalvebodløbet lidt ind på Vestamager. Efter broen fortsætter banens stigning til krydsning over Centrumforbindelsen. Denne forsænkes og forlægges lidt i forhold til den eksisterende vej af hensyn til banekrydsningen og for at give en mere direkte tilslutning til Tårnby­motor­vejen samt mulighed for, at banekrydsning og vejens tilslutningsanlæg kan udføres, mens trafikken afvikles uhindret på den eksisterende vej.

Ved den detaljerede udformning af Kalvebodkrydsningen og godsbanedufletningen vil der blive taget væsentlige hensyn til det visuelle miljø.

Efter at jernbanen har krydset over Centrumforbindelsen føres den med et fald på ca. 10 promille gennem skydebanearealet frem til Tårnby­motor­vejen. Tårnby­motor­vejens linieføring svarer i hovedtrækkene til anlægsloven fra 1976. Jernbanen og den ændrede placering af Centrumforbindelsen medfører, at skydebanerne må nedlægges. Det vil blive undersøgt om en flytning af skydebanerne på arealet er mulig.

For tidligst muligt at samle trafik­an­læg­gene over Vestamager er motorvejen rykket lidt mod nord i forhold til 1987 og 1989-rapportens linieføring. Over det

meste af Vestamager forløber jernbanen og motorvejen parallelt, med jernbanen på nordsiden. Dette er i overensstemmelse med fredningen af »Kalvebodkilen« og Regionplan 1989. På de arealer, som afskæres mellem trafik­an­læg­gene, kan en del af jordoverskuddet fra anlægsarbejdet eventuelt benyttes til at etablere bakker, som delvis kan skjule de tekniske anlæg.

På strækningen over Vestamager ligger motorvejen nedgravet 2-3 meter under terræn, mens jernbanen fra overføringen over Centrumforbindelsen føres på så kort strækning som muligt til under terrænniveau. Jernbane og motorvej ligger igennem det i Regionplan 1989 udlagte centerbånd henholdsvis 4 meter og 3 meter under terræn. Anlæg­gene føres i åben grav med skrån timer og beplantede støjvolde. Der vil blive etableret stiforbindelser på tværs af trafik­an­læg­get.

På strækningen gennem regionalplanens centerbånd kan der etableres en jernbanestation og en motorvejt­il­slutning til en tværgående vej.

Gennem kolonihaveområdet har trafik­an­læg­get samme tværsnit som på Vestamager. Dog ligger anlægget lidt dybere, hvorved Kongelundsvej og Oliefabriksvej kan føres på bro over anlægget uden større hindringer. Der forudsættes ikke etableret tilslutningsanlæg til disse veje. På denne strækning skal der nedlægges ca. 75 kolonihaver og 40 nyttehaver.

Gennem Tårnby ligger det samlede anlæg i det store og hele inden for byggelinierne for anlægsloven for Tårnby motorvejen fra 1976. Jernbanen og motorvejen ligger parallelt på hele denne strækning og etableres i åben udgravning 5-6 meter under terræn.

På den vestligste del af strækningen gennem Tårnby passerer trafik­an­læg­get igennem et parcelhuskvarter. For at reducere bredden af anlægget forudsættes der etableret støjskærme i stedet for støjvolde.

Anlægget føres forbi Tårnby landsby, således at den bevaringsværdige landsby bevares, bortset fra 4 huse ved Englandsvej. I alt skal der på hele strækningen gennem Tårnby frem til Amager Landevej eksproprieres ca. 70 huse. Af disse 70 huse ejer staten de 20. Desuden indtages de af staten udlejede nyttehaver mellem Bredskiftevej og Vestre Bygade.

Englandsvej forlægges mod øst og føres over trafik­an­læg­get på en bro. Der vil blive etableret et fuldt tilslutningsanlæg ved Englandsvej.

På sydsiden af anlægget ved Englandsvej ligger en fredet gård, Hallingsgård, som så vidt muligt søges bevaret, og på nordsiden et indkøbscenter. Stationen i Tårnby placeres vest for Englandsvej i forbindelse med dette center. For at få plads til stationen bliver det sandsynligvis nødvendigt at fjerne den fritliggende to-etagers bygning syd for centret.

Stationen etableres med en 320 meter lang perron mellem de to hovedspor. Der bliver adgang til perronen både fra øst- og vestsiden af Englandsvej. På vestsiden af Englandsvej er der plads til at etablere en mindre busholdeplads og på østsiden et bilparkeeringsområde.

Fra området før stationen og mod øst hen forbi de såkaldte Vinkelhuse ligger trafik anlægget nedgravet mellem spunsvægge med støjskærme for at mindske bredden mest muligt. Den østlige del af Vinkelhusene — en boligblok i 7 etager med 70 lejligheder — får dog facaden meget tæt på spunsvæggen. Banen vil derfor få en let overdækning på en strækning af ca. 200 meter for at mindske de støjmæssige og æstetiske problemer.

For at mindske de støjmæssige og æstetiske gener for Vinkelhusene, placeres banens krydsning med motorvejen øst for Amager Landevej. Det vil medføre, at den eksisterende lufthavnsmotorvej forlægges lidt mod syd. Den kan samtidig sænkes svarende til jernbanen og den øvrige strækning. Den nuværende motorvej nord for Vinkelhusene nedlægges samtidig.

Der vil på denne strækning blive etableret de nødvendige stiforbindelser på tværs af trafik anlægget.

Øst for Amager Landevej forlægges den eksisterende motorvej ligeledes mod syd og sænkes. Ved Amager Landevej og jernbanekrydsningen er motorvejen ca. 5 meter under terræn. Umiddelbart før udenrigsterminalen krydser jernbanen over motorvejen.

Ved Amager Landevej retableres broen i en lavere højde. Det er ikke fastlagt om tilslutnings anlægget til Amager Landevej skal retableres, eller om trafikken til lufthavnen kan forløbe ad en parallelvej.

På strækningen gennem Kastrup og Københavns Lufthavn ligger jernbanen og motorvejen adskilt, idet persontogene føres forbi Københavns Lufthavns udenrigsterminal, mens motorvej og jernbanespor for godstog forløber nord om lufthavnen.

Der etableres en station i terræn langs udenrigsterminalen i Københavns Lufthavn. Den nærmere udformning drøftes med Københavns Lufthavn A/S med henblik på at opnå en koordinering af stationen med udenrigsterminalen, herunder det planlagte nye terminalanlæg.

Undersøgelser har vist, at en linieføring, hvor jernbanen føres direkte under lufthavnens hangarområde og motorvejen umiddelbart nord om hangarerne, er billigere end linieføringen i Øresundsrapporterne fra 1987 og 1989, hvor både motorvej og jernbane føres i en bue nord om hangarområdet. Dette skyldes, at anlægget fra kyst til kyst bliver kortere.

Denne direkte linieføring berører desuden en mindre del af EF-fuglebeskyttelsesområdet end den tidli-

gere linieføring og giver tidsmæssige besparelser for både togpassagerer og bilister. Jernbanestrækningen bliver således 1,3 km og motorvejen 0,7 km kortere.

Banen føres fra stationen via en rampe gennem et hjørne af varmfordelingscentralen og hangar 1, der nedrives. Herfra føres jernbanen i en »cut and cover« tunnel under hangarforpladsen og umiddelbart øst om hovedlandingsbanen til en opfyldt halvø, hvor banen og motorvejen mødes og føres over i kyst-kyst anlægget.

