

Til lovforslag nr. L 178. Tillægsbetænkning afgivet af Trafikudvalget den 9. august 1991

## Tillægsbetænkning

over

### Forslag til lov om anlæg af fast forbindelse over Øresund

Udvalget har, efter at lovforslaget ved 2. behandling blev henvist til fornyet udvalgsbehandling, behandlet dette i en række møder og har herunder stillet spørgsmål til trafikministeren og miljøministeren, som disse har besvaret dels skriftligt, dels i samråd. Nogle af udvalgets bilag er optrykt som bilag til tillægsbetænkningen.

Udvalget har før og under arbejdet med lovforslaget modtaget en række rapporter og notater om forskellige aspekter vedrørende anlæg af Øresundsforbindelsen og tilslutningsanlægene på land. Senest har udvalget modtaget et notat af 26. juni 1991 udarbejdet af DSB, Vejdirektoratet, Miljøministeriet og uafhængige rådgivere med en beskrivelse af en række forslag til forskellige udformninger af den faste forbindelse, ligesom notatet indeholder en vurdering af specielt anlægsudgifterne vedrørende de forskellige forslag. Udvalget har endvidere modtaget et notat af 28. juni 1991 fra et møde mellem to forslagsstillere til en sænketunnelløsning og embedsmænd fra Trafikministeriet og Miljøministeriet samt uafhængige rådgivere. Notaterne er optrykt som bilag til tillægsbetænkningen.

Udvalget har endvidere modtaget skriftlige og/eller mundtlige henvendelser fra:

Bella Center,  
Bojesen, Otto og Henrik A. Lund,  
Brontosaurus, Prag,  
Bund für Umwelt und Naturschutz, Tyskland,

BUNDjugend, Tyskland,  
Bygningsbevaringsforeningen i Tårnby Kommune,  
Center for alternativ Samfundsanalyse, CASSA,  
Coalition for Environment and Development, Finland,  
Danmarks Fiskeindustri- og Eksportforening,  
Danmarks Naturfredningsforening,  
Dansk Fiskeriforening,  
Dansk Ornitologisk Forening,  
Dragør Kommune,  
DSB, Planlægningskontoret,  
Ejerforeningen Højgården,  
Giersing Rose,  
Greenpeace,  
Grundejerforeningen Tårnvang,  
Grundejerforeningerne Nyvang, Fælledbo, Dæmningen og Kalvebod,  
Grüne Liga, Berlin,  
HT,  
Innovation-Strategy-Management,  
Jacobsen, Uffe, Valby,  
Koalitionen Ren Østersø,  
Københavns Amt,  
Københavns Magistrat, overborgmesteren, N/H Ny Rosenhøj,  
Nielsen, E. Milling, Vedbæk,  
Olsen, Erling, Kastrup,  
Parcelforeningen Våren, 1949,  
Ribe Amtsråd,  
Riksaktionen Stoppa Bron, Sverige,

Ringkøbing, Viborg og Århus Amter,  
 Socialdemokratiets 9. kreds, Amagerbro,  
 Socialdemokratiets 14. kreds,  
 Specialarbejderforbundet for Kastrup og  
 Omegn, SiD,  
 Sundby Lokalråd,  
 Taster Wine A/S,  
 Tårnby Sogns Menighedsråd,  
 Verkehrsclub Deutschland, Ortsgruppe  
 Fehmarn og  
 Wutkewicz, Karl Heinz, Sibesse.

Udvalget har foretaget en nærmere vurdering af henvendelserne og har den 12. og 13. juni 1991 besigtiget den foreslåede linjeføring for landanlæggene. Udvalget har efterfølgende modtaget notater af 21. juni 1991 om en mulig justering af linjeføringen for godsshunten fra Kalvebod til Vigerslev og notat af 24. juni 1991 vedrørende linjeføringen af Øresundsforbindelsen på Vestamager.

Under udvalgets besøg i Københavns Lufthavn blev der redegjort for drøftelserne mellem Københavns Lufthavn A/S, DSB og SAS om udformningen af stationen ved lufthavnen. Trafikministeren har i brev til udvalget den 5. juli 1991 anmodet om udvalgets tilslutning til, at den udformning af lufthavnsstationen, som de nævnte parter er enige om, og den dermed sammenbyggede terminal danner grundlag for den videre planlægning og projektering af såvel Øresundsforbindelsens lufthavnsstation som udbygningen af lufthavnsterminalen. Det er oplyst, at dette vil nødvendiggøre en ændring af lov nr. 271 af 16. juni 1980 om udbygning af Københavns Lufthavn, Kastrup.

Et *flertal* (Socialdemokratiets, Det Konservative Folkepartis, Venstres og Centrum-Demokraternes medlemmer af udvalget) ønsker som nævnt i udvalgets betænkning af 29. maj 1991 at understrege, at der skal sikres en miljøforsvarlig løsning for det samlede anlæg, således at skadelige virkninger på vandmiljøet forebygges.

Flertallet lægger vægt på, at der opstilles en kvalitetsmålsætning for anlæggenes miljøeffekter i Østersøen, Øresund og på land samt et overvågnings- og kontrolprogram, således at

der løbende foretages en miljøovervågning af anlægget.

#### *Kyst til kyst-anlægget*

Flertallet har noteret sig, at der, før der tages stilling til spørgsmålet om kompensationsafgravninger, må foretages en række undersøgelser og vurderinger. Dels skal mulighederne for at forbedre anlæggets miljøegenskaber nærmere undersøges, herunder udformningen af den kunstige ø, dels skal anlæggets betydning for hydrografien i Østersøen endnu en gang beregnes, herunder især konsekvenserne vedrørende de store naturlige saltvandsindbrud, og de økologiske konsekvenser heraf nærmere vurderes. Først når dette grundlag foreligger, vil det være hensigtsmæssigt at vurdere, om der bør foretages kompensationsafgravninger. Det er med lovforslaget sikret, at Folketinget bliver orienteret, inden der træffes beslutning om, hvorvidt og i givet fald i hvilket omfang der skal foretages kompensationsafgravninger.

Flertallet ønsker som nævnt at forebygge eventuelle skadelige virkninger på Østersøens vandmiljø.

I den forbindelse har flertallet noteret sig den svenske rigsdags beslutning. Flertallet understreger, at der i fællesskab mellem Danmark og Sverige arbejdes for de bedste løsninger.

Flertallet har endvidere noteret sig, at der, inden der igangsættes gravearbejde i Øresund, skal etableres et system til måling af vandgennemstrømningen. Herved kan der i forbindelse med den praktiske gennemførelse af arbejdet løbende sikres det nødvendige datagrundlag til beregninger af eventuelle nødvendige justeringer, for at den valgte målsætning for vandgennemstrømningen kan opfyldes.

Flertallet er enige om, at lovforslagets projekt er et godt projekt. Såfremt kommende tekniske, økonomiske og miljømæssige undersøgelser skulle vise, at det er hensigtsmæssigt ved udbudet at give mulighed for andre projektforslag for en kombineret jernbane- og vejforbindelse, kan dette ske, hvis der opnås enighed herom mellem den danske og svenske regering.

*De danske landanlæg*

Flertallet har noteret sig, at der ved udformningen af de danske landanlæg er afsat betydelige beløb til miljømæssige foranstaltninger, således at udformningen med den nuværende viden sikrer en miljømæssigt forsvarlig løsning på land.

Flertallet lægger vægt på, at der som led i den politiske aftale af 29. april 1991 er afsat en særlig miljølupje på 300 mio. kr., som skal bruges, hvis der under den videre projektering viser sig behov for yderligere foranstaltninger for at sikre en miljømæssigt forsvarlig løsning.

Flertallet kan tilslutte sig, at den af trafikministeren foreslåede udformning af lufthavnsstationen og den dermed sammenbyggede terminal danner grundlag for den videre planlægning og projektering af såvel Øresundsforbindelsens lufthavnsstation som udbygningen af lufthavnsterminalen, som forudsættes muligjort ved en ændring af lov nr. 271 af 16. juni 1980 om udbygning af Københavns Lufthavn, Kastrup. Flertallet noterer sig, at omkostningerne ved den foreslåede udformning af stationen kan holdes inden for den i lovforslaget forudsatte økonomiske ramme for landanlægget.

Flertallet konstaterer, at de danske landanlæg og specielt jernbaneforbindelsen efter lovforslaget skal fremskyndes i det omfang, der er økonomisk grundlag herfor. For at sikre, at dette bliver teknisk muligt, forudsætter flertallet, at DSB og Vejdirektoratet i fortsættelse af det i forbindelse med tilvejebringelse af lovforslaget udførte planlægnings- og projekteringsarbejde viderefører de nødvendige forundersøgelser og projekteringsarbejder, idet omkostningerne herved forudsættes dækket af det selskab, der skal forestå udførelsen af landanlæggene.

Flertallet har generelt ikke bemærkninger til den i lovforslaget angivne linjeføring og udformning af landanlæggene, idet flertallet har noteret sig, at den videre planlægning og projektering sker under inddragelse af de kommunale myndigheder, hvorfor mindre justeringer kan blive aktuelle af hensyn til de berørte områder.

Flertallet har ved besigtigelsen indgående drøftet mulighederne for at føre godsbanelinien i en sydligere linjeføring ved havebyen Mozart, således at færrest mulig af de haveboliger, som gennem mange år har været benyttet til helårsbeboelse, berøres af anlægget. Flertallet forudsætter, at en sådan løsning findes i samarbejde med Københavns Kommune.

Flertallet har noteret sig, at Københavns Kommune er indstillet på at undersøge mulighederne for tilvejebringelse af egnede erstatningsarealer for de haver, der beslaglægges af anlægget.

Flertallet har noteret sig, at der vil blive foretaget en undersøgelse af mulighederne for i samme område at tilvejebringe erstatning for de bådpladser, der nedlægges i Fiskerihavnen som følge af anlægget.

Flertallet har endvidere noteret sig, at det ved en justering af motorvejens linjeføring på Vestamager vil være muligt at opretholde skyttecentret, om end med en delvis ændret udformning. Flertallet kan tilslutte sig, at der tilstræbes en løsning, der sikrer en opretholdelse af skyttecentret.

Flertallet er opmærksom på, at de ændrede strømningsforhold som følge af anlægsarbejdet kan indebære risiko for en forringet badevandskvalitet, specielt nord for Kastrup. Flertallet lægger vægt på, at der i forbindelse med den detaljerede udformning af anlægget foretages en vurdering af, om der for byherrens regning skal ske en udvidelse af Amager Strandpark i Øresund, således at de rekreative kvaliteter forbedres.

Flertallet finder, at der i anlægsperioden bør tages videst muligt hensyn til omgivelserne med henblik på at mindske miljøgener, herunder støjgener. Flertallet har i den forbindelse noteret sig, at jordarbejderne, som gennemføres først, vil sikre, at der tidligst muligt etableres støjvolde, og at anlægsarbejdet og jordtransporter kan foregå i det nedgravede område, samt at det vil blive tilstræbt at gennemføre byggeriet af de danske landanlæg så hurtigt som muligt for at mindske generne.

Flertallet finder, at de nødvendige ekspropriationer, der skal gennemføres i henhold til

lovforslagets § 16, bør tilstræbes fremskyndet mest muligt, ligesom bygherren vil kunne overtage ejendommene uden ekspropriation, hvis ejere har en særlig grund til at ønske deres ejendom overtaget. For så vidt angår havefor-  
 eninger finder flertallet, at der i relation til be-  
 else bør overvejes en forligsmæssig ordning,  
 jf. besvarelsen af udvalgets spørgsmål 7.

#### *Andre spørgsmål*

Flertallet lægger endvidere vægt på, at der  
 drages omsorg for, at overførsel af cykler vil  
 kunne ske gennem særlige transportordninger.

Etablering af Øresundsforbindelsen indebæ-  
 rer nedlæggelse af visse af DSB's overfarter  
 over Øresund, herunder DanLink-ruten, hvil-  
 ket kan give anledning til særlige problemer,  
 hvad angår dels fastholdelsen af personale  
 indtil driftsophør, dels viderebeskæftigelse/  
 fratrædelsesordninger for personalet herefter.

Som i relation til Storebæltsforbindelsen vil  
 håndteringen af disse problemstillinger kunne  
 kræve, at DSB bemyndiges til at indgå særlige  
 aftaler med de ansattes organisationer.

Flertallet indstiller med disse bemærknin-  
 ger, og idet der i øvrigt henvises til flertallets  
 bemærkninger i betænkningen afgivet af ud-  
 valget den 29. maj 1991, lovforslaget til *vedta-  
 gelse uændret*.

Et *mindretal* (Socialistisk Folkepartis og Det  
 Radikale Venstres medlemmer af udvalget) har  
 stillet ændringsforslag og vil redegøre for sin  
 stilling til lovforslaget ved 3. behandling efter  
 afstemningen om ændringsforslagene.

Mindretallet udtaler, at sommerens diskus-  
 sioner om den faste Øresundsforbindelse klart  
 har vist, at der er behov for en langt mere dybt-  
 gående folkelig debat, inden lovforslaget ved-  
 tages. Den måde, som flertallet tromler lovfor-  
 slaget igennem på, er med til at fremme politi-  
 kerleden i samfundet og er dermed skadelig  
 for den demokratiske udvikling.

Mindretallet konstaterer imidlertid, at der er  
 et stort flertal for nu at vedtage den faste for-  
 bindelse, og mindretallet har derfor stillet æn-  
 dringsforslag, som indebærer, at mange af de  
 skadelige virkninger ved vedtagelsen af lovfor-

slaget afbødes, således at i det mindste forskel-  
 lige løsningsmodeller kan fastholdes i den vi-  
 dere debat og komme til en reel vurdering ved  
 den endelige vedtagelse af projektets udform-  
 ning.

Mindretallet finder, at sommerens debat og  
 diskussion har klargjort problemstillingerne,  
 men ikke givet svar på spørgsmålene:

- hvad vil en fast forbindelse betyde for ud-  
 viklingen af regionen,
- hvad vil de forskellige faste forbindelser ko-  
 ste,
- hvilken indflydelse vil de have på miljøet, og
- hvad er de lokale trafikale og miljømæssige  
 konsekvenser?

Mindretallet finder fortsat ikke, at det på  
 noget tidspunkt er klargjort, at den planlagte  
 faste forbindelse skaber den vækst og udvik-  
 ling, som flertallet postulerer. Mindretallet er  
 tilhænger af en fast forbindelse under forud-  
 sætning af, at de miljømæssige konsekvenser  
 som et minimum er fuldt ud neutrale i forhold  
 til dagens situation.

Mindretallet finder, at den faste forbindelse  
 burde indgå i en mere overordnet vurdering af  
 de investeringsbehov, som samfundet står over  
 for, herunder hvilke følgeinvesteringer der er  
 nødvendige. Mindretallet deler således ikke  
 flertallets opfattelse af, at der er penge nok i  
 samfundet. Etableringen af den faste forbin-  
 delse risikerer at skubbe andre projekter til si-  
 de, og dette burde have været inddraget stær-  
 kere i debatten.

Når det drejer sig om selve prisen på det af  
 regeringen og forligspartierne foreslåede an-  
 læg, har sommerens debat tydeligt afsløret, at  
 regeringen og forligspartierne er på tynd is.  
 Hovedtendensen i de økonomiske betragtning-  
 er, der er lagt frem fra flertallet, er, at lovfor-  
 slagets løsningsmodel vurderes optimistisk,  
 mens alternativerne vurderes pessimistisk. Ad-  
 skillige udsagn fra teknikere og eksperter sæt-  
 ter så store spørgsmålstegn ved regeringens  
 økonomiske overslag, at den eneste anstændige  
 fremgangsmåde ville være at udbyde alle de  
 foreslåede forslag i licitation. Kun herigennem  
 kan der sikres reelle valgmuligheder for Folke-  
 tinget.

Når det drejer sig om de miljømæssige konsekvenser, er situationen klarere, idet der ikke er nogen tvivl om, at en boret tunnelforbindelse er klart den miljømæssigt mest forsvarlige af hensyn til såvel Øresund som Østersøen. Derfor bør denne forbindelse inddrages i licitationen.

Det aftalte projekt er ikke baseret på tankegangen om en bæredygtig udvikling i forhold til miljøet. Det er utilgiveligt i 1991, hvor der er tilstrækkelig viden i Folketinget om miljøets sårbarhed, hvilket sættes i relief af, at et meget stort flertal i foråret 1991 vedtog en ny miljølov, hvor »forsigtighedsprincippet« blev indført i miljølovgivningen. Princippet betyder, at usikkerheden skal komme miljøet til gode. I det foreslåede motorvejsprojekt over Øresund er tankegangen i dette princip helt forsvundet. Det er ekstra alvorligt, da netop Danmark i internationale forhandlinger helt rigtigt kæmper for at indføre »forsigtighedsprincippet« – også i Østersøkommissionen. Efter mindretallets opfattelse overtræder flertallet helt åbenlyst forsigtighedstankegangen og vælger »beskidt teknologi«, selv om »renere teknologi« står til rådighed.

Sammen med den betydelige usikkerhed om økonomien i projektet, bl.a. når motorvejen står færdig, lægger flertallet op til, at der fortsat skal herske en afgørende usikkerhed om vandmiljøet i Østersøen og Øresund. Det burde være en selvfølge, at Danmark vil følge sin høje internationale miljøprofil op ved at tilslutte sig kravet om en nulløsning for Østersøen, både når det gælder saltindhold og iltindhold, men desværre står Folketinget og befolkningen i den situation, at konsekvenserne for Øresund overhovedet ikke er klarlagt. Der ligger ingen oplysninger om, hvorvidt der skal afgraves i Øresund, og hvor meget der i givet fald skal afgraves. Dette er både miljømæssigt og demokratisk helt uacceptabelt.

Mindretallet stiller sig meget skeptisk over for flertallets betragtninger over antallet af biler, der skal køre over motorvejen. Det virker mere logisk, at der til sin tid vil blive anvendt en pris, der fører til, at langt flere biler end angivet vil køre over broen. Dermed vil dimen-

sioneringen af broen også passe betydelig bedre. I den situation vil den lange række af forskellige miljøproblemer, som øget biltrafik medfører, indfinde sig. Det er i den sammenhæng beklageligt, at flertallet ikke forstår, at den valgte løsning går direkte imod den særlige mulighed, som en biltogsløsning ville give Danmark for at satse på gods på skinner, hvilket er fremtidens transportløsning for gods.

En lang række forhold er ikke tilstrækkeligt belyst, jf. henvendelsen fra Danmarks Naturfredningsforening, der er optrykt som bilag, ligesom der stadig kan være problemer i forhold til EF, bl.a. i forhold til fuglebeskyttelsesdirektivet.

Regeringen har tidligere tilkendegivet, at den ville informere alle Østersølande fuldstændigt, herunder fremsende det danske lovforslag. Mindretallet kan konstatere, at løftet ikke er blevet holdt, hvorved Østersølandene ikke har haft rimelige muligheder for at vurdere lovforslaget. Det finder mindretallet stærkt kritisabelt.

Mindretallet skal sluttelig påpege Dansk Cyklistforbunds ønsker om, at der bliver sørgt for tilstrækkelig togkapacitet til transport af cyklister mellem Malmø og København. Biletprisen for person og cykel må ikke overstige de nuværende færgetakster, og afgangene bør være mindst lige så hyppige, som de er nu med færgerne.

Et flertal inden for mindretallet (Socialistisk Folkepartis medlem af udvalget) finder desuden, at flertallet i spørgsmålet om linjeføring burde vise forståelse for de berørte beboeres ønsker om fuld erstatning for gener, herunder støj, nedsættelse af salgsværdien for områdets ejendomme og lignende, eftersom beboerne er uden skyld i såvel byggeriet som linjeføringen.

Det er Socialistisk Folkepartis opfattelse, at specielt bebyggelserne »Vinkelhusene« og »Højgården« bør afskærmes mod trafikken ved en overdækning af linjeføringens trafik.

I linjeføringen bør der ligeledes tages størst muligt hensyn til havekolonierne i Sydhavnen.

Med hensyn til Kastrupområdet ved Gl. Kirkevej og Pollux Allé er det Socialistisk Fol-

kepartis opfattelse, at der bør eksproprieres flere huse tættest ved linjeføringen, da disse bebyggelser vil blive udsat for et uacceptabelt støjniveau uanset støjafskærmningen. Ekspropriationerne bør gennemføres så hurtigt og hensigtsmæssigt som muligt, således at beboerne hurtigt kan få kendskab til planerne og til, hvilke erstatninger der vil blive givet.

Et *andet mindretal* (Fremskridtspartiets medlemmer af udvalget) indstiller lovforslaget til *forkastelse*, men kan stemme for ændringsforslag nr. 2.

Fremskridtspartiet stemmer imod lovforslaget ved 3. behandling, da partiet ønsker lovforslaget udsat indtil videre. Debatten i de seneste måneder har vist, at der er stor usikkerhed om hele projektet, både anlægsmæssigt og miljømæssigt. Debatten har vist, at forligspartierne bag dette lovforslag er uenige om, hvordan den endelige løsning bør være, ligesom de mange deputationer har vist, at der er stor usikkerhed om de miljømæssige foranstaltninger.

Fremskridtspartiet havde helst set, at lovforslaget var kommet til folkeafstemning, men da der ikke er mulighed for at skabe et flertal for dette forslag, ønsker Fremskridtspartiet, at anlægsloven udsættes indtil videre, og Fremskridtspartiet mener, at det ville være en god idé at lave en offentlig høring.

En høring om hele projektet vil kunne afholdes inden for rammerne af Folketingets forretningsorden, hvilket tidligere har været praktiseret. Høringen skulle belyse hele miljøområdet samt de forskellige måder at lave en forbindelse over eller under Øresund på.

Efter Fremskridtspartiets mening er hele projektet hastet igennem uden den offentlighedsdebat, der burde være omkring et så stort projekt.

Fremskridtspartiet er positiv over for en fast forbindelse mellem Danmark og Sverige, men mener, at en sådan forbindelse burde være privat finansieret og først skulle etableres efter en folkeafstemning, hvor et flertal i befolkningen er gået ind for, at der skal etableres et sådant projekt.

Fremskridtspartiet mener ligeledes, at hele opbygningen omkring selskabskonstruktionerne til etablering af den faste forbindelse er uacceptabel.

Fremskridtspartiet stemmer herefter imod lovforslaget, men kan støtte ændringsforslag nr. 2 til § 4 stillet af et mindretal.

Et  *tredje mindretal* (Kristeligt Folkepartis medlem af udvalget) indstiller lovforslaget til *forkastelse*, men kan dog stemme for de stillede ændringsforslag.

### Ændringsforslag

Af et *mindretal* (SF, RV og KRF):

Til § 1

1) Paragraffen affattes således:

»§ 1. Trafikministeren bemyndiges til at indlede forhandlinger og indgå aftale med den svenske regering om etablering af en Øresundsforbindelse. Aftalen udformes således, at Øresundsforbindelsen efter afholdelse af international licitation kan udføres som:

- a) angivet i aftale af 23. marts 1991 mellem Danmark og Sverige om en fast forbindelse over Øresund eller
- b) en boret tunnel, herunder til en biltogsløsning, eller
- c) en sænketunnel, herunder til en biltogsløsning.«

Af et *mindretal* (SF, RV og KRF), tiltrådt af et *mindretal* (FP):

Til § 4

2) I *stk. 1* tilføjes efter »foretages« ordene: » , således at der sikres en miljømæssig nulløsning for Østersøen, og i øvrigt«.

### Bemærkninger

Til nr. 1

Forslagsstillerne vil med ændringsforslaget sikre, at de projekter, der har været diskuteret i

forbindelse med lovforslagets behandling, udbydes i licitation. Kun herigennem fås præcise oplysninger om, hvad de forskellige forbindelser vil koste, og hvad de miljømæssige konsekvenser er.

Hvis ændringsforslaget vedtages, vil det indebære en række konsekvensændringer i andre paragraffer.

Til nr. 2

Fra svensk side har kravet om den miljømæssige nulløsning for Østersøen specielt været fremhævet. Forslagsstillerne vil med ændringsforslaget sikre, at det også præciseres, at det er et dansk krav.

*Tove Lindbo Larsen (S) Hans Erenbjerg (S) Søren Hansen (S) J. K. Hansen (S) fmd.*

*Helge Mortensen (S) Kaj Poulsen (S) Løvig Simonsen (S) Tommy Dinesen (SF)*

*Arne Melchior (CD) Aagaard (KF) Agnete Laustsen (KF) Svend Heiselberg (V)*

*Helge Sander (V) Ernst B. Schmidt (FP) nfmd. Ole Donner (FP) Lone Dybkjær (RV)*

*Inger Stilling Pedersen (KRF)*

**Bilag 1**

**Projektorganisation**  
**DSB/VD**  
**ØRESUND**  
**MILJØMINISTERIET**

**Notat**

**Oversigt over diverse  
forslag om fast  
forbindelse over Øresund**

26. juni 1991

Cowiconsult  
Rådgivende Ingeniører A/S

B. Højlund Rasmussen  
Rådgivende Ingeniører A/S  
N&R Consult A/S



## 1 Indledning

Dette notat giver en kortfattet oversigt over en række forslag, som har været ført frem fra forskellige sider i den sidste tid vedrørende den faste forbindelse over Øresund.

Notatet omhandler følgende løsningsforslag:

- A. Anlægslovsforslagets løsning som beskrevet i:
  - Notat om fast forbindelse over Øresund (KM 4.2) Kyst-kyst-strækningen. November 1990, revideret marts 1991.
  - Teknisk undersøgelse vedrørende fast forbindelse over Øresund (KM 4.2) Danske Landanlæg. December 1990, revideret 04.01.1991.
- B. Sænketunnel, kyst-kyst, kombineret jernbane/motorvej, som foreslået af O. Bojesen og H.A. Lund.
- C. Sænketunnel og kunstig ø, kombineret jernbane/motorvej, som foreslået af N.E. Ottesen-Hansen og Jacob S. Møller.
- D. Boret tunnel, biltog, som foreslået af CA-SA.
- E. Boret tunnel, kombineret jernbane/motorvej, delt linieføring, som foreslået af Innovation-Strategy-Management (Jesper Glahn A/S).

DSB/VD har den 22. juni 1991 anmodet Cowiconsult og BHR og N&R Consult om at vurdere løsningsforslagene, specielt overslagene over anlægsudgifterne.

Både DSB/VD og de private rådgivere har udarbejdet selvstændige overslag for de forskellige løsninger. For forslag E er der dog kun udarbejdet overslag af rådgiveren.

Cowiconsult har med bistand fra COMAR Engineers vurderet og kommenteret afsnittet om anlægslovsforslagets overslag for kyst-kyst-anlæg samt de to forslag vedrørende sænke-tunnel.

Forslagene, hvori der indgår borede tunneler, er vurderet og kommenteret af B. Højlund Rasmussen i samarbejde med N&R Consult.

Overslagene over udgifter til anlæggene for store borede tunneler fra kyst til kyst har været sammenholdt med tidligere uafhængige undersøgelser udarbejdet af Cowiconsult i samarbejde med Mott MacDonald Europe Ltd.

DSB/VD's overslag er angivet detaljeret under de enkelte forslag, mens rådgivernes kommentarer, som bygger på deres eget overslag, er angivet umiddelbart efter.

Afsnittene om de enkelte forslags miljøkonsekvenser er udarbejdet af Miljøministeriet.

## 2 Resumé

### 2.1 Anlægsudgifter

Nedenstående tabeller sammenfatter DSB/VD's og rådgivernes overslag over anlægsudgifterne inklusive 10% til uforudselige udgifter og 15% til administration, projektering, tilsyn m.v., alt i prisniveau 01.07.1990, ekskl. moms.

### DSB/VD

	I alt mio. kr.	Kyst-kyst mio. kr.	Danske landanlæg mio. kr.	Tillæg til svenske landanlæg mio. kr.
A Anlægslovsforslagets løsning...	14.900	11.700	3.200	–
B Sænketunnel, kyst-kyst, kombineret bane/vej.....	22.200	19.000	3.200	–
C Sænketunnel og kunstig ø, kombineret bane/vej.....	17.200	14.000	3.200	–
D Boret tunnel, biltog.....	21.400	18.000	3.400	(300)*
E Boret tunnel, kombineret bane/vej, delt linieføring.....	–	–	–	–

\*) Er medregnet under kyst-kyst.

## Rådgivere

	I alt	Kyst-kyst	Danske landanlæg	Tillæg til svenske landanlæg
	mio. kr.	mio. kr.	mio. kr.	mio. kr.
A Anlægslovsforlagets løsning...	15.700	12.500	3.200	–
B Sænketunnel, kyst-kyst, kombineret bane/vej.....	20.850	17.600	3.200	50
C Sænketunnel og kunstig ø, kombineret bane/vej.....	16.650	13.400	3.200	50
D Boret tunnel, biltog.....	19.400	16.000	3.400	(300)*
E Boret tunnel, kombineret bane/vej, delt linieføring.....	29.100	21.000	7.500	600

\*) Er medregnet under kyst-kyst.

## 2.2 Miljøkonsekvenser

I det følgende er der foretaget en helt foreløbig vurdering af de alternative skitseløsninger i forhold til anlægslovsforlagets løsning (løsning A). Med hensyn til de miljømæssige konsekvenser af anlægslovsforlaget henvises til de almindelige bemærkninger i anlægsloven.

*Løsning B* med en sænketunnel fra kyst til kyst har både fordele og ulemper i forhold til løsning A. Fordelene knytter sig til, at der ikke skal etableres nogen kunstig ø, mens ulemperne knytter sig til gravearbejderne og håndteringen af disse.

*Løsning C* med en meget lang kunstig ø syd for Saltholm skønnes på alle punkter at være dårligere end løsning A.

I *Løsning D* og *E* opereres der med borede tunneler. I »Miljø Øresund 1991« blev det skønnet, at en boret jernbaneforbindelse ikke ville påvirke Øresunds eller Østersøens vandmiljø. I »Miljø Øresund 1991« opererede man ikke med en kunstig halvø ved Kastrup som i det foreliggende forslag D.

## 3 Forslag A

### Anlægslovsforlagets løsning

#### 3.1 Løsningens bestanddele

Anlægslovsforlagets løsning omfatter følgende elementer for en kombineret forbindelse til bane og vej:

#### Kyst-Kyst

– en cut and cover-jernbanetunnel gennem lufthavnsområdet samt motorvej og jernba-

ne i åben rampe på en kunstig halvø. Længde: jernbane 2,0 km og motorvej 2,6 km.

- en 2,0 km lang sænketunnel under Drøgden.
- en 2,5 km lang kunstig ø, der med åben rampe og dæmning danner overgang mellem tunnel og bro.
- en lavbro med længden 2,25 km.
- en højbro bestående af skråningsbroer over Flinterenden og Trindelrenden med frie spændvidder på henholdsvis 330 m og 290 m samt tilslutningsfag. Samlet længde af højbroen er 7,45 km.
- kompenserende afgravninger.

#### Danske landanlæg

Sjælland inklusive krydsning af Kalvebodløbet.

Jernbanens hovedspor føres i eksisterende jernbaneterræn på hovedbanegården og godsbanegården og videre i tunnel under Sydhavnsgade.

Kalvebodløbet krydses på en dæmning og en lavbro.

Godsshunt føres fra eksisterende spor ved Gl. Køge Landevej i åben grav gennem Valbyparken og kolonihaveområdet til indfletning med hovedsporene ved Kalvebodløbet.

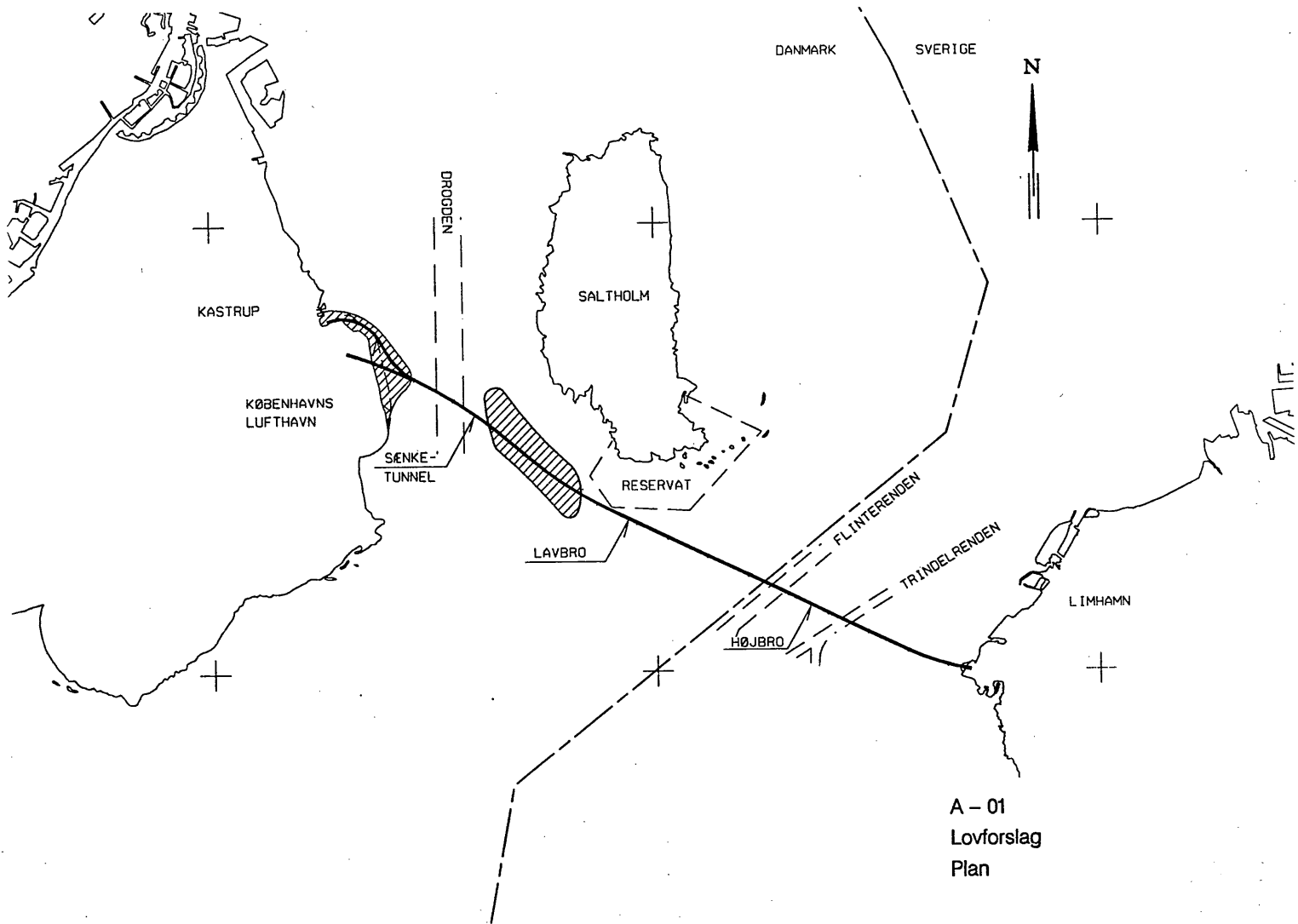
#### Amager

Jernbanen og motorvejen føres i fælles tracé i åben grav over Amager Fælled, gennem Tårnby og Kastrup og frem til Kastrup Station ved Københavns Lufthavn.