Da det i de aktuelle trafikplaner forudsættes, at IC3 togene føres videre fra Københavns Hovedbanegård til lufthavnen, vil lufthavnstationen også skulle fungere som endestation. Det kan derfor blive nødvendigt at etablere et klargøringscenter for IC3 togene i Kastrup. Klargøringscentret kan placeres på den kunstige halvø.

Motorvejen føres i en kurve med radius på mindst 1.000 meter uden om hangarområdet. Der etableres tilslutningsanlæg til lufthavnen ved udenrigsterminalen og ved Amager Strandvej. Den nuværende tilslutning til Kastrupvej nedlægges, og Kastrupvej afbrydes nord for motorvejen. Der etableres en stikrydsning ved Kastruplundsgade. Afgrænsningen af vej anlæggene til lufthavnsområdet aftales med Københavns Lufthavn A/S.

Jernbanens linieføring langs nordsiden af den eksisterende lufthavnsmotorvej frem til lufthavnsområdet og motorvejens videreføring nord om hangarområdet medfører, at der skal nedrives ca. 80 boliger, og at anlægget ved lufthavnen derudover afskærer ca. 35 boliger, der forudsættes ekspropriet, idet ejendommene herefter vil overgå til anden mindre miljøfølsom anvendelse.

Godstogene føres via en godsforbindelse på sydsiden af motorvejen og med et delvis dobbeltspor for krydsende godstog uden om hangarområdet.

Til § 4

Bestemmelsen i stk. 1 indebærer, at den endelige udformning af Øresundsforbindelsen og de danske landanlæg skal foretages under hensyn til, hvad der er økologisk motiveret, teknisk muigt og økonomisk rimeligt, således at de skadelige virkninger på miljøet forebygges.

Bestemmelsen indebærer sammen med forslagets § 4, stk. 2, at der skal opstilles en samlet miljøkvalitetsmålsætning for, hvad der er miljømæssigt acceptabelt, idet denne målsætning danner grundlag for anlæggenes endelige udformning.

Det fremgår af de generelle bemærkninger, at reeringen er langt fremme med arbejdet vedrørende opstilling af en sådan målsætning. Det videre arbejde hermed vil ske i et samarbejde mellem bygherren,

F. t. l. om anlæg af fast forbindelse over Øresund

Trafikministeriet og Miljøministeriet og, for så vidt angår Øresundsforbindelsen, de svenske myndigheder. Arbejdet vil ske i sammenhæng med den endelige udformning af anlæggene og i forlængelse af rapporten »Miljø Øresund 1991«, idet det tilstræbes at forbedre anlæggens miljøeffekter i forhold til den detaljerede beskrivelse heraf i rapporten.

Efter forslaget skal trafikministeren godkende miljøkvalitetsmålsætningen, hvilket vil ske i tæt samarbejde med miljøministeren, og det sikres således, at anlægsarbejderne ikke iværksættes, før der er det tilstrækkelige miljømæssige grundlag herfor. Kontrol- og overvågningsprogrammet forestås af miljømyndighederne. Den ekspertise, som er opbygget ved anlæg af den faste forbindelse over Storebælt, skal i videst muligt omfang udnyttes. Spørgsmålet om behovet for, varigheden af og omfanget af et eventuelt overvågningsprogram for Østersøen skal nærmere drøftes med de svenske myndigheder. Udgifter til undersøgelser, kontrol- og overvågningsprogram og afværgeforanstaltninger skal afholdes af bygherren.

Til §§ 5 og 6

Efter forslagets § 5 stiftes der et holdingaktieselskab med en aktiekapital på 355 mio. kr., idet statens aktier i A/S Storebæltsforbindelsen på 355 mio. kr. indskydes som betaling for de aktier, der tegnes i holdingaktieselskabet (apportindskud). Dette indebærer, at staten ikke skal indskyde kontante midler i selskabet. A/S Storebæltsforbindelsen bliver således et datterselskab af holdingaktieselskabet.

Efter forslagets § 6 stifter holdingaktieselskabet et aktieselskab med en aktiekapital på 5 mio. kr. på stiftelsestidspunktet, hvilket beløb fremskaffes ved låneoptagelse. Dette selskab skal som bygherre forestå opførelsen af de danske landanlæg. Selskabet skal endvidere udgøre det danske selskab i Øresundskonsortiet. Selskabets regnskabsførelse skal ske på en sådan måde, at driftsresultatet vedrørende landanlæg og Øresundsforbindelsen opgøres hver for sig.

Bestemmelsen i forslagets stk. 3 indebærer, at holdingaktieselskabet og datterselskaber heraf på forretningsmæssigt grundlag kan udføre bygherrerådgivning for Øresundskonsortiet. Det er således alene udnyttelse af den specielle viden, som selskaberne har erhvervet i egenskab af bygherre, dvs. styring, kontrol og finansiering af anlægsarbejder, der kan danne grundlag for denne rådgivningsvirksomhed.

Til § 7

Efter forslaget kan der af holdingaktieselskabet optages lån til finansiering af indskud i det aktieselskab, der skal forestå etablering af de danske landan-

læg og udgøre det danske selskab i Øresundskonsortiet. Der kan ligeledes optages lån til finansiering af landanlæggene og til indskud i konsortiet.

Staten garanterer for selskabernes forpligtelser, jf. § 7, stk. 1 og 2, hvilket svarer til ordningen vedrørende A/S Storebæltsforbindelsen. Valget af selskabsform har derfor ikke til hensigt at begrænse statens ansvar som økonomisk garant for selskabernes virksomhed, hvorfor aktiekapitalen i selskaberne er af sekundær betydning for tilliden til selskabernes økonomiske soliditet.

Til § 8

Bestemmelsen indebærer, at den danske stat garanterer for betaling af renter og afdrag samt andre løbende forpligtelser vedrørende de lån og andre finansielle instrumenter, som konsortiet anvender til finansiering af Øresundsforbindelsen.

Bestemmelsen har sin baggrund i artikel 12 i regeringsaftalen, som indebærer, at de to stater garanterer solidarisk for de nævnte forpligtelser, idet staterne indbyrdes er ansvarlige i lige forhold. Staterne har således fastslået, at det ikke ved valget af organisationsform har været hensigten at begrænse ansvaret som økonomiske garant vedrørende finansieringen af Øresundsforbindelsen.

Til §§ 9-10

Trafikministeren skal godkende aktieselskabernes vedtægter og ændringer heraf, ligesom trafikministeren kan give generelle eller specielle instrukser og direktiver for udøvelsen af selskabernes virksomhed. Aktieselskabsloven finder anvendelse, medmindre andet følger af loven.

Til § 11

Efter de gældende regler i ligningslovens § 15 kan et aktieselskabs skattemæssige underskud fradrages i den skattemæssige indkomst for de følgende fem indkomstår. Inden for denne periode kan fradraget dog kun overføres til et senere indkomstår, hvis det ikke kan rummes i et tidligere års skattepligtige indkomst.

Selskaberne vil ikke fuldt ud kunne udnytte de i anlægsfasen opståede underskud inden for den gældende fem årsfrist. Det foreslås derfor, at der på tilsvarende måde som for A/S Storebæltsforbindelsen skabes lovhjemmel for, at selskaberne kan fremføre underskud til fradrag i den skattepligtige indkomst i længere tid. Underskud efter Øresundsforbindelsens og tilslutningsanlæggenes ibrugtagning foreslås at kunne fradrages i de følgende 15 indkomstår, mens underskud før ibrugtagning af disse anlæg, i hvilken

periode der ikke er nogen indtægt, efter forslaget kan fradrages i de følgende 30 indkomstår. Underskuds-fremførslen sker i øvrigt i princippet som efter de gældende regler i ligningslovens § 15.

Til §§ 12-13

Bestemmelserne i forslagens §§ 12-13 indebærer, at der er adgang til at foretage skattemæssige afskrivninger vedrørende det danske selskabs andel af Øresundsforbindelsen og de danske tilslutningsanlæg. Bestemmelserne svarer til afskrivningslovens bestemmelser vedrørende driftsbygninger.

Til § 14

Bestemmelsen indebærer, at DSB skal betale afgift for benyttelsen af tilslutningsanlægget for jernbanetrafik. Vederlaget fastsættes af trafikministeren på grundlag af DSBs nettofordele herved på tidspunktet for anlæggets ibrugtagning. Beløbet reguleres i takt med den almindelige prisudvikling.

Efter bestemmelsen i stk. 2 kan trafikministeren fastsætte takster og andre bestemmelser for togrejser mellem Kastrup Lufthavn og Københavns Hovedbanegård. I medfør af lov nr. 274 af 3. maj 1989 om hovedstadsområdets kollektive persontrafik fastsættes takster og billetteringssystem for rejser med bus og tog, der alene foretages inden for hovedstadsområdet, af Hovedstadsområdets Trafikselskab, idet indtægterne fra salg af kort og billetter fordeles mellem selskabet og DSB på grundlag af takststrukturen og det udførte persontransportarbejde. Efter det gældende takst- og billetteringssystem vil en togrejse mellem Kastrup Lufthavn og Hovedbanegården således kunne foretages for et beløb, der ligger under, hvad flyrejsende er villige til at betale for den særlige bustransport mellem Hovedbanegården og lufthavnen. Bestemmelsen indebærer bl.a., at der kan fastsættes særtakster m.v. for disse enkeltrejser efter forhandling med Hovedstadsområdets Trafikselskab, idet beløbet tilfalder DSB. Disse særtakster vil ikke omfatte indehavere af HT's månedskort.

Til § 15

Efter bestemmelsen i § 15, nr. 1, fastlægger trafikministeren den endelige linjeføring af Øresundsforbindelsen inden for dansk søterritorium.

Bestemmelsen i § 15, nr. 2, bemyndiger trafikministeren til at fastsætte afgrænsningen af tilslutningsanlæggene for jernbane- og vejtrafik i forhold til DSB's jernbaneanlæg og hovedlandevejsnettet.

Afgrænsningen af Øresundsforbindelsen i forhold til tilslutningsanlæggene på land skal efter artikel 2, stk. 3, i aftalen med Sverige aftales mellem de to lande.

Til § 16

Bestemmelsen giver hjemmel til at foretage nødvendig ekspropriation til anlægget af Øresundsforbindelsen og tilslutningsanlæggene for jernbane- og vejtrafik. Det forudsættes, at spørgsmålet om den detaljerede linjeføring af landanlæggene og andre spørgsmål om udformningen heraf i relation til omgivelserne som sædvanligt behandles inden for ekspropriationsprocedurens rammer.

Til § 17

Bestemmelsen har sin baggrund i artikel 19 i aftalen om den faste forbindelse, og det praktiske indhold af bestemmelsen er, at den danske del af søterritoriet og havbunden vederlagsfrit stilles til rådighed for konsortiet til fremføring af forbindelsen. Tilsvarende stiller Sverige den svenske del af søterritoriet vederlagsfrit til rådighed.

I det omfang, der knytter sig private rettigheder til de områder, der midlertidigt eller for bestandig beslaglægges, skal konsortiet yde erstatning efter lovgivningens almindelige regler.

Til § 18

Bestemmelsen indebærer, at trafikministeren kan indstille de færgefarter over Øresund, som drives af DSB, når Øresundsforbindelsen tages i brug. Dette gælder imidlertid ikke færgefarten mellem Helsingør og Helsingborg.

Aftale mellem Danmarks regering og Sveriges regering om en fast forbindelse over Øresund

Danmarks og Sveriges regeringer er

i ønsket om at skabe forbedrede trafikforbindelser mellem de to lande og dermed tilvejebringe forudsætningerne for et forstærket og udbygget kulturelt og økonomisk samarbejde samt for udviklingen af et fælles arbejds- og boligmarked i Øresundsregionen til gavn for begge stater,

i betragtning af, at der foreligger det fornødne grundlag for en aftale om en fast forbindelse over Øresund samt linieføringen og udformningen heraf,

blevet enige om følgende:

Indledende bestemmelse.

Artikel 1

Danmark og Sverige skal i fællesskab anlægge og drive en afgiftsfinansieret fast forbindelse for jernbane- og vejtrafik mellem Kastrup og Limhamn. Denne forbindelse kaldes Øresundsforbindelsen.

Øresundsforbindelsen.

Artikel 2

Øresundsforbindelsen skal udføres som en kombineret jernbane- og vejforbindelse bestående af en dobbeltsporet jernbane og en firesporet motorvej mellem Kastrup og Limhamn.

Øresundsforbindelsen udgår fra en kunstig halvø ved Kastrup Lufthavn, krydser Drogden i en sænketunnel til en kunstig ø for Saltholm. Forbindelsen fortsætter herfra som en lavbro og videre som en højbro over sejlrenderne Flinterenden og Trindelrenden og ilandføres syd for Limhamn.

Øresundsforbindelsen omfatter også de nødvendige arealer og anlæg til afgiftsoprævning, og såfremt der er behov herfor anlæg til toldbehandling og paskontrol. Danmark og Sverige træffer senere aftale om forbindelsens præcise afgrænsning.

Avtal mellan Danmarks regering och Sveriges regering om en fast förbindelse över Öresund

Danmarks och Sveriges regeringar är,

i strävan att skapa förbättrade trafikförbindelser mellan de båda länderna och därmed åstadkomma förutsättningar för ett förstärkt och utbyggt kulturellt och ekonomiskt samarbete samt för utvecklingen av en gemensam arbets- och bostadsmarknad i Öresundsregionen till gagn för båda stater,

med hänsyn till att det nödvändiga underlaget för ett avtal om en fast förbindelse över Öresund samt sträckning och utformning härav föreligger,

eniga om följande:

Inledande bestämmelse.

Artikel 1

Danmark och Sverige skall gemensamt anlägga och driva en avgiftsfinansierad fast förbindelse för järnvägs- och vägtrafik mellan Kastrup och Limhamn. Denna förbindelse kallas Öresundsförbindelsen.

Öresundsförbindelsen.

Artikel 2

Öresundsförbindelsen skall utföras som en kombinerad järnvägs- och vägförbindelse bestående av en dubbelspårig järnväg och en motorväg med fyra körfält mellan Kastrup och Limhamn.