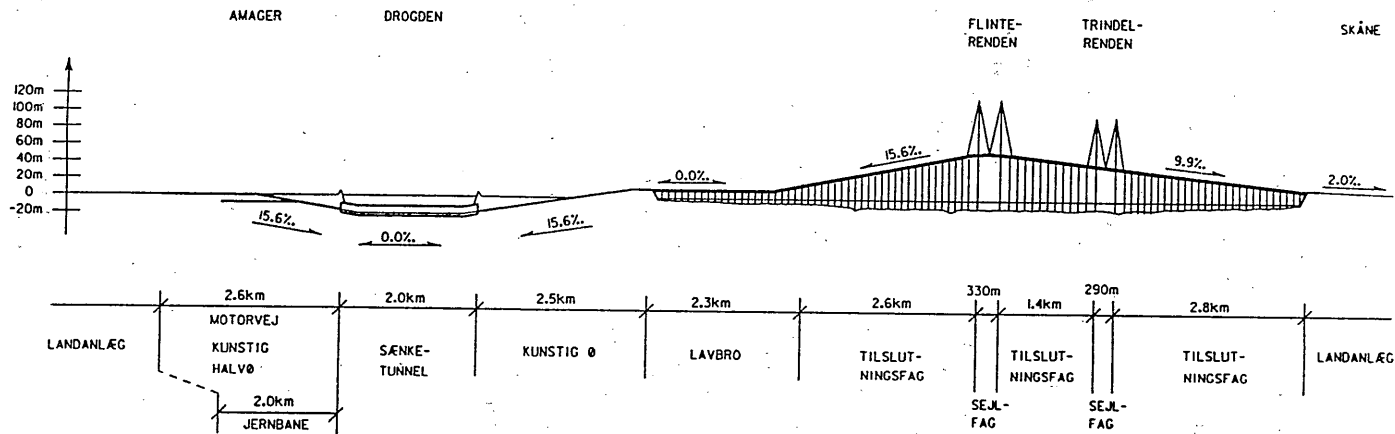
Kastrup Station etableres foran udenrigsterminalen, og jernbanen føres herfra i tunnel under lufthavnsområdet.

Motorvejen føres sammen med et godsforbindelsesspor i åben grav nord om lufthavnen til en kunstig halvø.

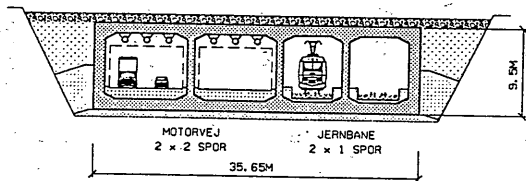
På figur A-01 og A-11 er vist henholdsvis plan og længdeprofil/typiske tværsnit for denne løsning.



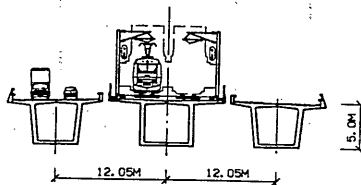
A - 01  
Lovforslag  
Plan



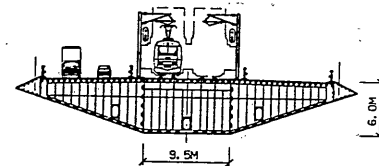
SÆNKETUNNEL



LAVBRO



HØJBRO, SEJLFAG



A - 11  
 Lovforslag  
 Længdeprofil og typiske tværsnit

### 3.2 Overslag over anlægsudgifter

<i>DSB/VD</i>		
	Længde km	I alt mio. kr.
<i>Kyst-kyst</i>		
Kunstig halvø .....	2,0	580
Tunnel .....	2,0	2.500
Kunstig ø .....	2,5	300
Lavbro .....	2,25	900
Højbro, tilslutningsfag .....	6,334	3.500
Højbro, skråstagsfag .	1,116	1.150
Kompenserende afgravninger .....	-	300
I alt .....	16,2	9.230
Uforudseligt 10% ....		920
I alt .....		10.150
Administration, projektering, tilsyn m.v. 15% .....		1.550
I alt, kyst-kyst .....		11.700*)
Danske landanlæg ..		3.200
I alt .....		14.900

\*) Heraf vej- og baneteknik samt mekaniske installationer 1.400 mio. kr.

### 3.3 Rådgivernes kommentarer til anlægsudgifter

Lovforslagets løsning er af DSB/VD vurderet til at ville medføre en anlægsudgift på 11,7 mia. kr. for kyst-kyst-strækningen.

I denne er bl.a. indeholdt et beløb til kompenserende afgravninger på 300 mio. kr. Det endelige beløb for denne post vil afhænge af anlæggets detaljerede udformning samt af, hvilket princip der lægges til grund for valget af de kompenserende foranstaltninger.

Rådgiverne har skønnet, at lovforslagets løsning for kyst-kyst-strækningen vil medføre anlægsudgifter på ca. 12,5 mia. kr. Forskellen ligger hovedsagelig på brostrækningerne. Endvidere er der en mindre differens på prisen for den kunstige ø.

DSB/VD har i detaljer vurderet rådgivernes tidligere overslag og har ud fra det forventede

valg af entreprisbetingelser udarbejdet anlægslovens anlægsudgift på 11,7 mia. kr. De svenske teknikere har tilsvarende ud fra svenske forudsætninger udarbejdet et anlægsbudget på ca. 10 mia. kr.

Der er ikke fra rådgiverens side taget stilling til overslaget for den kunstige halvø ved Kastrop, hvis hovedbestanddele udgøres af motorvejs- og baneanlæg samt krydsninger af lufthavnsområdet i cut and cover-tunnel.

Ligeledes indeholder rådgiverens vurdering det samme beløb til kompenserende afgravninger som DSB/VD's, idet der ikke foreligger noget grundlag for en egentlig vurdering af denne pris, før der foreligger en nøjere stillingtagen til beslutningskriterierne for disse afgravninger.

### 3.4 Miljøkonsekvenser

Med hensyn til de miljømæssige konsekvenser af anlægslovsforslaget henvises til de administrative bemærkninger i anlægsloven.

### 4 Forslag B

*Sænketunnel kyst-kyst,  
kombineret jernbane/motorvej*

#### 4.1 Løsningens bestanddele

Indholdet af dette forslag er som beskrevet i breve af 28. maj 1991 og 22. juni 1991 til trafikministeren fra Otto Bojesen og Henrik A. Lund.

Løsningen består af følgende elementer:

#### *Kyst-kyst:*

- en kunstig halvø ved Amager med længden 2,0 km (identisk med anlægslovsforslaget),
- en sænketunnel med længden 14,4 km fra den kunstige halvø til den svenske kyst,
- 3 ventilationsøer placeret i Øresund,
- muligvis kompenserende afgravninger.

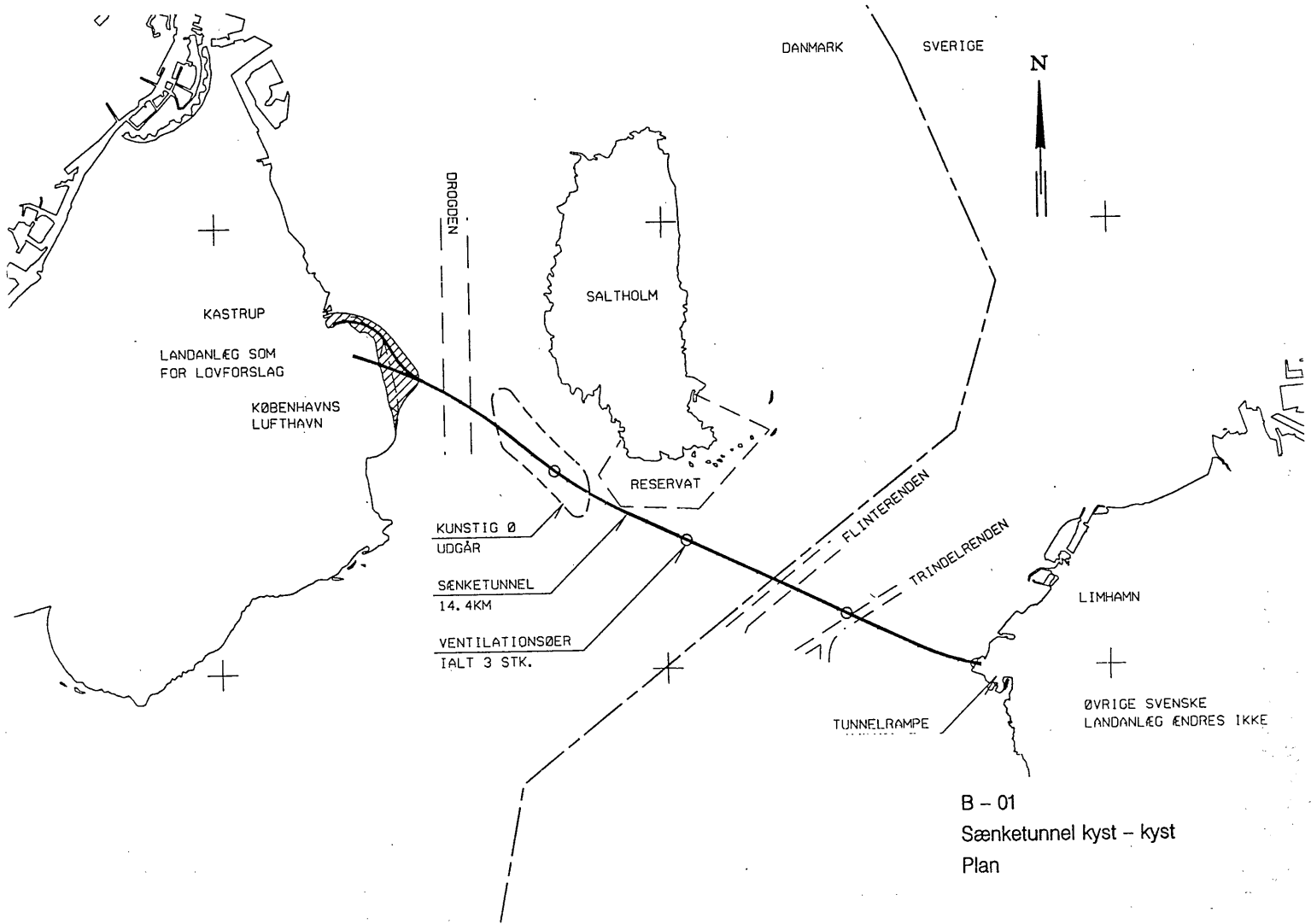
#### *Danske landanlæg*

Identisk med anlægslovsforslaget.

#### *Svenske landanlæg*

De svenske landanlæg indeholder i forslag B en åben rampe til opkørsel fra tunnelen i stedet for den dæmning til nedkørsel fra højbroen, som er inkluderet i anlægslovsforslagets løsning.

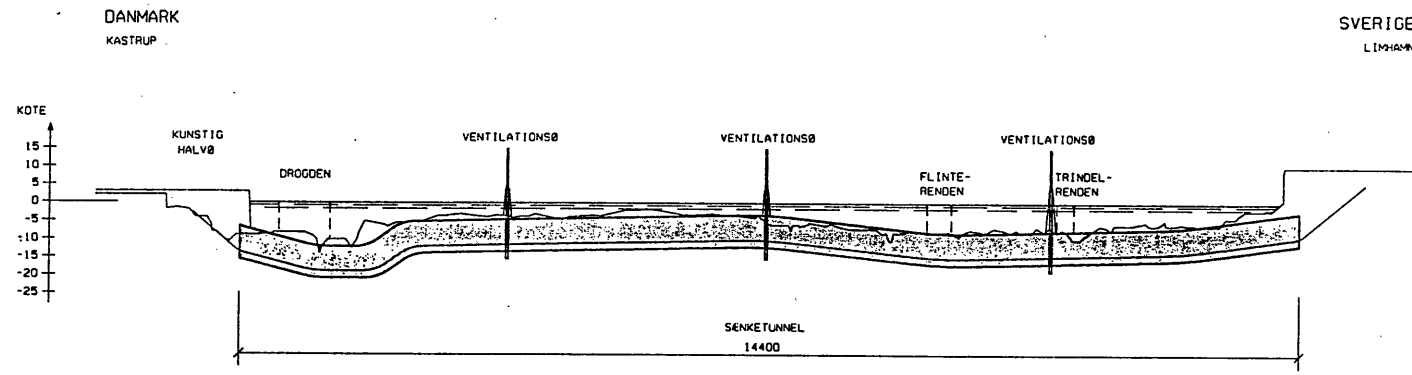
På figur B-01 og B-11 er vist henholdsvis plan og længdeprofil/tværsnit for kyst-kyst-løsningen.



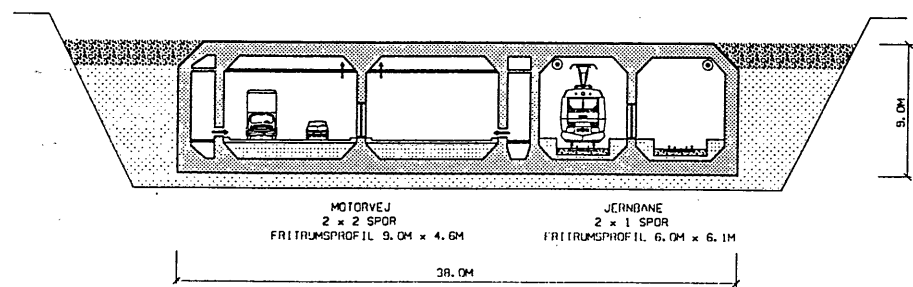
B - 01  
 Sænketunnel kyst - kyst  
 Plan



SÆNKETUNNEL KYST - KYST (14400M)  
SKEMATISK LÆNGDEPROFIL



TYPISK TVÆRSNIT



- NOTER:
- LÆNGDEPROFIL SAMT TVÆRSNIT FOR TUNNEL ER I HENHOLD TIL O. BOJESEN SKITSER AF 1991-05-26.
  - BUNDPROFIL ER I HENHOLD TIL SØKORTARKIVETS A-BLADE.
  - MAX. STIGNING 15,6‰.
  - PLACERING AF VENTILATIONSØ BØST AFPASSES EFTER SEJLRENDER
- SIGNATURER:
- FRISK LUFT
  - FORURENET LUFT
  - ⊙ VENTILATOR

B - 11  
Sænketunnel kyst - kyst  
Længdeprofil og tværsnit

#### 4.2 Overslag over anlægsudgifter

<i>DSB/VD</i>		
	Længde km	I alt mio. kr.
<i>Kyst-kyst</i>		
Kunstig halvø . . . . .	2,0	580
Tunnel inkl. ventilationstårne . . . .	14,4	14.440
Kompenserende afgravninger . . . . .	—	—
I alt . . . . .	16,2	15.020
Uforudseligt 10% . . . .		1.500
I alt . . . . .		16.520
Administration, projektering, tilsyn m.v. 15% . . . . .		2.480
I alt, kyst-kyst . . . . .		19.000*)
Tillæg, svenske landanlæg . . . . .		—
Danske landanlæg . . . .		3.200
I alt . . . . .		22.200

\*) Heraf vej- og baneteknik samt mekaniske installationer 2.950 mio. kr.

#### 4.3 Rådgivernes kommentarer til anlægsudgifter

Forslag med sænketunnel kyst-kyst er af forslagsstillerne O. Bojesen og H.A. Lund prisat til 11,0 mia. kr. og senere ændret til 13,7 mia. kr. Sidstnævnte overslag indeholder ikke udgifter til følgende poster:

- Kunstig halvø ved Kastруп.
- Ekstra udgift til tunnelrampe på den svenske side.
- Endvidere er udgifter til projektering, tilsyn og administration kun medtaget med ca. 8%.

Udgifter til jernbane- og motorvejsanlæg samt tekniske installationer er ansat for lavt, mindre end den halve udgift.

DSB/VD's overslag for kyst-kyst-strækningen for samme løsning med tillæg for de manglende poster er opgjort til 19,0 mia. kr.

Rådgivernes skøn over anlægsudgifter for det tilsvarende arbejde inkl. tillæg til svenske landanlæg er 17,6 mia. kr.

Man bør være opmærksom på, at der for denne løsning er en usikkerhed vedrørende længere anlægstid med heraf afledt usikkerhed om udgifterne.

Ligeledes bør det bemærkes, at ved tværvæntilation af den lange tunnel vil drifts- og vedligeholdelsesomkostningerne være væsentligt forøgede i forhold til anlægslovsforslagets løsning, der inkluderer en kort tunnel med længdevæntilation under Drogden.

Der er ikke medtaget eventuelle udgifter til kompensationsafgravninger i DSB/VD's og rådgivernes overslag, da omfanget ikke kendes.

Der er ikke medtaget udgifter til deponering af udgravningsmængder. Disse kan blive ganske betydelige.

#### 4.4 Miljøkonsekvenser

I løsning B vil selve anlægsarbejderne kræve, at der skal afgraves godt 8 mio. m<sup>3</sup> materiale, for at tunnelen kan komme under havbunden.

Ca. 80% af det afgravede materiale vil være kalk, og det må forventes, at en miljømæssigt hensigtsmæssig håndtering af afgravningsmængderne vil kunne forlænge byggetiden for anlægget væsentligt. Afgravninger vil derfor i et længere tidsrum have større negative effekter på de biologiske forhold, herunder fiskeriet i Øresund.

Der synes ikke at være mulighed for at indbygge væsentlige dele af det opgravede sediment i selve anlægget. Og der vil således være stort behov for deponering/bortskaffelse af det opgravede sediment. Der vil herved opstå nogle miljømæssige problemer, specielt i forbindelse med håndteringen af det »våde« materiale og eventuelt afvanding af materiale inden en transport til slutdeponeringssted.

Klapning af så store mængder materiale i danske farvande kan ud fra en miljømæssig betragtning ikke finde sted.

Der må forventes en væsentlig ekstra sedimentspredning, hvis en del af det opgravede materiale tilbageføres i forbindelse med tildekningen af tunnelen.

Til gengæld for dette store gravearbejde skal der kun foretages kompenserende afgravninger i et meget lille omfang for at opnå uændret vandgennemstrømning i forhold til Østersøen.

## Bilag til tillægsbet. o. lovf. vedr. fast forbindelse over Øresund

I løsning A skal der afgraves ca. 2 mio. m<sup>3</sup> materiale i forbindelse med selve anlægget, mens eventuelle kompensationsafgravninger vil være i størrelsesordenen 5,5 mio. m<sup>3</sup> til 11,5 mio. m<sup>3</sup> materiale for at opnå uændret vandgennemstrømning til Østersøen, afhængigt af anlæggets nærmere udformning. Hvis der kun skal kompenseres for saltindholdet i Østersøen, vil afgravningerne være i størrelsesordenen 1,7 mio. m<sup>3</sup> materiale. Det materiale, der skal afgraves, er miljømæssigt nemmere at håndtere end det materiale, der skal håndteres i løsning B. Dog vil et større areal blive berørt i løsningsforslag A, hvis der skal sikres en uændret vandgennemstrømning til Østersøen.

Samlet synes løsning B at være forbundet med større problemer end løsning A i selve anlægsfasen, og det vil sandsynligvis være sværere og mere økonomisk byrdefuldt at sikre en økologisk acceptabel løsning. Uanset om man anvender den optimale metode, kan det forventes, at de midlertidige effekter vil være både mere omfattende og mere langvarige end i løsning A. Dette skyldes de betydelige udgravninger i kalk.

Til gengæld undgås de varige konsekvenser af den kunstige ø ved Saltholm, som vil beslaglægge et areal med ålegræs og spredte muslingeforekomster, og for badevandskvaliteten ved Amager Strand. Endvidere undgås det, at trafikken forstyrrer de fældende knopsvaner ved Saltholm.

Både løsningsforslag A og B indeholder en halvø ved Kastrup, der kan bevirke, at kysten nord for anlægget vil tendere mod en tilgroingskyst.

Det skal dog bemærkes, at det er skønnet, at der er mulighed for såvel i løsning A som i løs-

ning B at kompensere for de negative konsekvenser for badevandskvaliteten ved Amager Strand.

### 5 Forslag C

#### *Sænketunnel og kunstig ø, kombineret jernbane/motorvej*

##### 5.1 Løsningens bestanddele

Løsningen indeholdt i dette forslag er som beskrevet i skrivelse af 17.03.91 til Trafikministeriet fra N.E. Ottesen-Hansen og Jacob S. Møller.

Løsningen består af følgende elementer:

#### *Kyst til kyst*

- en kunstig halvø ved Kastrup med længden 2,0 km (identisk med anlægslovforslaget).
- en 2 km lang sænketunnel under Drogden (identisk med anlægslovforslaget).
- en 4,75 km lang kunstig ø, der danner overgang mellem de to tunneler.
- en sænketunnel under Flinterenden og Trindelrenden til den svenske kyst. Længde i alt 7,45 km.
- en ventilationsø placeret i Øresund.
- muligvis kompenserende afgravninger.

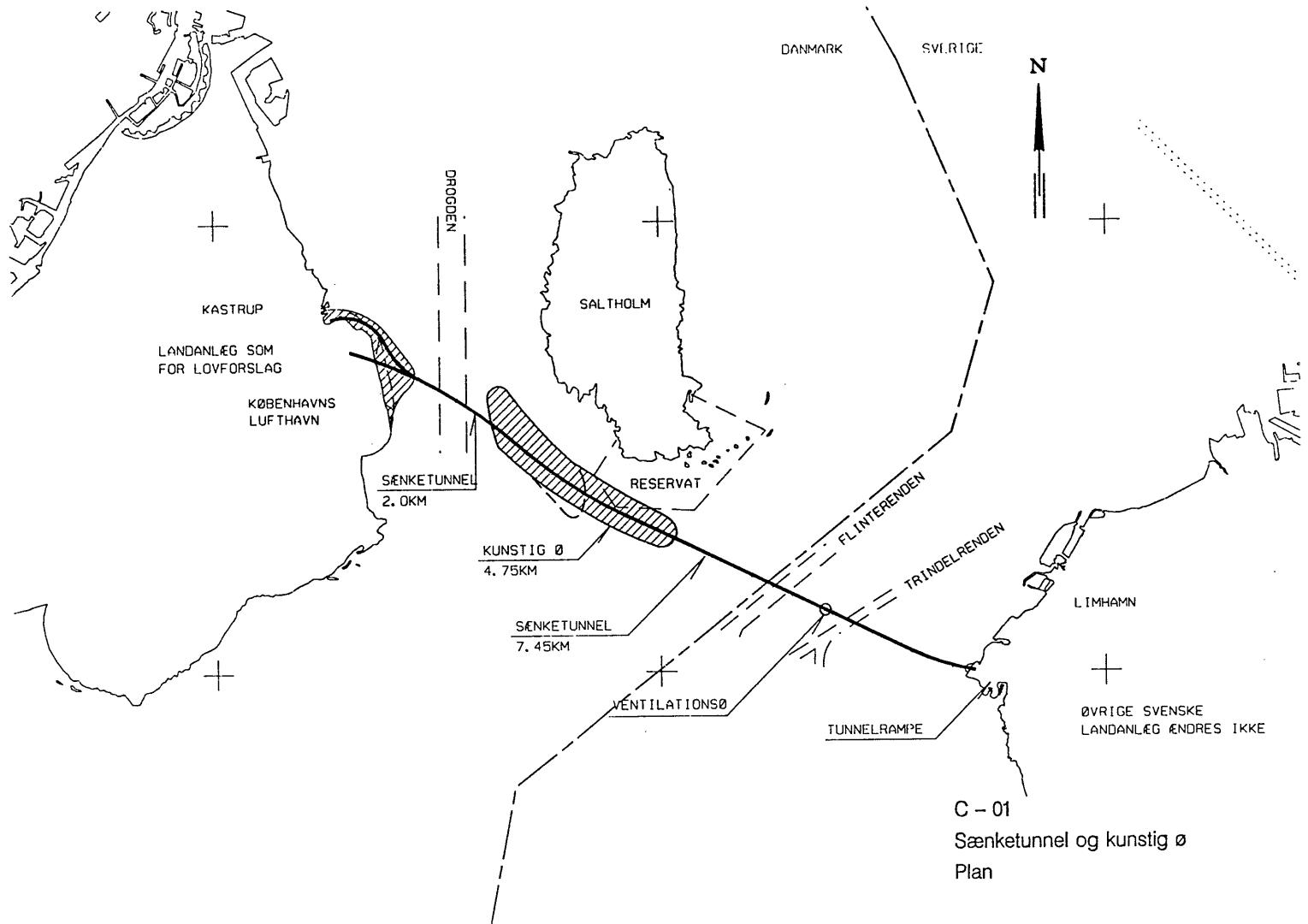
#### *Danske landanlæg*

Danske landanlæg er som i anlægslovforslaget.

#### *Svenske landanlæg*

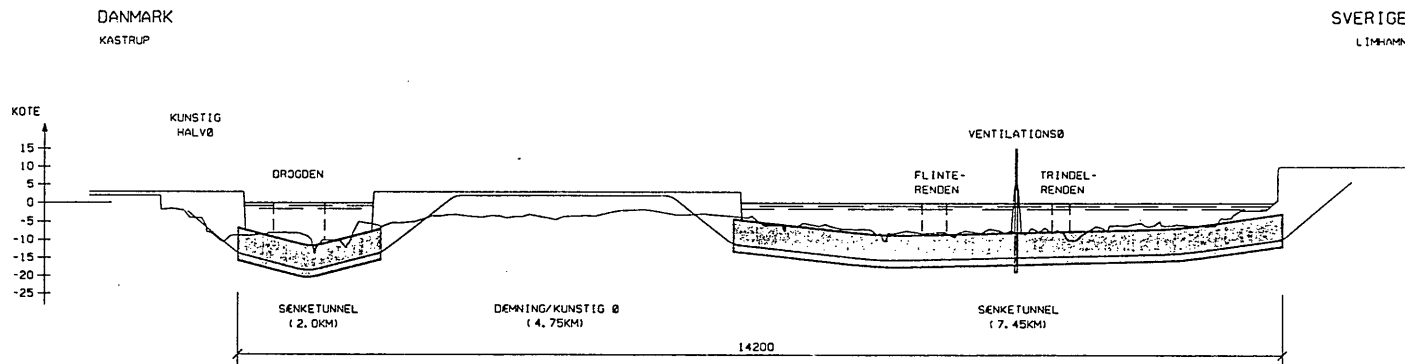
De svenske landanlæg indeholder en åben rampe til opkørsel fra tunnelen.

På figur C-01 og C-11 er vist henholdsvis plan og længdeprofil/tværsnit for kyst-kyst-løsningen.

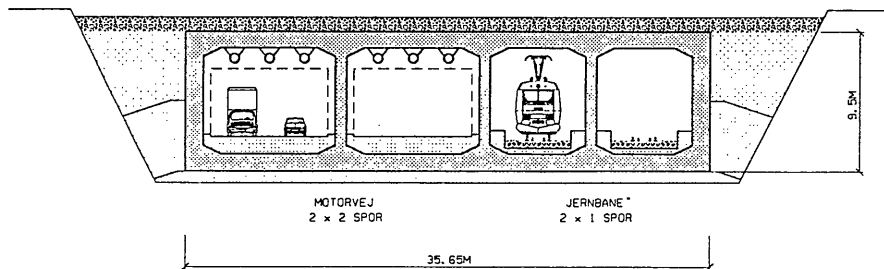


C - 01  
 Sænketunnel og kunstig ø  
 Plan

SÆNKETUNNEL OG KUNSTIG Ø  
SKEMATISK LÆNGDEPRØFIL



TYPISK TVÆRSNIT  
(DROGGEN)



NOTER:

- LÆNGDEPROFIL FOR TUNNELER ER ALENE TIL ILLUSTRATION AF OPDELING I DELSTRÆKNINGER M. V.
- BUNDPROFIL ER I HENHOLD TIL SØKORTARKIVETS A-BLAD.
- MAX. STIGNING 15.6‰.
- TVÆRSNIT FOR FLINTERENDEN MODIFICERES EVT. UNDER HENSYNTAGEN TIL VENTILATIONSMÆSSIGE KRAV.
- ANVENDELSE AF 2 VENTILATIONSØER FOR FLINTERENDEN KAN EVT. VÆRE PÅKRÆVET ELLER FORDEJAGTIGT.

C - 11

Sænketunnel og kunstig ø  
Længdeprofil og tværsnit

### 5.2 Overslag over anlægsudgifter

#### DSB/VD

	Længde km	I alt mio. kr.
<i>Kyst-kyst</i>		
Kunstig halvø . . . . .	2,00	580
Tunnel (Drogden) . . . . .	2,00	2.500
Kunstig ø . . . . .	4,75	570
Tunnel (Flinterenden/Trin- delrenden) . . . . .		
	7,45	7.450
Kompenserende afgravninger . . . . .	—	—
I alt . . . . .	16,15	11.100
Uforudseligt 10% . . . . .	16,2	1.100
I alt . . . . .		12.200
Administration, projektering, tilsyn m.v. 15% . . . . .		1.800
I alt, kyst-kyst . . . . .		14.000*)
Tillæg, svenske landanlæg		
Danske landanlæg . . . . .		3.200
I alt . . . . .		17.200

\*) Heraf vej- og baneteknik samt mekaniske installationer 2.270 mio. kr.

### 5.3 Rådgivernes kommentarer til anlægsudgifter

Forslaget med sænketunnel og kunstig ø er ikke prissat af forslagsstillerne. Løsningen er endvidere ikke defineret nøjere geometrisk eller konstruktivt, hvorfor der som basis for den foreliggende vurdering af anlægsudgifterne er gjort nogle forudsætninger vedrørende anlæggets udformning, jf. vedlagte figurer.

DSB/VD's overslag for løsningen kyst-kyst andrager 14,0 mia. kr.

Rådgiverne har skønnet anlægsudgifterne for kyst-kyst-anlægget til 13,4 mia. kr. Den lidt lavere vurdering af totalprisen hidrører fra en lavere ansættelse af prisen på sænketunnelstrækningerne. Som det er tilfældet for løsning B, vil der være en usikkerhed vedrørende længere anlægstid og dermed anlægsomkostningerne.

Dette hænger sammen med dels den betydelige samlede tunnellængde og dels opdelingen af projektet i to separate tunnelstrækninger.

Der er ikke medtaget eventuelle udgifter til kompensationsafgravninger i DSB/VD's og rådgivernes overslag, da omfanget ikke kendes.

Løsningen skønnes, som løsning B, at ville medføre en øget udgift på de svenske landanlæg af størrelsesordenen 50 mio. kr.

### 5.4 Miljøkonsekvenser

Denne sænketunnelløsning med en 4,75 km lang kunstig ø syd for Saltholm er på alle måder dårligere end løsning A.

Materialerne fra selve anlægsarbejdet kan i denne løsning indbygges i anlægget, og afgravningerne vil være 5-6 mio. m<sup>3</sup>, men herudover vil den på alle punkter være dårligere end løsning B.

Den kunstige ø vil virke blokerende på vandgennemstrømningen til Østersøen i større omfang end den kunstige ø i løsningsforslag A.

Uanset om der kompenseres eller ej, skønnes denne løsning at kræve større afgravninger i Øresund end løsning A.

Ved vurderingen af forslaget naturmæssige konsekvenser skal man være opmærksom på, at øen vil være placeret i og op til en af de naturmæssigt set vigtigste dele af de lavvandede områder omkring Saltholm. Fordobling af øens længde i forhold til alternativ A vil indebære en afgørende ændring af strømforholdene. Dette vil medføre en meget forøget læffekt og sedimentation, ikke mindst mellem den kunstige ø og Saltholm. Effekten vil være forringede fourageringsforhold for de ynglende edderfugle og de rastende bestande af gennemtrækkende vandfugle. Effekten må i det væsentligste forventes at blive varig.

De midlertidige effekter i form af skygning af ålegræsbanker og nedgang i biomasse af blåmuslinger kan forventes at være større og mere langvarige end ved løsning A.

## 6 Forslag D

### Boret tunnel, biltog

#### 6.1 Løsningens bestanddele

For at tilvejebringe et entydigt sammenligningsgrundlag med anlægslovforslaget er i det

følgende kort beskrevet elementerne i en biltogsløsning baseret på borede tunneler.

Løsningen følger så nøje som muligt det af Center for Alternativ Samfundsanalyse (CA-SA) udarbejdede forslag, dateret maj 1991.

Løsningen består af følgende elementer:

#### *Kyst-kyst:*

- En »cut & cover«-tunnel gennem lufthavnsområdet samt rampe til boret tunnel på kunstig halvø, i alt en længde på 2,0 km.
- En boret tunnel med 2 rør med indvendig diameter 7,7 m med en længde på 14,2 km. På grund af den meget lange tunnelstrækning med deraf følgende sikkerhedskrav er der desuden forudsat en servicetunnel med en indvendig diameter på 4,5 m, forbundet til strækningstunnelerne ved tværtunneler.
- Biltogsterminaler på dansk og svensk side samt et klargøringsanlæg til biltog. (Medtaget under kyst-kyst-anlæg, selv om de fysisk er beliggende på dansk og svensk landområde).

- Rullende biltogsmateriel.