Öresundsförbindelsen utgår från en konstgjord halvö vid Kastrups flygplats, korsar Drogden i en sänktunnel till en konstgjord ö sydväst om Saltholm. Förbindelsen fortsätter härifrån som en lågbro och vidare som en högbro över farlederna Flintrännan och Trindelrännan och ansluter söder om Limhamn.

Öresundsförbindelsen omfattar även nödvändiga områden och anläggning för avgiftsupptagning och om så erfordras anläggningar för tullbehandling och passkontroll. Danmark och Sverige träffar senare avtal om förbindelsens exakta avgränsning.

Nærmere bestemmelser om forbindelsens linieføring og tekniske udformning fremgår af bilag 1.

Artikel 3

Øresundsforbindelsen udføres i overensstemmelse med de to staters internationale forpligtelser.

Artikel 4

Danmark og Sverige er enige om, at godkendelser i henhold til respektive stats lovgivning for etablering af Øresundsforbindelsen kan føre til afvigelser i forhold til bilag 1.

Artikel 5

Danmark og Sverige er enige om, at den endelige udformning af Øresundsforbindelsen, jævnfør artikel 2, skal ske under hensyn til, hvad der er økologisk motiveret, teknisk muligt og økonomisk rimeligt, således at skadelige virkninger på miljøet forebygges.

Danmark og Sverige forudsætter, at de berørte myndigheder samarbejder i nødvendig udstrækning i spørgsmål om de miljømæssige aspekter vedrørende Øresundsforbindelsen.

Artikel 6

Udførelsen af Øresundsforbindelsen skal udbydes i international licitation.

Artikel 7

Det påhviler Danmark og Sverige at sikre, at arbejdet med Øresundsforbindelsen tilrettelægges således, at anlægsarbejderne kan påbegyndes år 1993.

Tilslutninger til Øresundsforbindelsen.

Artikel 8

Det påhviler Danmark og Sverige hver for sig i respektive stat at anlægge nødvendige jernbane- og vejforbindelser fra Øresundsforbindelsen til de eksisterende jernbane- og vejnet. Disse tilslutninger skal bestå af en dobbeltsporet jernbane og en firesporet motorvej. De skal åbnes for trafik senest samtidig med Øresundsforbindelsen.

Närmare bestämmelser om förbindelsens sträckning och tekniska utformning framgår av bilaga 1.

Artikel 3

Øresundsforbindelsen utförs i överensstämmelse med de båda staternas internationella förpliktelser.

Artikel 4

Danmark och Sverige är ense om att de prövningar som skall ske enligt respektive stats lagstiftning för utförandet av Øresundsforbindelsen kan leda till avvikelser från vad som sägs i bilaga 1.

Artikel 5

Danmark och Sverige är eniga om att den slutliga utformningen av Øresundsforbindelsen, jämför artikel 2, skall ske med hänsyn till vad som är ekologiskt motiverat, tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt så att skadliga verkningar på miljön förebyggs.

Danmark och Sverige utgår från att berörda myndigheter i fråga om de miljömässiga aspekterna på utformningen av Øresundsforbindelsen samarbetar i erforderlig utsträckning.

Artikel 6

Utförandet av Øresundsforbindelsen skall utbjudas till internationell upphandling.

Artikel 7

Det åligger Danmark och Sverige att tillse att arbetet med Øresundsforbindelsen inriktas på att anläggningsarbetena kan påbörjas år 1993.

Anslutningar till Øresundsforbindelsen.

Artikel 8

Det åligger Danmark och Sverige att var för sig i respektive stat anlägga nödvändiga järnvägs- och vägförbindelser från Øresundsforbindelsen till de befintliga järnvägs- och vägnäten. Dessa anslutningar skall bestå av en dubbelspårig järnväg och en motorväg med fyra körfält. De skall öppnas för trafik senast samtidigt som Øresundsforbindelsen.

Artikel 9

Tilslutninger i Danmark består af en dobbeltsporet jernbane over Amager, som tilsluttes til eksisterende spor ved Sydhavn station, og en firesporet motorvej i samme linieføring over Amager med tilslutning til Amagermotorvejen.

Tilslutningerne i Sverige består af en dobbeltsporet jernbane som tilslutter til Trelleborgbanen samt en firesporet motorvej som tilslutter til Indre Ringvej eller anden vej med motorvejsstandard.

Organisation og finansiering.*Artikel 10*

Det påhviler Danmark og Sverige snarest muligt hver for sig at sikre, at der stiftes et af respektive stat helejet aktieselskab.

De to aktieselskaber skal danne et konsortium, som ejer og før fælles regning og som en enhed forestår projektering og anden forberedelse samt finansiering, bygning og drift af Øresundsforbindelsen.

Artikel 11

Konsortiets startkapital skal være 50 mio. danske kroner, der skal indskydes kontant i lige forhold af de to aktieselskaber.

Lån til finansiering af Øresundsforbindelsen skal optages af konsortiet.

Aktieselskaberne skal i fællesskab og i lige forhold eje al konsortiets ejendom og alle dets rettigheder. Såvel gevinst som tab fra konsortiets virksomhed skal deles lige. I forhold til tredjemand er selskaberne solidarisk ansvarlige for konsortiets forpligtelser med indbyrdes ansvar i lige forhold.

Artikel 12

Danmark og Sverige garanterer solidarisk for forpligtelser vedrørende konsortiets lån og andre finansielle instrumenter, som benyttes i forbindelse med finansieringen. Staterne er indbyrdes ansvarlige i lige forhold.

Artikel 13

Konsortiets anliggender varetages af en be-

Artikel 9

Anslutningarna i Danmark utgörs av en dubbelspårig järnväg över Amager som ansluter till befintliga spår vid Sydhamns station och en fyrfältig motorväg i samma sträckning över Amager med anslutning till Amagermotorvägen.

Anslutningarna i Sverige utgörs av en dubbelspårig järnväg som ansluter till Trelleborgsbanan samt en fyrfältig motorväg som ansluter till Inre Ringvägen eller annan väg av motorvägsstandard.

Organisation och finansiering.*Artikel 10*

Det åligger Danmark och Sverige att snarast möjligt var för sig tillse att det bildas ett av respektive stat helägt aktiebolag.

De två aktiebolagen skall bilda ett konsortium som äger och för gemensam räkning och som en enhet svarar för projektering och annan förberedelse för samt finansiering, byggande och drift av Øresundsforbindelsen.

Artikel 11

Konsortiets startkapital skall vara 50 milj. danska kronor, vilka skall tillskjutas kontant i lika omfattning av de båda aktiebolagen.

Lån för finansiering av Øresundsforbindelsen skall upptas av konsortiet.

Aktiebolagen skall gemensamt och i lika omfattning äga all konsortiets egendom och alla dess rättigheter. Såväl vinster som förluster från konsortiets verksamhet skall delas lika. I förhållande till tredje man är bolagen solidariskt ansvariga för konsortiets förpliktelser, med inbördes ansvar i lika omfattning.

Artikel 12

Danmark och Sverige garanterar solidariskt för förpliktelser avseende konsortiets lån och andra finansiella instrument som utnyttjas i samband med finansieringen. Staterna är inbördes ansvariga i lika omfattning.

Artikel 13

Konsortiets angelägenheter tillvaratas av en

styrelse samt en administrerende direktør.