#### *Danske landanlæg:*

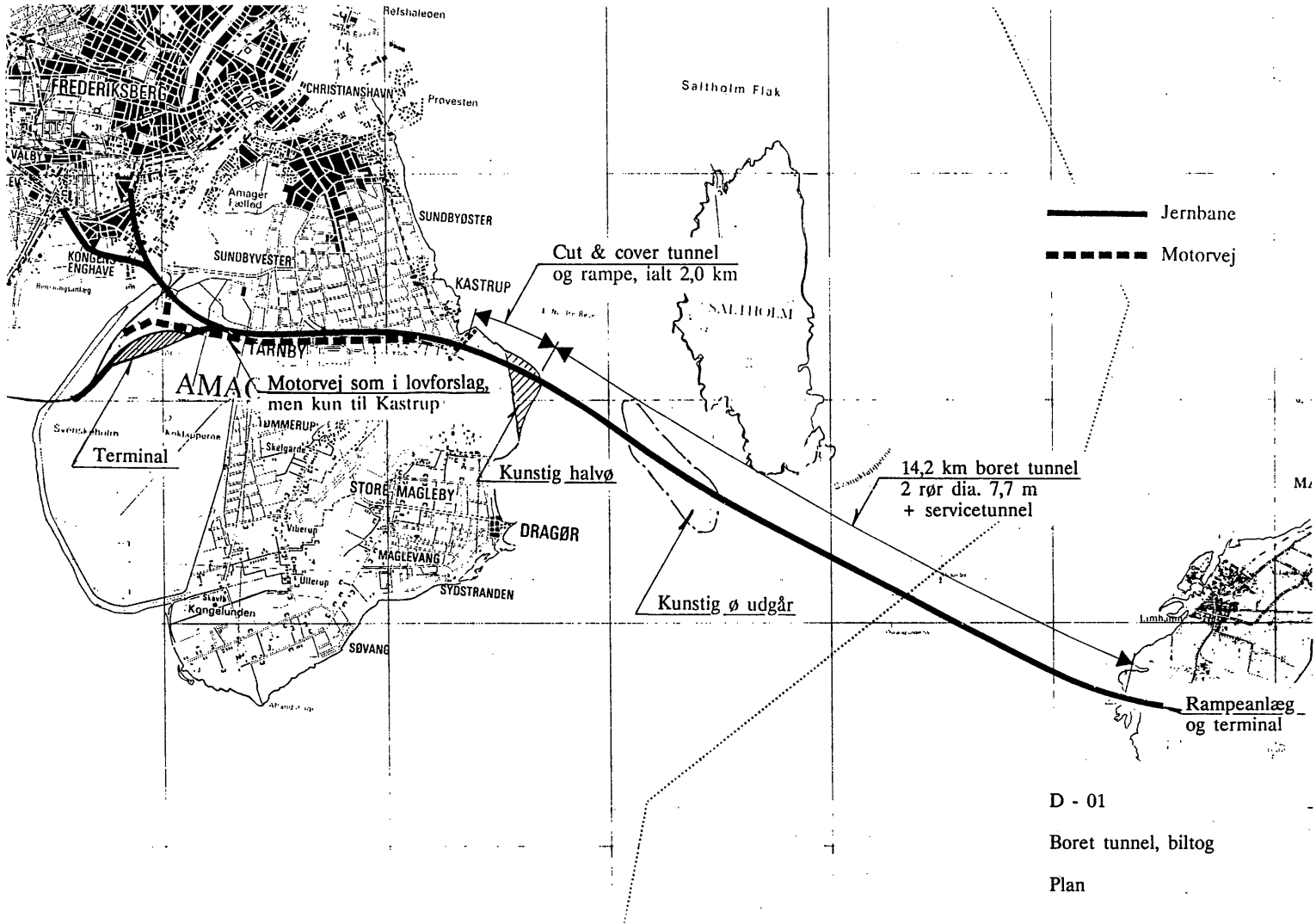
Disse er identiske med anlægslovsforslaget bortset fra:

- at der af kapacitetsmæssige grunde anlægges et ekstra spor mellem den danske terminal og Kastrup
- at motorvejen kun føres frem til Kastrup
- at godsshunten i Kastrup udgår
- at stationen i lufthavnen anlægges med 3 spor.

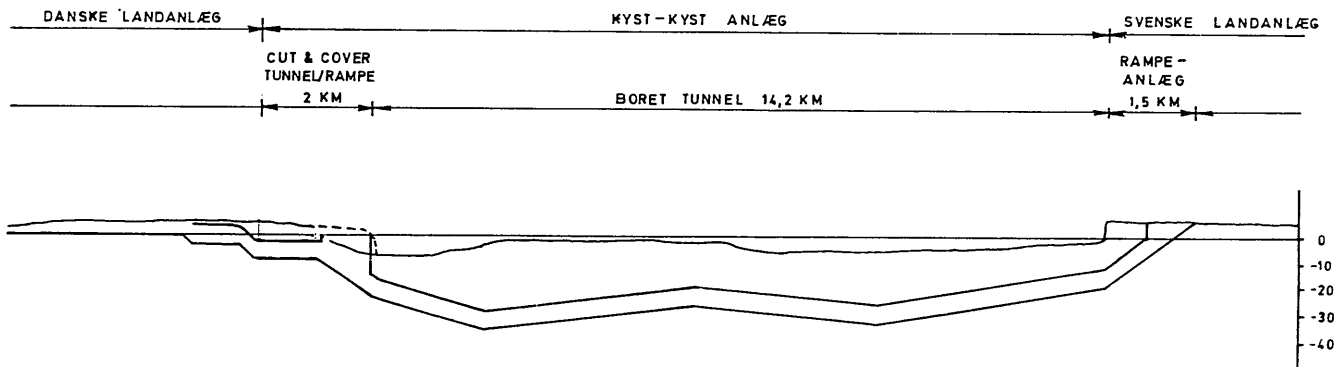
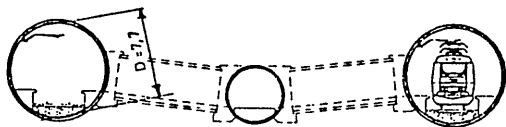
#### *Svenske landanlæg:*

- En rampekonstruktion på ca. 1,5 km ved ilandføringen i Sverige. (Merprisen i forhold til anlægslovsforslaget er medtaget i overslaget).

På figur D-01 og D-11 er vist plan, længdesnit og tværsnit for løsningen.





LÆNGDESNI TTVÆRSNIT

D - 11

Boret tunnel, bilto

Længdesnit og tværsnit

### 6.2 Overslag over anlægsudgifter

DSB/VD har benyttet rådgiverne BHR og N&R til vurdering af overslaget på den borede tunnel.

#### DSB/VD

	Længde km	I alt mio. kr.
<i>Kyst-kyst-anlæg:</i>		
Kunstig halvø .....	2,0	500
Boret tunnel .....	14,2	6.770
I alt .....		7.270
Uforudseligt 10% ....		730
I alt .....		8.000
Adm., projektering, tilsyn, 15% .....		1.200
I alt .....		9.200
Tillæg rampe Sverige		300
Terminaler på begge sider .....		5.000
Biltogsmateriel .....		3.500
I alt .....		18.000*)
<i>Danske landanlæg:</i>		
Anlægslovsforslagets overslag .....		2.535
Tillæg for ekstra spor fra Vestamager til Kastrup .....		120
Fradrag for motorvej i Kastrup .....	÷	100
Ændring af jernbanen ved Kastrup .....		100
I alt .....		2.655
Uforudseligt 10% ....		265
I alt .....		2.920
Adm., projektering, tilsyn, 15% .....		440
I alt .....		3.360
I alt, kyst-kyst og danske landanlæg ...		21.360

\*) Heraf vej- og baneteknik samt mekaniske installationer 2.300 mio. kr.

### 6.3 Rådgivernes kommentarer til anlægsudgifter

CASA har anført i sit forslag, at tunnel inklusive biltog (rullende materiel) og terminaler på dansk og svensk side vil koste skønsmæssigt 8,5 mia. kr.

CASA medtager imidlertid ikke følgende komponenter i sit overslag:

- Ekstra udgifter til danske landanlæg.
- Servicetunnel.
- Banetekniske anlæg (CASA's tunnelpris er baseret på licitationsprisen for Storebælts-tunnel på 3,1 mia. kr., som ikke indeholder baneteknik).

Endvidere har CASA ikke prisreguleret sine enhedspriser på tunnelen, som har deres baggrund i entreprisetilbud på Storebælt fra 1988.

Ligeledes har CASA ikke indregnet udgifter til administration, projektering og tilsyn (15%).

De af DSB/VD angivne udgifter til de borede tunneler er blevet revurderet af BHR og N&R, og der er ingen ændringer.

Udgifterne til biltogsterminalerne blev tidligere vurderet ud fra erfaringer fra Kanaltunnelen. DSB/VD har nu vurderet anlægsudgiften til en terminal på Vestamager under hensyntagen til såvel omkostninger til selve anlægget som de forventede miljøkrav på grund af beliggenheden nær bymæssig bebyggelse og ved fredede arealer. Udgiften vurderes til 3 mia. kr.

BHR og N&C har vurderet tillægsudgifterne til en boret biltogsløsning helt frem til Vestamager, som egentlig var CASA's forslag. Dette vil med ovennævnte bemærkninger give et overslag på ca. 24 mia. kr.

Der er i ovennævnte overslag forudsat 3 tunnelrør fra Vestamager til Kastrup. Det er ligeledes forudsat, at motorvejen kun føres til terminalen og ikke helt til Kastrup.

### 6.4 Miljøkonsekvenser

Med hensyn til Østersøens og Øresunds vandmiljø kan der henvises til rapporten »Miljø Øresund 1991«, som omtalt under punkt 2.2.

I relation til landanlæggene vil der være et større behov for arealer på Vestamager. Nødvendigt areal til terminalerne vil være ca. 3 km langt og ca. 250 m bredt.

### 6.5 Andre konsekvenser

En biltogstunnel med tilhørende biltogsmateriel vil have væsentligt forøgede drifts- og vedligeholdelsesudgifter i forhold til anlægslovsforlagets løsning.

### 6.6 Løsningens kapacitet

Generelt bemærkes, at biltogsløsningen har mindre kapacitet end en kombineret vej- og togløsning – i og med, at biltogsløsningen kun har to jernbanespor over Øresund, medens en kombineret løsning har 2 jernbanespor og 4 vejbaner.

Endvidere forventes en biltogsløsning at give færre trafikanter og dermed mindre indtægter.

### 7 Forslag E

*Boret tunnel, kombineret jernbane/motorvej, delt linieføring*

#### 7.1 Løsningens bestanddele

Alternativet baserer sig på »Idéoplæg Øresundsforbindelsen« af maj 1991 – udarbejdet af Innovation-Strategy-Management (Jesper Glahn A/S).

For at kunne bedømme det forelagte alternativ er det på figurerne E-01, E-11 og E-12 søgt skitseret bedst muligt.

Der er her anvendt tunneldiametre og tunnellængder, der er mere korrekte end de, der er anført i det fremlagte idéoplæg.

Løsningen, der også berører de danske landanlæg, består af følgende hovedelementer:

#### *Kyst-kyst-anlæg*

##### *Jernbane:*

2 stk. 16,2 km lange borede tunneler, hver med en indvendig diameter på 7,2 m. På grund af den meget lange tunnelstrækning med deraf

følgende sikkerhedskrav er der desuden forudsat en servicetunnel med en indvendig diameter på 4,5 m forbundet med tværtunneler til strækningstunnelerne.

Linieføringen er som beskrevet i anlægsloven.

##### *Motorvej:*

2 stk. 14,4 km lange borede tunneler, hver med en indvendig diameter på 10,5 m med plads til 2 spor, svarende til anlægsloven.

Tunnelerne er indbyrdes forbundet med tværtunneler. Anlægget er placeret syd for anlægslovens linieføring fra Dragør til LERNACKEN.

På strækningen placeres 2 ventilationstårne med beskyttelsesøer.

Ved ilandføringen ved Sveriges kyst udføres et ca. 1,5 km langt rampeanlæg med »cut and cover-tunnel«.

#### *Landanlæg*

##### *Jernbaner:*

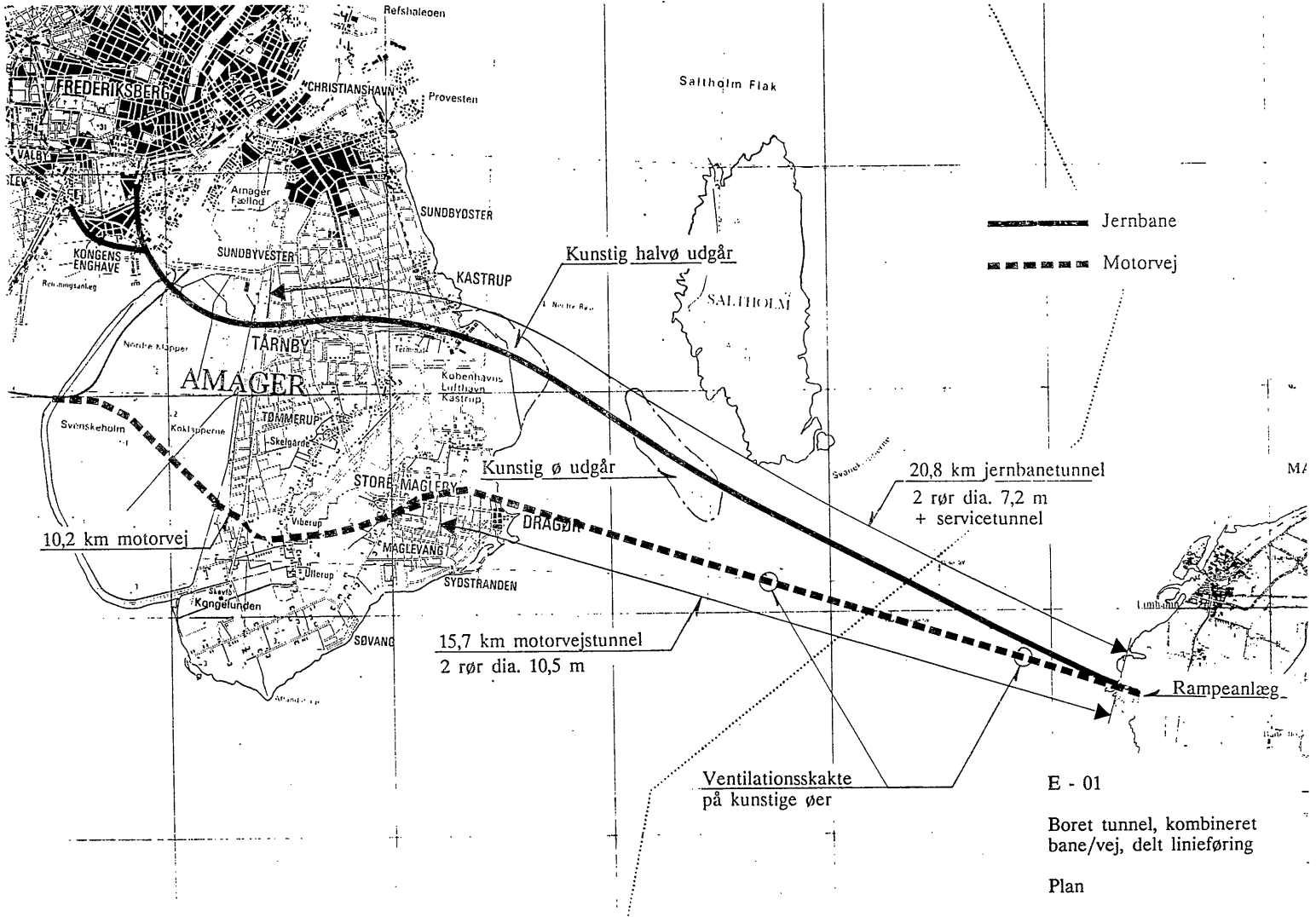
De borede tunneler fortsætter under Kastrup og Tårnby til Kongelundsvej og afsluttes med et rampeanlæg med »cut and cover-tunnel«.

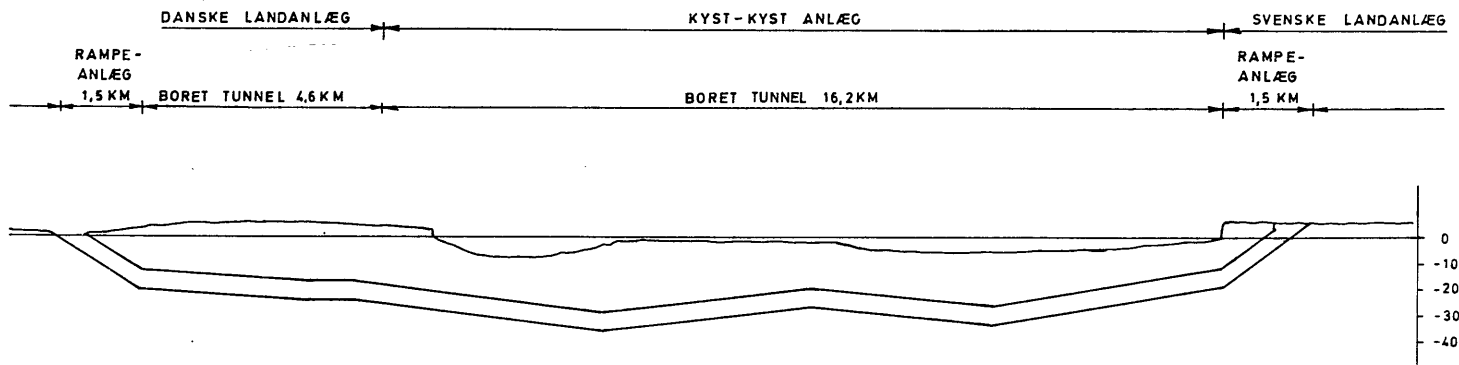
Herfra er anlægget som beskrevet i anlægsloven.

##### *Motorvej:*

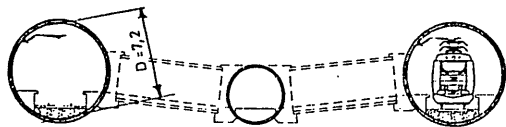
De borede tunneler fortsætter ca. 1,4 km under bebyggede områder i Dragør.

Via et rampeanlæg føres vejen op i terræn syd om landingsbanerne i Københavns Lufthavn, videre over Vestamager og tilsluttes eksisterende Amagermotorvej ved Kalvebodsbrogene.





LÆNGDESNIT I JERNBANETUNNEL

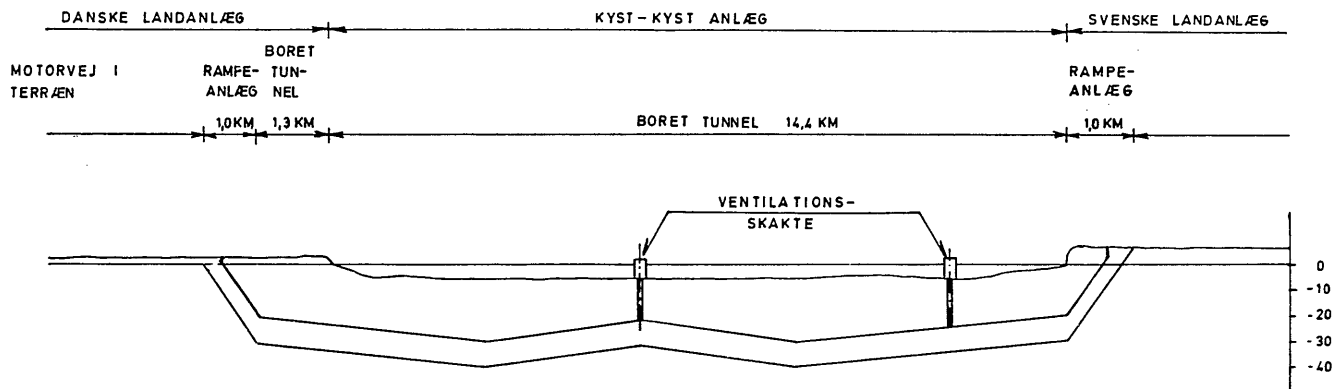


TVÆRSNIT I JERNBANETUNNEL

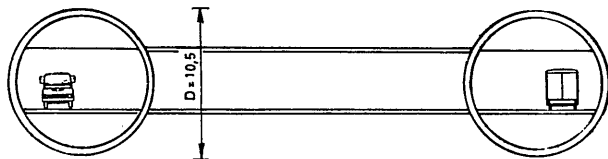
E - 11

Boret tunnel, kombineret  
bane/vej, delt linieføring

Længdesnit og tværsnit  
i jernbanetunnel



LÆNGDESIT I MOTORVEJSTUNNEL



TVÆRSNIT I MOTORVEJSTUNNEL

E - 12

Boret tunnel, kombineret  
bane/vej, delt linieføring

Længdesnit og tværsnit  
i motorvejstunnel

7.2 *Overslag over anlægsudgifter*

	Længde km	I alt mio. kr.
<i>Kyst-kyst-anlæg</i>		
Boret tunnel, vej . . . .	14,4	9.130
Jernbane inkl. servicetunnel . . . . .	16,2	7.270
Ventilationsøer, 2 stk.		200
I alt, kyst-kyst-anlæg		16.600
Uforudselige udgifter, 10% . . . . .		1.660
I alt . . . . .		18.260
Adm., projektering, tilsyn m.v., 15% . . . .		2.740
I alt, kyst-kyst-anlæg inkl. tillæg . . . . .		21.000*)
Tillæg rampe, Sverige		630
<i>Danske landanlæg</i>		
Sjælland inkl. krydsning af Kalvebodløbet . . . . .	9,9	970
Amager:		
Anlæg i terræn, vej inkl. rampe . . . . .	10,2	550
Jernbane . . . . .	2,5	380
Boret tunnel, vej . . . .	1,3	830
Jernbane inkl. Kastrup Station og servicetunnel . . . . .	4,6	3.190
I alt . . . . .		5.920
Uforudselige udg. (10%) . . . . .		590
I alt, danske landanlæg . . . . .		6.510
Administration, projektering, tilsyn (15%) . . . . .		980
I alt danske landanlæg . . . . .		7.490
I alt, kyst-kyst og danske landanlæg samt tillæg rampe, Sverige . . . . .		29.120

\*) Heraf vej- og baneteknik samt mekaniske installationer 3.420 mio. kr.

DSB/VD har ikke selvstændigt udarbejdet anlægsoverslag for denne løsning.

Overslaget er udarbejdet af ingeniørfirmaerne B. Højlund Rasmussen A/S og N&R Consult A/S.

7.3 *Rådgivernes kommentarer til anlægsudgifter*

ISM har i idéoplægget beregnet anlægsudgifterne til 10,5 mia. kr.

I dette overslag indgår følgende elementer ikke:

- Baneteknik i tunnel.
  - Ekstra udgifter til etablering af Kastrup Station i forbindelse med en boret tunnel.
  - Udgifter til kørebanedæk i motorvejstunnelen.
  - Store dele af landanlæg.
  - Servicetunnel til jernbanetunneler.
  - Ramper ved tunnelportaler.
  - Uforudsete udgifter.
  - Administration, projektering, tilsyn m.v.
- Derudover skal følgende anføres:
- Udgifter til mekaniske installationer inkl. ventilationstårne på kunstige øer er vurderet lavt af ISM.
  - Overslaget indeholder ingen anlæg til aflastning af lufthavnstrafikken i Kastrup og Tårnby.

En af Cowiconsult/Mott MacDonald foretaget uafhængig undersøgelse af løsninger baseret på store borede tunneler fra kyst til kyst har ført til resultater, der kun i uvæsentlig grad afviger fra de i afsnit 7.2 anførte overslag.

7.4 *Miljøkonsekvenser*

For kyst-kyst-anlægget er konsekvenserne af samme størrelsesorden som i løsning D.

Forslaget indebærer imidlertid en motorvej tværs over Vestamager betydelig sydligere end i løsning A.

Konflikterne med naturinteresserne på Vestamager er derfor betydelig større i løsning E end i løsning A. Motorvejen i løsning E vil betyde en alvorlig forringelse af Vestamagers værdi som sammenhængende naturområde og for mulighederne for at gennemføre den igangsatte genopretning af Vestamager, således at området genvinder sin tidligere status som et meget værdifuldt fugleområde.

Endvidere vil motorvejen i løsning E afgørende forringe områdets nuværende og poten-

tielle værdi som udflugtsområde for Storkø-  
benhavns befolkning.

Samtidig vil motorvejen i løsning E give en

mindre aflastning af trafikken på Amager og  
dermed ikke den samme forbedring af bl.a.  
støjforholdene.



**Bilag 2**

Trafikministeriet  
Den 2. juli 1991  
J.nr. 91-84205-19

Til Folketingets Trafikudvalg,  
Christiansborg,  
1218 København K.

Under henvisning til samråd den 27. juni 1991 har der den 28. juni 1991 været afholdt et møde med de to ingeniører, hvis firmaer har medvirket ved gennemførelsen af miljøundersøgelserne i efteråret 1990, og som har fremsat forslag om, at en sænketunnel udbydes side-

ordnet med det anlæg, der er angivet i regeringsaftalen af 23. marts 1991 mellem Danmark og Sverige.

Mødet resulterede i vedlagte notat af 28. juni 1991, som er tiltrådt af alle mødedeltagerne. 85 eksemplarer af dette brev vedlægges.

Med venlig hilsen

Kaj Ikast

Trafikministeriet

Den 28. juni 1991

## Notat

1. Der blev den 28. juni 1991 afholdt et møde, hvori deltog repræsentanter for Trafikministeriet, Miljøministeriet, DSB, Vejdirektoratet, Cowiconsult Rådgivende Ingeniører A/S, B. Højlund Rasmussen Rådgivende Ingeniører A/S, N&R Consult A/S samt Jacob S. Møller og N. E. Ottesen-Hansen vedrørende et forslag om en alternativ udformning af Øresundsforbindelsen i forhold til regeringsaftalen af 23. marts 1991.

Forslaget er fremsat af Jacob S. Møller og N. E. Ottesen-Hansen, der i overensstemmelse med tidligere oplysning præciserede, at forslaget ikke var fremsat på vegne af deres virksomheder.

2. Forslaget indebærer, at Øresundsforbindelsen udføres som en sænketunnel for vej- og jernbanetrafik, idet der for at sikre ventilation og flugtmuligheder etableres en større kunstig ø syd for Saltholm. De centrale ændringer i forhold til den i regeringsaftalen fastsatte udformning er således, at lavbroen erstattes af en forlængelse af den kunstige ø, og at højbroen mellem den kunstige ø og den svenske kyst erstattes af en tunnel.

3. Forslagsstillerne (Jacob S. Møller og N. E. Ottesen-Hansen) har ikke i forbindelse med fremsættelsen af forslaget angivet den geometriske eller konstruktive udformning heraf, hvorfor den nærmere vurdering af forslaget er foretaget på grundlag af en række forudsætninger, der er angivet i afsnit 5 i notat af 26. juni 1991: »Oversigt over diverse forslag til fast forbindelse over Øresund«.

I notatet er forslagsstillernes forslag betegnet løsning C, medens den i regeringsaftalen angivne udformning betegnes løsning A.

Forslagsstillerne har haft lejlighed til en vurdering af notatet af 26. juni 1991.

4. For så vidt angår teknik og anlægsøkonomi blev det efter nogen drøftelse i enighed konkluderet:

– at løsning C i notatet af 26. juni 1991 i alt væsentligt svarer til forslagsstillernes tan-

ker om et alternativ til løsning A, dog med en lidt anden udformning og placering af den kunstige ø syd for Saltholm.

– at forslagsstillerne i øvrigt ikke med de gjorte forudsætninger har nogen kommentarer til de i notatet af 26. juni 1991 anførte anlægsoverslag.

I notatet af 26. juni 1991 har DSB/VD skønnet, at anlægsudgifterne ved løsning C er 14 mia. kr. for kyst til kyst-anlægget. Rådgiverne (Cowiconsult) har skønnet anlægsudgifterne til 13,4 mia. kr.

Der er enighed mellem parterne om, at en ændret udformning af løsning C med en mindre, kunstig ø vil fordyre dette forslag i forhold til løsning A. Rådgiverne har skønnet, at med en kunstig ø af samme længde som i løsning A vil anlægsudgifterne blive 1,7 mia. kr. højere.

5. Forslagsstillerne er enige i, at løsning A er miljømæssigt fuldt forsvarlig. Det er således ikke miljømæssige hensyn, der er baggrund for, at forslaget er fremsat.

Forslag C er alene fremsat under den afgørende forudsætning, at der vælges en fuldstændig kompensation for vandskiftet til Østersøen. Forslagsstillerne kan ikke tage stilling til, hvorvidt der skal etableres en fuldstændig kompensationsafgravning, idet dette spørgsmål må vurderes på grundlag af nærmere økologiske overvejelser.

Hvor der ikke vælges en fuldt kompenserende fladeafgravning, men f.eks. sejlrendeudvidelse og -udbygning, er der enighed om, at løsning C vil betyde væsentlig større afgravningsmængde end løsning A.

I notatet af 26. juni 1991 har Miljøministeriet foretaget en vurdering af de væsentligste problemer. Det har været betydningen af gravearbejder, aflejring, den forlængede kunstige ø og konsekvenser for flora og fauna omkring Saltholm. Miljøministeriet har skønnet, at løsning C på alle disse områder er dårligere end løsning A.

Hertil har forslagsstillerne anført, at der også er andre miljøforhold, f.eks. isskru-

## Bilag til tillægsbet. o. lovf. vedr. fast forbindelse over Øresund

ningsproblemer og risiko for udslip af kemikalier som følge af skibsstød på bropiller, hvilket taler til fordel for løsning C.

Forslagsstillerne mener, at løsning A og løsning C hver for sig har sine fordele. Man kan ikke umiddelbart på baggrund af de foretagne miljøvurderinger vælge den ene løsning frem for den anden.

Forslagsstillerne mener, at hvis der vælges en fuldt kompenserende fladeafgravning, vil den samlede afgravning til kompensation og tunnel i løsning C være af nogenlunde samme størrelsesorden som i løsning A.

Der er enighed om, at en større andel af gravearbejderne i løsning C sammenlignet med løsning A vil foregå i kalk.

I forslaget til anlægsloven er forudsat, at netop problemerne knyttet til gravning i kalk skal undersøges nærmere.

Miljøministeriet finder, at gravning i specielle kalktyper kan give særlige miljøproblemer:

1. Gravning i specielle kalktyper med ringe spild er vanskelig at gennemføre og forudsættes derfor at blive særlig tidskrævende.
2. Gravearbejdet kan derfor forventes at skulle strække sig over en meget lang periode. Alternativet vil være brug af flere gravemaskiner og dermed flere samtidige forureningskilder.
3. Selv ved et mindre spild af finkornet kalk vil partikler forblive opslæmmede i vandet i meget lang tid. Konsekvensen er lange og brede faner op og ned i Øresund, der gør vandet usigtbart og fremkalder en skyggeeffekt, der forvolder skader på flora, fauna og fiskebestand.

Med den foreliggende viden finder Miljøministeriet, at der må lægges vægt på de ovenfor beskrevne spild- og opslæmningsproblemer, og at disse må undersøges nærmere.

Forslagsstillerne er enige i, at der er tale om en problemstilling, som der er behov for at undersøge nærmere. Men de mener ikke, at der er grundlag for at pege på de konsekvenser, som er beskrevet af Miljøministeriet i en vurdering af løsning A og C.

Endvidere peger Miljøministeriet på konsekvenserne af den betydelig længere ø syd for Saltholm:

1. En permanent tildækning af et større ålegræsområde syd for Saltholm.
2. En yderligere nedsættelse af vandgenemstrømningen og dermed et behov for forøgede afgravninger.
3. Problemer med aflejringer i området mellem Saltholm og den kunstige ø må forventes at blive større og kan ødelægge vigtige fourageringsområder for vandfuglene.

Forslagsstillerne er enige i punkt 1 og 2 med den i notatet af 26. juni 1991 angivne udformning af den kunstige ø. Forslagsstillerne anser punkt 3 for uafklaret.

Der er enighed om, at der kan ske en miljøoptimering af både løsning A og løsning C. Herved vil der ske en forskydning af konklusionerne med hensyn til såvel de miljømæssige forhold som de økonomiske konsekvenser.

Der er enighed mellem parterne om, at de ovenfor nævnte problemstillinger i relation til løsning C er relevante. Forslagsstillerne skønner ikke, at problemerne er af samme omfang som de af Miljøministeriet fundne.

## Bilag 3

DANMARKS NATURFREDNINGSFORENING,  
den 1. august 1991

Notat nr.: 9819

J.nr.: 0471-2

**Notat i anledning af Danmarks Naturfredningsforenings foretræde for Folketingets Trafikudvalg  
om  
Forslag til anlægslov for en fast forbindelse over Øresund,  
L 178, fremsat den 2. maj 1991**

Det er ikke altid, at hensynene til både miljø og økonomien tilsiger de samme løsninger på, hvordan samfundet skal udvikle sig. Ofte oplever vi, at der er konflikt mellem miljø og økonomi, og at et godt miljø koster penge. Men valget af fast forbindelse over Øresund synes at være en klar undtagelse.

Der er en stigende mængde af ekspertud-sagn, der peger på, at den løsning, der gavner både miljøet og samfundsøkonomien bedst, er en boret tunnel med biltog.

Disse ekspertudsagn er efterhånden så åbenlyse, at løsningen boret tunnel med biltog bør undersøges til bunds, før man beslutter, hvilken type af forbindelse man skal vælge.

#### *Miljøet*

På den miljømæssige side er togtunnelen den mest fordelagtige løsning. De miljømæssige omkostninger er – globalt som lokalt – størst for den kombinerede forbindelse.

#### *Østersøen*

En række svenske og uafhængige danske forskere har udtalt deres bekymring for en forværring af Østersøens tilstand, såfremt en broforbindelse gennemføres. Østersøens saltbalance og miljø i det hele taget er overordentlig kritisk. Forskerne mener ikke, at man er i stand til at opføre en broforbindelse med garanti for, at disse balancer ikke forrykkes. Øresundsforbindelsen og en evt. kommende forbindelse over Femer Bælt er i så henseende mere kritiske end Storebælt, fordi de ligger præcis på tærsklen til Østersøen.

#### *Øresund*

Forskernes – og vores – bekymring gælder i særlig grad det lokale havmiljø. Øresund er et af vore mest værdifulde farvande. Det gælder såvel dyrelivet og plantelivet som de rekreative forhold. Det er et stort aktiv for København og Malmø, at der ligger så værdifuldt et havområde lige uden for byerne.

Den kombinerede forbindelse vil have en betydelig forudsigelig negativ virkning på dyrelivet. Fuglelivet på Saltholm med omkringliggende lavvandede områder trues ved ødelæggelse af fødeudbudet. Selv om det har været fremført, at kun få procent af EF-fuglebeskyttelsesområdet direkte berøres af forbindelsen, vil en langt større del af dette havområde varigt få ændrede forhold. Strømningsmønstret omkring Saltholm vil ændre sig. Der vil ske tilslæmning og begyndende landdannelse mellem anlægsøen og Saltholm.

I anlægsperioden vil store mængder kalkholdigt bundmateriale opløsmes og afleje sig på havbunden i vid omkreds, til skade for plante- og dyrelivet, herunder fuglenes fødeudbud.