Konsortiets bestyrelse består af det samme antal bestyrelsesmedlemmer fra hvert af selskaberne. Bestyrelsen udpeger af sin midte en formand og en næstformand, hvilke stillinger skal besættes af et bestyrelsesmedlem fra hvert af de to aktieselskaber.

Bestyrelsen har, såfremt ikke andet fastsættes, samme beføjelser og pligter, som normalt tilkommer bestyrelsen i et aktieselskab.

Afgørelser i bestyrelsen træffes, såfremt ikke andet fastsættes, ved simpel majoritet. Såfremt alle bestyrelsesmedlemmer fra et af selskaberne har et andet standpunkt end alle medlemmer fra det andet selskab, skal spørgsmålet indbringes for de to regeringer til fælles afgørelse. Regeringernes afgørelse er bindende for konsortiet.

De nærmere regler for konsortiets virksomhed, ledelse samt om udlodning fra og indbetaling til konsortiet, regnskab og revision m.v., skal reguleres i en aftale mellem de to aktieselskaber. Aftalen skal godkendes af Danmarks og Sveriges regeringer.

De to regeringer skal have fuld indsigt i konsortiets forhold.

Trafikantavgifter.

Artikel 14

Omkostningerne ved projektering og anden forberedelse samt anlæg og drift af Øresundsforbindelsen skal i sin helhed dækkes af konsortiet gennem særlige afgifter, trafikantavgifter.

Danmark og Sverige er enige om, at der ikke skal bevilges tilskud til konsortiets virksomhed over de respektive staters budgetter.

Artikel 15

Trafikantavgifterne skal fastsættes af konsortiet.

Artikel 16

Etableringen af en fast forbindelse har til formål at fremme en rationel og effektiv jernbaneltrafik mellem landene. Afgifterne skal udformes under hensyn til dette formål.

styrelse samt en verkställande direktör.

Konsortiets styrelse består av lika antal ledamöter från vardera bolaget. Styrelsen utser inom sig en ordförande och en vice ordförande, vilka poster skall besättas med en ledamot från vardera aktiebolaget.

Styrelsen har, såvitt inte annat fastställs, samma befogenheter och förpliktelser, som normalt tillkommer styrelsen i ett aktiebolag.

Beslut i styrelsen fattas, såvitt inte annat fastställs, med enkel majoritet. Om alla ledamöter från ett av bolagen är aven annan mening än alla ledamöter från det andra bolaget, skall frågan hänskjutas till de båda regeringarna för gemensamt beslut. Regeringarnas beslut är bindande för konsortiet.

Närmare regler för konsortiets verksamhet, ledning samt ut- och inbetalningar till konsortiet, räkenskaper och revision m.m. skall regleras i ett avtal mellan de båda aktiebolagen. Avtalet skall godkännas av Danmarks och Sveriges regeringar.

De båda regeringarna skall äga full insyn i konsortiets angelägenheter.

Trafikantavgifter.

Artikel 14

Kostnaderna för projektering och andra förberedelser för samt byggande och drift av Øresundsforbindelsen skall i sin helhet täckas av konsortiet genom särskilda avgifter, trafikantavgifter.

Danmark och Sverige är överens om att anslag över respektive stats statsbudget inte skall anvisas för konsortiets verksamhet.

Artikel 15

Trafikantavgifterna skall fastställas av konsortiet.

Artikel 16

Tillkomsten av en fast förbindelse syftar till att främja en rationell och ändamålsenlig järnvägstrafik mellan länderna. Avgifterna skall utformas med beaktande av detta syfte.

Danmarks og Sveriges regeringer kan træffe aftale om de nærmere vilkår for jernbanetrafikken.

Artikel 17

Danmark og Sverige er enige om, at der ikke kan opkræves særlige afgifter for motorkøretøjer benyttelse af de i artikel 9 nævnte tilslutningsanlæg for vejtrafik, såfremt motorkøretøjerne passerer Øresundsforbindelsen.

Øvrige bestemmelser.

Artikel 18

Regeringerne i Danmark og Sverige kan senere træffe særskilte aftaler om trafikregulering, dansk og svensk lovs anvendelighed samt dansk og svensk myndigheds udøvelse i andre spørgsmål, som har forbindelse med Øresundsforbindelsen.

Artikel 19

Danmark og Sverige stiller uden vederlag til staterne de vandområder og den havbund inden for respektive territorier, som de respektive stater har rådighed over og midlertidigt eller for bestandig er nødvendige til Øresundsforbindelsen på strækningen mellem de nuværende kystlinier, til rådighed for konsortiet.

Artikel 20

Danmark og Sverige går ud fra, at der træffes særskilt aftale om ensartede vilkår i de to lande vedrørende merværdiafgift, og hvis det er nødvendigt særskilt aftale vedrørende told- og skattespørgsmål, som har forbindelse med bygning, drift og benyttelse af Øresundsforbindelsen.

Artikel 21

Danmarks regering erklærer sig rede til at arbejde for, at en fast forbindelse over Femer Bælt bliver gennemført under forudsætning af, at hensyn til miljø og økonomi kan tilgodeses.

Danmarks och Sveriges regeringar kan träffa avtal om de närmare villkoren för järnvägstrafikken.

Artikel 17

Danmark och Sverige är överens om att det inte kan tas upp särskilda avgifter för motorfordons nyttjande av de i artikel 9 nämnda anslutningarna för vägtrafik, såvitt motorfordonen passerar Öresundsförbindelsen.

Övriga bestämmelser.

Artikel 18

Regeringarna i Danmark och Sverige kan senare träffa särskilda avtal om trafikreglering, dansk och svensk lags tillämplighet samt dansk och svensk myndighets behörighet i andra frågor som har samband med Öresundsförbindelsen.

Artikel 19

Danmark och Sverige ställer utan ersättning till staterna till förfogande för konsortiet de vattenområden och den havsbotten inom respektive territorier som de respektive staterna har rådighet över som tillfälligt eller beständigt behövs för Öresundsförbindelsen i sträckningen mellan nuvarande kustlinjer.

Artikel 20

Danmark och Sverige utgår från att det träffas särskilt avtal om likvärdiga villkor i de båda staterna för mervärdeskatt och om så erfordras särskilt avtal beträffande tull- och skattefrågor i övrigt, som har samband med byggande, drift och användning av Öresundsförbindelsen.

Artikel 21

Danmarks regering förklarar sig beredd att arbeta för att en fast förbindelse över Femern Bält kommer till stånd under förutsättning av att hänsyn till miljö och ekonomi kan tillgodoses.

Voldgiftsnævn.*Artikel 22*

Hvis der opstår uoverensstemmelse om fortolkning eller anvendelse af denne aftale, skal spørgsmålet afgøres af et voldgiftsnævn, hvis en af staterne begærer det.

Nærmere bestemmelser om voldgiftsnævnet fremgår af *bilag 2*.

Ratifikation.*Artikel 23*

Denne aftale skal ratificeres. Aftalen træder i kraft ved ratifikationsinstrumenternes udveksling, som skal finde sted i Stockholm.

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

Udfærdiget i København, den 23. marts 1991 i to eksemplarer, på det danske og svenske sprog, hvilke to tekster har samme gyldighed.

For Danmarks regering

Kaj Ikast
Sign.

For Sveriges regering

Georg Andersson
Sign.

Skiljenämnd.*Artikel 22*

Uppstår tvist om tolkning eller tillämpning av detta avtal skall frågan avgöras av en skiljenämnd om endera staten begär det.

Närmare bestämmelser om skiljenämnd fram går av bilaga 2.

Ratificering.*Artikel 23*

Detta avtal skall ratificeras. Avtalet träder i kraft vid ratifikationsinstrumentens utväxling, som skall äga rum i Stockholm.

Till bekräftelse härav har de vederbörligen befullmäktigade ombuden för regeringarna i Danmark och Sverige undertecknat detta avtal.

Som skedde i Köpenhamn den 23. mars 1991 i två exemplar på danska och svenska språken, vilka båda texter har samma giltighet.

För Danmarks regering

Kaj Ikast
Sign.

För Sveriges regering

Georg Andersson
Sign.

Bilag 1.**Bilaga 1.****Øresundsforbindelsens linieføring og
tekniske udformning***1. Forbindelsens linieføring.*

Øresundsforbindelsen skal i hovedsagen følge den linie, som angives på vedhæftede kort.

2. Forbindelsens tekniske udformning.

Jernbanedelen skal udføres med elektrificerede dobbelte normalspor under hensyntagen til sædvanlige standarder og udformningsregler i respektive stat for person- og godstrafik. Forbindelsen skal dimensioneres for en toghastighed på op til 200 km/t for persontog samt for 120 km/t og 750 meters toglængde for konventionelle godstog. Forbindelsen skal videre udføres med en stigning på maksimalt 15,6‰. Sporafstanden skal være mindst 4,5 meter, og det frie tværsnit skal opfylde UIC lastprofil C2 og krav for tog af typen svenske X2. Dette indebærer, at det frie tværsnit i en enkeltsporet jernbanetunnel skal være mindst 6,1 meter fri højde over skinneoverkant og mindst 6,5 meter i fri bredde.

Vejdelen skal udføres som motorvej med to kørebaner på hver 9 meter mellem autoværnerne, bestående af to kørespor på 3,5 meter, to kantbaner på 0,5 meter samt to 0,5 meter brede nødfortove. Der skal overalt være en frihøjde på mindst 4,6 meter.

På strækningen mellem den kunstige halvø ved Kastrup og den kunstige ø ved Saltholm skal forbindelsen udføres som sænketunnel under Drogden i en sådan dybde, at muligheden for at tilvejebringe mindst 10 meter vanddybde i sejlrenden fremdeles består.

Mellem den kunstige ø og Limhamn udføres en broforbindelse med en fri gennemsejlingshøjde over middelhøjvandsstand (MHW) på mindst 50 meter i Flinterendens sejlløb og mindst 32 meter i Trindelrendens sejlløb. Den tilsvarende fri gennemsejlingsbredde i de to sejlløb skal være mindst 300 meter i Flinterenden og mindst 200 meter i Trindelrenden.

**Øresundsforbindelsens strækning och
tekniska utformning***1. Förbindelsens sträckning.*

Øresundsforbindelsen skall ha i huvudsak den sträckning som anges på bilagda karta.

2. Förbindelsens tekniska utformning.

Järnvägsdelen skall utföras med elektrificerade dubbla normalspår under beaktande av sedvanlig standard och utformningsregler i respektive stat för person- och godstrafik. Förbindelsen skall dimensioneras för en tåghastighet på upp till 200 km/tim för persontåg samt för 120 km/tim och 750 meters tåglängd för konventionella godståg. Förbindelsen skall vidare utföras med en lutning på maximalt 15,6‰. Spåravståndet skall vara minst 4,5 meter och det fria tvärsnittet skall uppfylla UIC lastprofil C2 och kraven för tåg typ svenska X2. Detta innebär att det fria tvärsnittet i en enkelspårig järnvägstunnel skall vara minst 6,1 meter fri höjd över rälsöverkant samt minst 6,5 meter fri bredd.

Vägdelen skall utföras som motorväg med två vägbanor på vardera 9 meter mellan vägräckena, bestående av två körfält på 3,5 meter, två vägrenar på 0,5 meter samt två 0,5 meter breda belagda sidoområden. Det skall på hela bredden vara en fri höjd på minst 4,6 meter.

På delen mellan den konstgjorda halvön vid Kastrup och den konstgjorda ön vid Saltholm skall förbindelsen utföras som sänktunnel under Drogden och förläggas på sådant djup, att möjlighet finns att framdeles åstadkomma minst 10 meters djup i seglationsleden.

Mellan den konstgjorda ön och Limhamn utförs förbindelsen som bro med en segelfri höjd över medelhögvattenytan (MHW) på minst 50 meter i farleden Flintrännan och minst 32 meter i farleden Trindelrännan. Den mot nämnda höjder svarande segelfria bredden skall i de båda farlederna vara minst 300 meter i Flintrännan och minst 200 meter i Trindelrännan.

Bilag 2.**Voldgiftsnævn.**

1. Voldgiftsnævnet skal bestå af tre medlemmer. Hver stat udpeger ét medlem. Et medlem, som er nævnets formand, og som ikke må være dansk eller svensk statsborger eller bosat i Danmark eller Sverige, udpeges af staterne i forening. Såfremt formand eller andet medlem ikke er udpeget inden to måneder efter, at den ene stat har fremsat begæring derom over for den anden stat, skal han udpeges af præsidenten for Den internationale Domstol i Haag på den ene stats begæring.

2. Voldgiftsnævnet fastsætter selv sin forretningsorden og de processuelle regler.

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. Hver stat udreder halvdelen af omkostningerne til voldgiftsnævnet. I øvrigt udreder hver stat sine omkostninger ved voldgiftssagen.

Bilaga 2.**Skiljenämnd**

1. Skiljenämnden skall bestå av tre ledamöter. Vartdera staten utser en ledamot. En ledamot, som är ordförande i nämnden och som inte får vara dansk eller svensk medborgare eller bosatt i Danmark eller Sverige, utses gemensamt av staterna. Om ordföranden eller annan ledamot inte utsetts inom två månader från det att den ena staten framfört begäran därom hos den andra staten, skall han utses av ordföranden i Internationella domstolen i Haag på begäran av ena staten.

2. Skiljenämnden fastställer själv sin arbetsordning och de processuella reglerna.

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

4. Skiljenämndens beslut är bindande.

5. Vartdera staten svarar för hälften av kostnaderna för skiljenämnden. I övrigt står varje stat för sina kostnader för skiljeförfarandet.

Tillægsprotokol til aftale mellem Danmarks regering og Sveriges regering om en fast forbindelse over Øresund

Danmarks og Sveriges regeringer, som nedennævnte dato har underskrevet en aftale om en fast forbindelse over Øresund, nedfælder i denne protokol følgende tillæg til aftalen.

1. Danmark og Sverige er enige om, at der ikke opkræves gebyr eller lignende af de to stater for de to staters garantiforpligtelser for konsortiets lån og andre finansielle instrumenter, som benyttes i forbindelse med finansieringen.

2. Danmark og Sverige er enige om, at de i deres egenskab af garantier skal bestræbe sig på en hurtig behandling af alle henvendelser som vedrører konsortiets lån og andre finansielle instrumenter, som udnyttes i forbindelse med finansiering af forbindelsen.