Vi ved stadig ikke, hvor store kompensationsafgravninger det vil blive nødvendigt at foretage for at sikre uændret gennemstrømning til Østersøen. Men vi er meget bekymrede ved udsigten til, at cirka 11,5 mio. m<sup>3</sup> bundmateriale skal flyttes rundt alene på grund af dette formål.

Det skal understreges, at de skadelige følger-virkninger vil blive mange gange større i Øresund end i Storebælt, på grund af bundens indhold af kalk og det særlige dyreliv. Kalken opløsmes meget lettere end bundmaterialet i Storebælt. Og skadevirkningen på planter og dyr er større.

Til illustration heraf tjener det mangeårige sagsforløb omkring Faxe Kalk's udledninger af opslået kalk ud for Stevns Klint. Tidligere har man udledt 10.000–20.000 tons årligt, hvilket fuldstændigt har ødelagt fiskeriet i området. Storstrøms Amt har nu ud fra miljøbeskyttelsesloven krævet udledningen nedsat til 2.000 tons årligt. Dette krav er ikke blevet anket af virksomheden. Til sammenligning tjener, at ved kompensationsafgravningerne alene skal håndteres 11,5 millioner kubikmeter eller ca. 20 millioner tons. Selv om man skulle kunne begrænse et spild til ca. 10%, vil altså en mængde på cirka 1.000 gange så meget spredes i Øresund, der biologisk er et langt mere værdifuldt farvand.

### *Friluftslivet*

De ændrede havstrømme, som følger af anlægget af en kunstig halvø og en kunstig ø, vil også få den virkning, at strandene på Amagers østkyst får deres rekreative værdi ødelagt ved, at de eksisterende, publikumsvenlige strande ændres til tilgroningskyster med stillestående vand og aflejring af plantemateriale, det såkaldte »fedtmøg«, og lugtgener. Det drejer sig om badestrandene for en nærliggende bydel på cirka 150.000 mennesker.

### *Trafik, luftforurening og energiforbrug*

En af det kommende årtis største udfordringer på miljøområdet er nedbringelsen af luftforureningen og energiforbruget, og her vil trafikken i særlig grad skulle bidrage.

Over for den opgave vil anlægget af en motorvej over Øresund være et skridt i den gale retning. Det gælder både de direkte konkrete virkninger af forbindelsen og forbindelsens betydning som trafikpolitisk strømpil på kortere og længere sigt.

Selv om man i de officielle skøn regner med en trafik på motorvejen i størrelsesordenen 10.000 biler, er anlægget dimensioneret til 55.000 biler i døgnnet.

Den kombinerede forbindelse har en forøget vejtrafik over Øresund som økonomisk forudsætning. Dette er bekymrende, når svenske rapporter har godtgjort, at man gennem en takstnedsættelse kan forøge broens indtjening væsentligt, samtidig med at trafikken øges adskillige gange.

Broen vil alt andet lige intensivere den energikrævende og luftforurenende vejtrafik, ikke bare over Øresund, men også som afledet trafik, lokalt i Københavnsområdet og i resten af Danmark og Sverige.

Med etableringen af en motorvejsbro vil man modvirke overflytningen af persontrafikken og godstrafikken til jernbane.

Denne overflytning er ellers den nødvendige politik, hvis vi skal nedbringe luftforureningen og energiforbruget. Selv med den bedste tilgængelige rensningsteknologi er det ikke muligt at rense tilstrækkeligt efter bilernes forurenende udslip. Kultveilten, som er et direkte resultat af energiforbruget, kan slet ikke bortrenses. Ifølge regeringens handlingsplan for miljø og udvikling må vi alene for at fastholde transportsektorens energiforbrug på det nuværende niveau imødesee »en ændring af den eksisterende politik i videste forstand«, og det kan bl.a. medføre »indgreb i valget af transportmiddele«.

At nedbringe luftforureningen og energiforbruget kan kræve mere vidtgående tiltag.

Modsat vejforbindelsen er en ren jernbaneforbindelse med biltog ikke økonomisk bundet til en kraftig forøgelse af biltrafikken. Og den er i sig selv mere energiøkonomisk. For gods er energiforbruget kun  $\frac{1}{4}$  af vejtrafikken, og for personer er energiforbruget  $\frac{2}{3}$ .

### *Jernbanen er tilstrækkelig*

Togforbindelsen vil dække de fleste behov for transport mellem Danmark og Sverige.

For pendlingtrafikken mellem bymidterne er den fuldt ud tilstrækkelig og formentlig den hurtigste løsning, når biltrafikken til i hvert fald Københavns centrum skal yderligere begrænses, gennem endnu højere parkeringsafgifter, betalingsringe etc.

For fjerntrafikkens vedkommende er der ved anlægget af motorvejen reelt kun små tidsbesparelser at hente, om overhovedet nogen.

Det afgørende er her, at en togforbindelse med biltog ifølge alle eksperter rigeligt har transportkapacitet til at dække både den ordinære jernbanedrift og biltogsafgange hvert tiende minut – uden yderligere ventetid for trafikkanterne.

### Økonomien

Der bliver vedvarende fremsat ekspertudtalelser, som meget kraftigt sandsynliggør, at en boret jernbanetunnel med biltog er overordentlig konkurrencedygtig, set i forhold til den kombinerede forbindelse. Det ligger i, at anlægsprisen er lavere, og at flere trafikanter kan benytte det samme anlæg.

Andre eksperter med mere forstand på trafik anlæg og trafikøkonomi har i pressen og over for udvalget fremlagt deres vurderinger af de økonomiske spørgsmål. Diskussionen har sommeren igennem bølget frem og tilbage omkring disse spørgsmål.

En egentlig afklaring synes ikke at være umiddelbart forestående. Medens det står fast, at de miljømæssige omkostninger vil blive betydelige, er de økonomiske muligheder ved en tunnelforbindelse stadig meget åbne.

Der er ikke tilvejebragt virkelig grundige økonomiske analyser af økonomien ved jernbaneforbindelsen og biltoget. Man har ikke

kunnet sammenligne alternativerne på lige fod. Dette bekymrer os i Danmarks Naturfredningsforening, fordi man derved formentlig afskærer sig fra at træffe en saglig beslutning på grundlag af ligeværdige økonomiske opstillinger.

Men det er der råd for: Forslaget om en kombineret forbindelse er efterhånden kendt og kan udbydes i licitation. En boret tunnel med plads til biltog består af fire hovedbestanddele, der hver for sig kan udbydes i licitation:

- De rå tunnelrør.
- Skinner og fast jernbanemateriel.
- To terminaler, i København og Malmø.
- Rullende materiel.

Hvis man udbyder begge alternativer i licitation, vi man få et reelt billede af den økonomiske forskel. På denne måde kan man fuldt ud afklare mulighederne for at træffe et valg, der på én gang tilgodeser miljøet og samfundsøkonomien.

## Bilag 4

## Et af udvalgets spørgsmål til trafikministeren og dennes svar herpå

*Spørgsmål 7.*

»Vil man i forbindelse med vedtagelsen og gennemførelsen af anlægsloven i overensstemmelse med den praksis om uopsigelighed, der er tilkendt beboerne i området i henhold til Københavns Kommunes administration af arealerne, yde beboerne fuld erstatning i forhold til en uopsigelighed, og i bekræftende fald, er der fra ministeriets side foretaget beregninger om, hvilken udgift en sådan erstatningspligt vil medføre?«

*Svar.*

Ved ekspropriation tilkommer det de i lovgivningen instituerede særlige myndigheder og i sidste instans domstolene at tage stilling til, hvorvidt erstatning i en given situation skal ydes, og i bekræftende fald efter hvilke retningslinier erstatningen skal udmåles.

Dette helt ufravigelige princip gælder naturligvis også for de ekspropriationer, der skal gennemføres i henhold til lovens § 16.

I overensstemmelse hermed er det de nævnte myndigheds opgave at tage stilling til, om kontraktgrundlaget for beboerne i haveforeningerne, jf. svaret på spørgsmål nr. 6, gennem det i årenes løb faktisk passerede kan siges at være ændret eller suppleret med den konsekvens, at der i en vis udstrækning vil kunne ydes beboerne en kompensation for at måtte flytte.

Ministeriet må således i denne sag som i andre ekspropriationssager afholde sig fra at tilkendegive, hvorledes et opkommende erstatningsspørgsmål efter ministeriets opfattelse bør afgøres.

I betragtning af de særlige omstændigheder, der foreligger i denne sag, vil ministeriet dog for sit vedkommende ikke være afvisende over for en forligsmæssig ordning, eventuelt med de erstatningsfastsættende myndigheders mellemkomst.

Det følger af det anførte, at ministeriet ikke har kunnet foretage en særlig beregning af størrelsen af den kompensation, der i givet fald skal ydes de beboere i haveforeninger, som må flytte som følge af anlæggets gennemførelse.

Til lovforslag nr. L 178. Tilføjelse til tillægsbetænkning afgivet af Trafikudvalget den 13. august 1991

## Tilføjelse til tillægsbetænkning

over

### Forslag til lov om anlæg af fast forbindelse over Øresund

Efter at udvalget den 9. august 1991 afgav tillægsbetænkning over lovforslaget, har udvalget fra trafikministeren modtaget en skrivelse af 8. august 1991 om Øresundsforbindelsen fra EF-Kommissionens Generaldirektorat for Miljø og regeringens svar herpå af 12. august 1991. Begge skrivelser er optrykt som bilag til tilføjelsen til tillægsbetænkningen. Udvalget har i den anledning afholdt 2 møder og har herunder stillet spørgsmål til trafikministeren og miljøministeren, som disse har besvaret skriftligt og i samråd.

Udvalget har herefter endvidere modtaget referat af mødet den 12. august 1991 i Bruxelles mellem danske embedsmænd og direktør Jørgen Henningsen, EF-Kommissionens Generaldirektorat for Miljø. Mødereferatet er ligeledes optrykt som bilag.

Som bilag optrykkes desuden trafikministerens skrivelse af 13. august 1991, hvori ministeren i forlængelse af det afholdte samråd besvarer et spørgsmål vedrørende fremgangsmåden ved en ændring af udformningen af Øresundsforbindelsen.

Udvalget har tillige modtaget skriftlige henvendelser fra:

Danmarks Naturfredningsforening,  
Dragør Kommune,  
Gaardmand, Arne,  
Initiativrådet,  
Københavns og Frederiksberg Kommuner,  
Københavns, Frederiksborg og Roskilde  
Amtskommuner,

Miljøforeningen for Taarnby Landsbyen,  
Miljöpartiet de gröna i Sveriges Riksdag og  
Rørgruppen, Tårnby.

Herefter ønsker et *flertal* (Socialdemokratiets, Det Konservative Folkepartis, Venstres og Centrum-Demokraternes medlemmer af udvalget) at udtale følgende:

Som bilag til tilføjelsen til tillægsbetænkningen er der som nævnt optrykt en brevveksling mellem EF-Kommissionen og den danske regering. Det fremgår heraf, at den foreslåede anlægslov vedrørende Øresundsforbindelsen efter regeringens opfattelse falder ind under den særlige regel i VVM-direktivets artikel 1, stk. 5.

Flertallet tilslutter sig denne opfattelse.

Der er endvidere enighed mellem regeringen og flertallet om, at det er vigtigt at inddrage offentligheden og de berørte myndigheder og organisationer i den nærmere fastlæggelse af projektet.

Trafikministeren vil derfor forud for den endelige udformning af forbindelsen og tilslutningsanlæggene samt fastlæggelsen af miljømålsætningen, jf. lovforslagets § 4, sørge for, at der afholdes høringer af disse efter samme principper som dem, der skulle have været fulgt, hvis VVM-direktivets almindelige regler havde været gældende.

Flertallet henviser i øvrigt til det af flertallet anførte i tillægsbetænkningen af 9. august 1991.



Et *mindretal* (Socialistisk Folkepartis, Fremskridtspartiets og Det Radikale Venstres medlemmer af udvalget) finder, at den seneste udvikling i sagen understreger, at flertallet ikke på noget tidspunkt har haft et reelt ønske om at lytte til andre end egne synspunkter. Mindretallet skal understrege, at der fra direktør i Kommissionens Generaldirektorat for Miljø Jørgen Henningsens side som oplyst blot er tale om foreløbige vurderinger, og at han ikke havde mandat til at tage endelig stilling til sagen. Endvidere kan direktør Jørgen Henning-

sens udsagn ikke tages til indtægt for, at Danmark kan undgå problemer med EF-Kommissionen.

Mindretallet finder derfor fortsat, at beslutningen burde udskydes og alternative løsningsmuligheder inddrages.

Et *andet mindretal* (Kristeligt Folkepartis medlem af udvalget) henviser til det af mindretallet anførte i tillægsbetænkningen af 9. august 1991.

*Tove Lindbo Larsen (S) Ole Espersen (S) Søren Hansen (S) J. K. Hansen (S) fmd.*

*Helge Mortensen (S) Kaj Poulsen (S) Løvig Simonsen (S) Tommy Dinesen (SF)*

*Arne Melchior (CD) Aagaard (KF) Agnete Laustsen (KF) Svend Heiselberg (V)*

*Helge Sander (V) Ernst B. Schmidt (FP) nfm. Ole Donner (FP) Lone Dybkjær (RV)*

*Inger Stilling Pedersen (KRF)*

Den 9. august 1991  
Trafikudvalget  
Folketinget

**Bilag 1**

Hermed følger et brev fra Kommissionens Generaldirektorat for Miljø af 8. august 1991 om byggeriet af Øresundsforbindelsen.

Henvendelsen vil blive besvaret snarest muligt.

Udvalget vil modtage den danske regerings besvarelse.

85 eksemplarer af dette brev med bilag vedlægges.

Med venlig Hilsen

KAJ IKAST

H. E. Ambassadør Jakob Rytter  
Danmarks Faste Repræsentant  
ved de europæiske Fællesskaber

Bruxelles, den 8. august 1991

Hr. ambassadør

I fortsættelse af vores brevveksling af 26. marts 1991 og 14. maj 1991 vedrørende planerne om en fast Øresundsforbindelse skal jeg henlede Deres regerings opmærksomhed på de foreløbige resultater af gennemgang af sagen i Generaldirektoratet Miljø, Nuklear Sikkerhed og Civilbeskyttelse (GD XI).

Vi har noteret os, at De i Deres brev af 14. maj 1991 ikke udtrykkeligt har anført, at Deres regering betragter projektet som undtaget fra reglerne i Rådets Direktiv af 27. maj 1985 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (85/337/EØF) og at der, forud for beslutningen om projektet, er foretaget omfattende undersøgelser af forbindelsens mulige indvirkning på miljøet.

På den anden side fremgår det ikke af Deres skrivelse af 14. maj 1991, at Deres regering har taget skridt til en fuldstændig gennemførelse af direktivets procedurer, herunder høringsprocedurerne i artikel 6.

I den forbindelse gør jeg Dem opmærksom på, at muligheden for efter Direktivets artikel 1, stk. 5, at undlade fuldstændig gennemførelse af Direktivets bestemmelser er betinget af, at projektet »i enkeltheder vedtages ved en særlig national lov«.

GD XI har gennemgået det fremsendte lovforslag (L 178 af 2. maj 1991). Man har ikke ved denne gennemgang følt sig overbevist om, at forslaget lægger op til en beslutning, der bindende fastlægger projektet i enkeltheder.

Man har konstateret, at trafikministeren bemyndiges til efter lovens vedtagelse at træffe dispositioner vedrørende udformningen ud fra hensyn til, hvad der er økologisk motiveret, teknisk muligt og økonomisk rimeligt.

GD XI har noteret sig de danske synspunkter vedrørende indgrebene i de to særskilt beskyttede områder 110 og 111 under Rådets Direktiv af 2. april 1979 om beskyttelse af vilde fugle (79/409/EØF).

Det ville have været ønskeligt, om der havde foreligget resultater af forhandlinger mellem klagerne og de danske myndigheder vedrørende disse beskyttede områder, således som offentlighedsprocedurerne i vurdering af indvirkning på miljøet – Direktiv 85/337/EØF – ville have medført, blandt andet for om muligt at have fået en afklaring af en række spørgsmål, hvorom der tydeligvis hersker videnskabelig uenighed.

Kommissionen har endnu ikke haft mulighed for endeligt at tage stilling til disse komplicerede spørgsmål, men skal i øvrigt henvise til, at de Europæiske Fællesskabers Domstol den 28. februar 1991 i sagen C 67/89 (Kommissionen/Tyskland, »Leydebucht«), har givet udtryk for en restriktiv opfattelse af medlemsstaternes muligheder for indgreb i særskilt beskyttede områder (se især afsnit 21 og 22 i Domstolens afgørelse).

Jeg lægger vægt på, at Deres regering bliver bekendt med disse overvejelser inden den forestående debat i Folketinget og håber hermed at kunne bidrage til en beslutning hvor der ikke efterfølgende vil være tvivl om projektets forenelighed med EF-lovgivningen.

For god ordens skyld skal jeg gøre opmærksom på, at Kommissionen ikke har haft lejlighed til formelt at tage stilling til de fremsførte klager.

Modtag, hr. ambassadør, forsikringen om min udmærket højagtelse.

Jørgen Henningsen

P.v.

L. H. BRINKHORST  
Generaldirektør

Den 12. august 1991  
Folketingets Trafikudvalg  
Folketinget

**Bilag 2**

I fortsættelse af brev af 9. august 1991 følger hermed kopi af regeringens brev af d.d. til Kommissionen, der besvarer Kommissionens brev af 8. august 1991 vedrørende Øresundsforbindelsen.