3. Danmarks og Sveriges regeringer er enige om, at niveauet for færgetaksterne ved Helsingør-Helsingborg er udgangspunkt ved fastsættelsen af taksterne for vejtrafikken.

4. Danmarks og Sveriges regeringer er enige om, at jernbaneselskaberne i Sverige sammenlagt skal betale 150 mio. danske kroner pr. år (prisniveau 1/1 1991) for benyttelsen af jernbanen på Øresundsforbindelsen. De danske Statsbaner betaler et tilsvarende beløb. Beløbene reguleres i takt med den almindelige prisudvikling.

Det påhviler konsortiet og berørte jernbaneselskaber i respektive stat at træffe aftale om de nærmere vilkår for jernbanetrafikken på grundlag af ovennævnte retningslinje.

5. Danmark og Sverige er enige om, at anlæg af forbindelsen ikke belægges med merværdiafgift. Det noteres, at spørgsmålet om merværdiafgift på benyttelsen af forbindelsen skal løses i god tid inden forbindelsen tages i brug og under hensyn til de til den tid gældende lovgivning.

Tilläggsprotokoll till avtal mellan Danmarks regering och Sveriges regering om en fast förbindelse över Öresund

Danmarks och Sveriges regeringar, som denna dag har undertecknat ett avtal om en fast förbindelse över Öresund, antecknar i detta protokoll följande tillägg till avtalet.

1. Danmark och Sverige är överens om att det inte uttas garantiavgift eller liknande av de båda staterna för de båda staternas garantiåtaganden för konsortiets lån och andra finansiella instrument som utnyttjas i samband med finansieringen.

2. Danmark och Sverige är överens om att de i deras egenskab av garantigivare skall eftersträva en snabb hantering av alla ärenden som rör konsortiets lån och andra finansiella instrument som utnyttjas i samband med finansieringen av förbindelsen.

3. Danmarks och Sveriges regeringar är överens om att nivån för färjetaxorna vid Helsingborg-Helsingör är utgångspunkt vid fastställande av taxorna för vägtrafikken.

4. Danmarks och Sveriges regeringar är överens om att järnvägsföretagen i Sverige skall betala sammanlagt 150 milj. danska kronor per år (prisnivå 1/1 1991) för användningen av järnvägen på Öresundsförbindelsen. De danske Statsbaner betalar ett motsvarande belopp. Beloppen regleras i takt med den allmänna prisutvecklingen.

Det åvilar konsortiet och berörda järnvägsföretag i respektive stat att träffa avtal om de närmare villkoren för järnvägstrafiken på grundval av ovannämnda riktlinje.

5. Danmark och Sverige är överens om att byggandet av förbindelsen inte belastas med mervärdeskatt. Det noteras att frågan om mervärdeskatt på användningen av förbindelsen skall lösas i god tid innan förbindelsen tages i drift och med beaktande av då gällande lagstiftning.

ger i de to stater, idet staterne er opmærksomme på de særlige forpligtelser, som påhviler medlemmer af De europæiske Fællesskaber.

6. Denne tillægsprotokol træder i kraft, når aftalen om en fast forbindelse over Øresund træder i kraft.

Udfærdiget i København, den 23. marts 1991 i to eksemplarer, på det danske og svenske sprog, hvilke to tekster har samme gyldighed.

For Danmarks regering

Kaj Ikast
Sign.

For Sveriges regering

Georg Andersson
Sign.

ningar i de båda staterna, varvid staterna är uppmärksamma på de särskilda förpliktelser som åvilar medlemmar av de Europeiska gemenskaperna.

6. Detta tilläggsprotokoll träder i kraft då avtalet om en fast förbindelse över Öresund träder i kraft.

Som skedde i Köpenhamn den 23. mars 1991 i två exemplar på danska och svenska språken, vilka båda texter har samma giltighet.

För Danmarks regering

Kaj Ikast
Sign.

För Sveriges regering

Georg Andersson
Sign.

Den 29. april 1991

Politisk aftale om en fast forbindelse over Øresund

Det Konservative Folkeparti, Venstre, Socialdemokratiet og Centrumdemokraterne er enige om, at en fast forbindelse over Øresund med tilhørende landanlæg skal etableres.

I den anledning er parterne enige om følgende:

§ 1

Øresundsforbindelsen udføres og drives i overensstemmelse med aftalen mellem Danmarks regering og Sveriges regering om en fast forbindelse over Øresund.

§ 2

De danske landanlæg vil i enkeltheder blive fastlagt i anlægsloven under hensyn til, hvad der er økologisk motiveret, teknisk muligt og økonomisk rimeligt, således at skadelige virkninger på miljøet forebygges.

§ 3

Etableringen af Øresundsforbindelsen og danske landanlæg (anlægsudgift 11,7 mia. kr. og 3,2 mia. kr. i prisniveau 1. juli 1990 ekskl. moms) forudsættes at ske uden tilførsel af statsmidler.

I budgettet på 3,2 mia. kr. for de danske landanlæg er afsat betydelige beløb til miljømæssige foranstaltninger – herunder nedgravning af anlægget op til 6 meter under terræn og forskellige former for støjafskærmning. Det er foranstaltninger, som ud fra den nuværende viden er tilstrækkelige til at sikre en miljømæssig forsvarlig løsning på land.

Viser det sig imidlertid under den videre projektering og under byggeriet af de danske landanlæg, at der er behov for yderligere foranstaltninger for at sikre en miljømæssig forsvarlig løsning, skal disse gennemføres. Til dette for-

mål afsættes en særlig miljøpulje på 300 mio. kr.

§ 4

Forrentning og afdrag af anlægskapitalen samt afholdelse af driftsudgifter vedrørende danske landanlæg sker dels ved anvendelse af den danske del af et overskud fra konsortiet, dels ved indbetaling fra DSB af et fast årligt beløb opgjort på grundlag af DSB's nettofordele herved i åbningsåret for benyttelsen af landanlægget for bane. Med de nuværende beregningsforudsætninger er beløbet opgjort til 65 mio. kr. DSBs betaling reguleres i overensstemmelse med den almindelige prisudvikling.

Parterne er enige om at fremskynde etablering af jernbaneforbindelsen mellem Københavns Hovedbanegård og Lufthavnen i det omfang, der er økonomisk grundlag herfor, jf. bemærkningerne til lovforslagets § 3. Persontogene føres ved Kastrup Lufthavn ind langs lufthavnsterminalen, hvor der etableres en station i terræn. Jernbanen føres herefter videre ud under lufthavnen, medens motorvejen og et godspor føres umiddelbart nord om lufthavnsområdet.

§ 5

Trafikministeren stifter et holdingaktieselskab (danske faste forbindelser) med en aktiekapital på 355 mio. kr.

Statens aktier i A/S Storebæltsforbindelsen indskydes som betaling for de aktier, som tegnes i holdingaktieselskabet. Der skal ikke betales aktieafgift for indskuddet.

§ 6

Holdingaktieselskabet stifter et aktieselskab med en aktiekapital, der ved stiftelsen fastsæt-

tes til 5 mio. kr. Selskabet skal som bygherre forestå opførelsen af de danske landanlæg og skal sammen med et af den svenske stat ejet aktieselskab danne det konsortium, der er bygherre for Øresundsforbindelsen.

§ 7

Projekteringen m.v. af de danske landanlæg forestås så vidt muligt af DSB og Vejdirektoratet. I forbindelse med etablering af de danske landanlæg skal miljøministeriets vejledende grænseværdier for støj ved ny bebyggelse langs eksisterende bane- og vejanlæg respekteres.

§ 8

Holdingsaktieselskabet eller datterselskaber heraf kan indgå aftale med konsortiet om udnyttelse af bygherreerfaring.

§ 9

Til finansiering af aktiviteterne i holdingsaktieselskabet og i det i § 6 nævnte selskab optages lån i ind- og udland på de bedst mulige markedsmæssige vilkår. Den danske stat garanterer for lånenes forrentning og afdrag.

§ 10

Der skal føres selvstændigt regnskab for holdingsaktieselskabet og for hvert af datterselska-

berne. A/S Øresundsforbindelsen skal divisionsføres, således at regnskabet for danske landanlæg og for relationen til Øresundskonsortiet adskilles. Hvert selskabs driftsøkonomi skal være tydeligt belyst og offentligt tilgængeligt.

§ 11

Holdingsaktieselskabet og det i § 6 nævnte selskab skal i skattemæssig henseende have mulighed for at fremføre underskud i 15 år, idet underskud forud for anlæggenes ibrugtagning kan fremføres i 30 år. Selskaberne kan foretage skattemæssige afskrivninger af anlæggene.

Der kan således foretages fremføring af underskud og foretages afskrivninger af den danske andel af Øresundsforbindelsen og af landanlæggene.

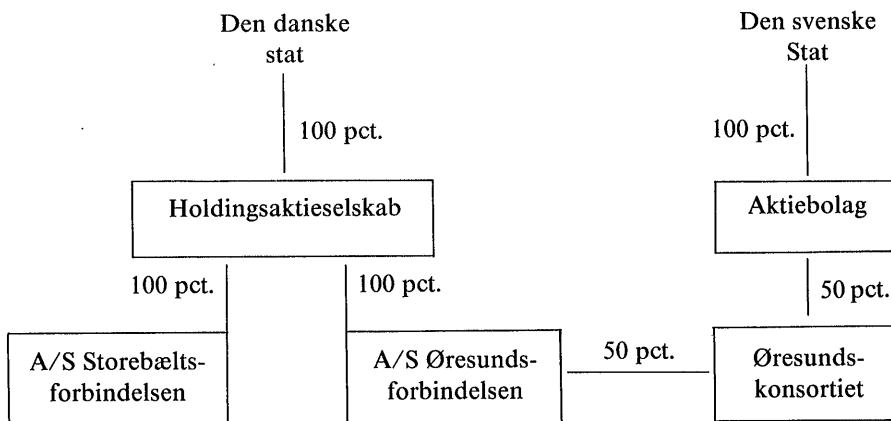
§ 12

Kapacitetsudvidelse og elektrificering af jernbanestrækningen Odense-Hamburg etableres inden en eventuel fast forbindelse over Femer Bælt.

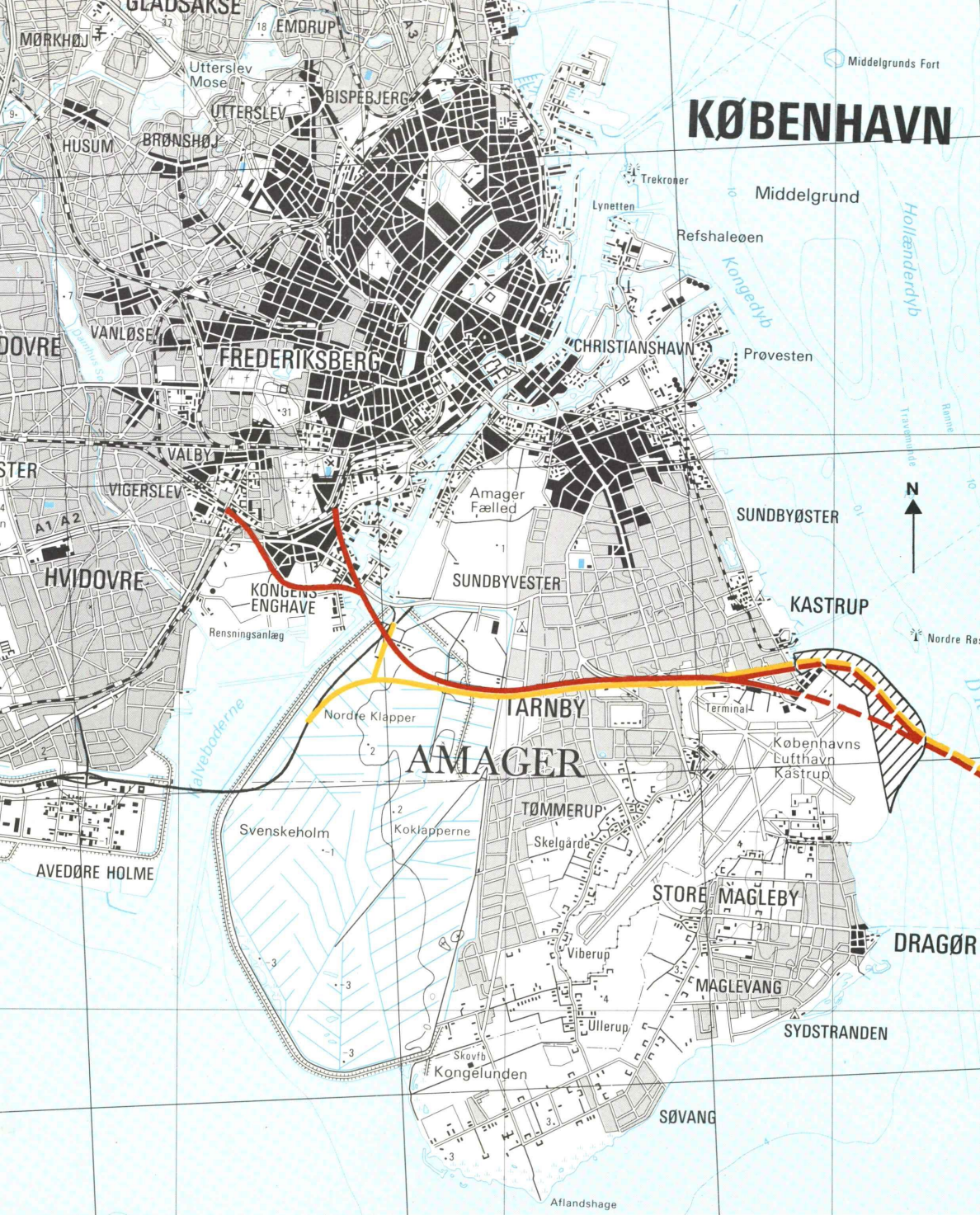
§ 13

Væsentlige ændringer vedrørende anlæggenes udformning og anlægsbudgetterne herfor kræver enighed mellem aftaleparterne. Der nedsættes en politisk følgegruppe med repræsentanter for aftalepartierne.

Organisationsforhold.



Organisationsmodellen sikrer, at der mellem de enkelte selskaber kan overføres bygherreerfaring, således at der drages nytte af fælles viden og undgås opbygning af større administrationer i de nystiftede selskaber og konsortiet. Bygherrerådgivning til Øresundskonsortiet skal foregå på et forretningsmæssigt grundlag.



KØBENHAVN