Endvidere vedlægges til orientering kopi af Kommissionens brev af 22. marts 1991 og kopi af den danske regerings svar af 14. maj 1991.

Der vedlægges endvidere direktiv 85/337/EØF om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (VVM-direktivet) og direktiv 79/409/EØF om beskyttelse af vilde fugle.

85 eksemplarer af dette brev med bilag vedlægges.

Med venlig hilsen

KAJ IKAST

Den 12. august 1991

## Kommissionen for De Europæiske Fælleskaber

Under henvisning til Kommissionens brev af 8. august 1991 – GD XI/011115 – vedrørende Øresundsforbindelsen skal den danske regering meddele følgende:

På dansk initiativ blev der på embedsmandsplan den 20. marts 1991 afholdt et møde med Kommissionen, hvor der blev redegjort for projektet, og herunder specielt for de omfattende miljøundersøgelser, idet Kommissionen samtidig modtog alle relevante undersøgelsesrapporter. Samtidig blev det fra dansk side tilbudt at fremkomme med de yderligere oplysninger, som Kommissionen måtte ønske.

Efter mødet anmodede Kommissionen i brev af 22. marts 1991 om den danske regerings synspunkter i anledning af, at der var indgivet nogle klager vedrørende projektet, der efter klagerens opfattelse ville indebære en krænkelse af direktiv 85/337/EØF om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (VVM-direktivet) samt af direktiv 79/409/EØF om beskyttelse af vilde fugle.

I brev af 14. maj 1991 redegjorde den danske regering for sine synspunkter.

Umiddelbart inden den berammede 3. behandling, hvor Folketinget skal tage endelig stilling til lovforslaget om Øresundsforbindelsen, har regeringen modtaget det ovennævnte brev af 8. august 1991, hvori Kommissionen på ny rejser spørgsmål om projektets forhold til VVM-direktivet og fuglebeskyttelsesdirektivet.

Det fremgår af brevet fra Generaldirektoratet, at Kommissionen ikke har haft lejlighed til formelt at tage stilling til de fremførte klager.

### *I. VVM-direktivet*

1. Lovforslaget om anlæg af en fast forbindelse over Øresund er omfattet af artikel 1, stk. 5, i VVM-direktivet.

Artikel 1, stk. 5, fastsætter, at dette direktivs regler om fremgangsmåden m.v. for vurderingen af store anlægsprojekters miljømæssige virkninger ikke finder anvendelse på »projek-

ter, der vedtages i enkeltheder ved en særlig national lov, idet de mål, der forfølges ved dette direktiv, herunder at stille oplysninger til rådighed, nås gennem lovgivningsprocessen.«

Bestemmelsen skal ifølge sin egen formulering og ifølge præambelns betragtning 12 ses som et udslag af, at direktivets mål, herunder stille oplysninger til rådighed, nås gennem lovgivningsprocessen. De nationale forfatninger i de 12 medlemsstater indeholder med henblik på at sikre den demokratiske debat regler om forberedelsen af nationale love og sikrer herunder en grundig offentlig debat også af miljøspørgsmål på grundlag af oplysninger, som indeholdes i lovforslag, eller oplysninger, som de nationale parlamenter modtager fra vedkommende minister.

De reale hensyn, som ligger til grund for direktivet, tilgodeses ved den nationale lovgivningsprocedure.

Bestemmelsen i artikel 1, stk. 5, angår efter sin ordlyd »projekter, der vedtages i enkeltheder ved en særlig national lov«. Denne ordlyd må fortolkes i lyset af de ovenfor angivne reale hensyn, som ligger til grund for direktivet.

Denne formulering må på den ene side indebære, at det ikke er tilstrækkeligt til, at et projekt falder uden for direktivets anvendelsesområde, at der i en generel bevillingslov – f.eks. den danske finanslov – er medtaget lovhjemmel til at iværksætte et projekt, jf. også ordene »en særlig national lov«. Parlamenters drøftelser af sådanne bevillingshjemler vil jo i almindelighed heller ikke omfatte miljømæssige aspekter, og det er derfor ud fra de reale hensyn bag direktivet helt naturligt, at reglerne om høring m.v. skal iagttages, når vedkommende minister senere udnytter bevillingshjemlen og træffer afgørelse om et projekts iværksættelse.

Betingelsen om, at der skal foreligge »en særlig national lov«, ville i og for sig være opfyldt ved en national bemyndigelseslov, der helt kortfattet og uden særlig specifikation bemyndigede en nærmere angiven minister til

f.eks. at træffe bestemmelse om, hvorvidt og i givet fald i hvilket omfang og under hvilke betingelser der skal bygges motorveje i det pågældende land. Men her får det betydning, at der efter artikel 1, stk. 5, skal være tale om projekter, der vedtages »i enkeltheder« ved en særlig national lov. En generel bemyndigelse giver jo ikke offentligheden og miljømyndighederne nogen nærmere information om, hvilke projekter der nærmere skal igangsættes, og dermed heller ikke mulighed for at komme med specifikke og begrundede miljøindsigelser.

På den anden side angiver bestemmelsen ikke en bestemt detaljeringsgrad. Der kan således ikke stilles krav om, at projektet i alle detaljer skal være beskrevet i den pågældende lov.

Man kan heller ikke fortolke bestemmelsen i VVM-direktivets artikel 1, stk. 5, således, at den stiller krav om, at de pågældende love skal indeholde de samme oplysninger som dem, der nærmere opregnes i direktivets artikel 5 og bilag III, og at f.eks. kravet om forudgående høring i artikel 6 skal være fulgt. En sådan fortolkning ville indebære, at direktivets særlige regel blev indholdsløs. Hvis man skulle opfylde direktivets procedureregler for at være omfattet af direktivets særlige regel i artikel 1, stk. 5, ville der ikke være grund til at have denne regel i direktivet.

Bestemmelsen er medtaget i VVM-direktivet i respekt af, at større anlægsarbejder i visse medlemsstater besluttet gennem anlægslove, og at de nationale lovgivningsprocedurer i den forbindelse giver fuldt tilstrækkelig sikkerhed for, at miljøhensyn tages i betragtning.

På denne baggrund er det regeringens opfattelse, at artikel 1, stk. 5, omfatter projekter, som vedtages ved særlige nationale love, og som indeholder en sådan konkretisering af projektet, at man har skabt grundlag for, at den nationale lovgivningsprocedure kan sikre en offentlig debat om de miljømæssige virkninger af det pågældende projekt.

2. Lovforslaget om anlæg af fast forbindelse over Øresund er lovteknisk opbygget som en relativt kortfattet lovtekst, der uddybes ved lovforslagets bemærkninger og ved den aftale mellem Danmark og Sverige med dertil knyttede bilag, som er optaget som bilag til lovforsla-

get. Om den retlige betydning af ministres bemærkninger til lovforslag og af optagelsen af den nævnte aftale som bilag til lovforslaget henvises til det, som er anført nedenfor.

Den foreslåede lov fastsætter i § 1, at den som bilag til lovforslaget optagne aftale af 23. marts 1991 mellem Danmark og Sverige om en fast forbindelse over Øresund (Øresundsforbindelsen) kan ratificeres på Danmarks vegne. Herved henviser den foreslåede lov til den nærmere beskrivelse af denne forbindelse, som findes i denne aftale og bilagene til denne.

Efter en vedtagelse af loven og en efterfølgende ratifikation af den dansk-svenske aftale bliver regeringen såvel efter den nationale lovgivning som efter folkeretten forpligtet til at gennemføre projektet, således som beskrevet i den dansk-svenske aftale med dertil knyttede bilag.

Denne aftale indeholder i sig selv en beskrivelse af Øresundsforbindelsen, og denne beskrivelse uddybes relativt detaljeret i bilag 1 til aftalen, der giver en nærmere beskrivelse af forbindelsens linieføring og tekniske udformning, ligesom et vedhæftet kort »i hovedsagen« angiver linieføringen for forbindelsen. Ordene »i hovedsagen« angiver, at der kan blive tale om mindre fravigelser under iagttagelse af den fremgangsmåde for detailprojekteringen, som foreskrives bl.a. i den danske lov, herunder dennes § 4, jf. om denne bestemmelse nedenfor. Bemyndigelsesbestemmelserne i lovforslagets §§ 2-3 og § 15, nr. 1 må på tilsvarende måde forstås i overensstemmelse med den nævnte beskrivelse i aftalen mellem Danmark og Sverige og de dertil knyttede bilag. Hertil kommer, at også lovforslagets bemærkninger – der ligeledes er bindende for regeringen – indeholder en mere detaljeret beskrivelse af de anlægsarbejder, som skal udføres.

De miljømæssige forhold er særskilt omtalt i den foreslåede lovs § 4, der fastsætter, at den endelige udformning af Øresundsforbindelsen og tilslutningsanlæg skal foretages under hensyn til, hvad der er økologisk motiveret, teknisk muligt og økonomisk rimeligt, således at skadelige virkninger på miljøet forebygges. Der skal opstilles en kvalitetsmålsætning for anlæggenes miljøeffekter i Østersøen og Øresund samt på land, der tillige med et overvågnings- og kontrolprogram skal godkendes med

tilslutning fra miljøministeren inden igangsættelsen af anlægsarbejderne.

Denne bestemmelse i lovforslagets § 4 om de miljømæssige forhold er nærmere uddybet ved lovforslagets bemærkninger, jf. navnlig side 6–10. Som det fremgår heraf, er der i forbindelse med forberedelsen af den dansk-svenske aftale og således også af lovforslaget i løbet af 1980'erne foretaget en række undersøgelser af de miljømæssige konsekvenser af en fast forbindelse over Øresund. Endvidere er der på dansk side i efteråret 1990 gennemført supplerende undersøgelser, som er vurderet i sammenhæng med tidligere undersøgelser, og som i marts 1991 er offentliggjort i en særlig rapport: »Miljø Øresund 1991 – Den faste forbindelse København–Malmø«, hvortil der er henvist i lovforslagets bemærkninger. Som fremhævet side 17 i bemærkningerne til lovforslaget tilstræbes det at forbedre anlæggenes miljøeffekter i forhold til den detaljerede beskrivelse heraf i rapporten. Ud over at høre alle berørte myndigheder har man offentliggjort rapporten og de undersøgelsesrapporter, der ligger til grund for udarbejdelsen heraf, og herved givet offentligheden mulighed for at udtale sig. Regeringen har endvidere sendt rapporten bl.a. til Østersølandene, der således også har fået lejlighed til at udtale sig om de miljømæssige spørgsmål.

Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, at det er på grundlag af disse meget omfattende undersøgelser og vurderinger, at den dansk-svenske aftale er indgået, og der er gennem lovforslagets bemærkninger og den dansk-svenske aftale med dertil knyttede bilag sket en konkretisering af projektet og således lagt nogle nærmere angivne rammer for Øresundsforbindelsens nærmere gennemførelse. Som det fremgår af § 4 og lovforslagets bemærkninger, forudsættes der derudover opstillet en kvalitetsmålsætning for anlæggets miljøeffekter, og der skal ved den endelige udformning og detailprojektering i samråd med miljøministeren foretages en nøje vurdering af anlæggets miljømæssige konsekvenser.

For så vidt angår spørgsmålet om Østersøens vandmiljø fremgår det af lovforslagets side 8, at der senere vil blive taget nærmere stilling til spørgsmålet om kompensationsafgravninger, og at der i den forbindelse vil blive inddraget et internationalt ekspertpanel, hvorefter

spørgsmålet vil blive forelagt Folketinget. Der vil i det hele blive anvendt en procedure, der indebærer orientering af de berørte myndigheder og organisationer og offentligheden.

Den fremgangsmåde, som er anvendt i den foreslåede lov vedrørende Øresundsforbindelsen, indebærer, at der på grundlag af omfattende undersøgelser og vurderinger, også af de miljømæssige aspekter, opstilles nogle specifikke rammer for forbindelsens udformning, men således at yderligere undersøgelser og erfaringsmateriale kan påvirke detailprojekteringen inden for de fastlagte rammer. Fremgangsmåden er helt sædvanlig og nødvendig i forbindelse med så store anlægsarbejder, hvor detailprojekteringen nødvendigvis må foregå løbende og justeres i lyset af de erfaringer, der indvindes undervejs.

3. Forslaget til lov om anlæg af fast forbindelse over Øresund er i lovteknisk henseende udformet på en måde, der svarer til, hvad der er sædvanligt efter dansk praksis. Bestemmelserne i selve den foreslåede lov er som fremhævet ovenfor uddybet dels ved omfattende bemærkninger til lovforslaget (forslagets side 3–18), dels ved den som bilag til lovforslaget optagne aftale mellem Danmarks regering og Sveriges regering om en fast forbindelse over Øresund med dertil knyttede bilag.

En nærmere vurdering af den foreslåede lovs indhold og rækkevidde og herunder de forpligtelser, den pålægger regeringen, kan efter dansk ret ikke foretages alene ud fra lovens tekst, men må i lige så høj grad inddrage lovforslagets bemærkninger og herunder den som bilag til lovforslaget optagne aftale mellem Danmark og Sverige med dertil knyttede bilag, som loven skal give regeringen det retlige grundlag for at ratificere fra dansk side. Også udtalelser fra vedkommende folketingsudvalg inddrages i fortolkningen.

I den forbindelse må det fremhæves, at der i de enkelte EF-medlemslande er en noget forskellig praksis med hensyn til detaljeringsgraden i love og med hensyn til betydningen af motivbemærkninger. I dansk ret tillægges de bemærkninger, som en minister fremkommer med ved fremsættelsen af et lovforslag, overordentlig stor vægt for fortolkningen af lovforslaget, idet disse bemærkninger danner grundlaget for hele behandlingen i Folketinget og her-

under også drøftes indgående i det folketingsudvalg, som behandler lovforslaget mellem 1. og 2. behandlingen og eventuelt også mellem 2. og 3. behandlingen i Folketinget.

Den udformning af projektet, som således er angivet i lovforslaget og bemærkningerne hertil, i aftalen mellem den danske og den svenske regering, og som i øvrigt er tilkendegivet under Folketingets behandling af lovforslaget, er retligt bindende for vedkommende minister og de selskaber, der skal forestå gennemførelsen af anlægget.

4. Det er fremhævet ovenfor, at bestemmelsen i direktivets artikel 1, stk. 5, må forstås således, at projekter, som vedtages ved særlige nationale love, og som indeholder en sådan konkretisering af projektet, at man herved har skabt grundlag for, at den nationale lovgivningsprocedure kan sikre en offentlig debat om de miljømæssige virkninger af det pågældende projekt, falder uden for anvendelsesområdet for VVM-direktivet.

Den foreslåede lov om anlæg af fast forbindelse over Øresund kan, som der nærmere er redegjort for ovenfor, ikke læses isoleret, men må læses i sammenhæng med lovforslagets bemærkninger og den som bilag til lovforslaget optagne dansk-svenske aftale med dertil knyttede bilag, idet disse efter dansk ret er af afgørende betydning for fastlæggelsen af lovens nærmere indhold.

Lovteksten, lovforslagets bemærkninger og den dansk-svenske aftale med dertil knyttede bilag, herunder kortmateriale, giver tilsammen efter regeringens opfattelse en så indgående beskrivelse af projektet og dets miljømæssige virkninger, der er nærmere belyst ved offentliggjorte undersøgelser, at anlægsloven opfylder betingelserne for at være omfattet af bestemmelsen i VVM-direktivets artikel 1, stk. 5.

Baggrunden for denne bestemmelse er, som fremhævet ovenfor, hensynet til, at der stilles oplysninger til rådighed for offentligheden m.v., således at der sker en vurdering af anlægsprojekters miljømæssige virkninger. I betragtning af de oplysninger, der er indeholdt i lovforslaget, den dansk-svenske aftale samt de rapporter, der er udarbejdet om de miljømæssige spørgsmål, må hensynet bag direktivet således være tilgodeset, idet alle interesserede har haft lejlighed til at ytre sig i den offentlige

debat, ligesom de frit har kunnet henvende sig til Folketinget og herunder kunnet anmode om foretræde for det folketingsudvalg (Folketingets Trafikudvalg), som behandler lovforslaget.

Det kan i den forbindelse oplyses, at Folketinget havde sin første grundige drøftelse af projektet under en forespørgselsdebat den 19. marts 1991, at lovforslaget blev fremsat den 2. maj 1991, at lovforslaget var til 1. behandling den 8. maj 1991, at forslaget blev henvist til Folketingets Trafikudvalg, der afgav betænkning over forslaget den 29. maj 1991, at forslaget var til 2. behandling i Folketinget den 31. maj 1991, at forslaget herefter blev henvist til fornyet behandling i Folketingets Trafikudvalg, der har afgivet tillægsbetænkning den 9. august 1991, og at 3. behandling af lovforslaget er berammet til den 14. august 1991.

Til orientering vedlægges Trafikudvalgets betænkning af 29. maj 1991 og tillægsbetænkning af 9. august 1991.

Det forhold, at der i en anlægslov, der i enkeltheder beskriver projektet på samme måde som den foreslåede lov vedrørende Øresundsforbindelsen, lægges op til, at der senere i forbindelse med detailprojekteringen vil kunne foretages visse justeringer i lyset af yderligere undersøgelser og vurderinger, kan ikke indebære, at betingelserne i artikel 1, stk. 5, for, at projektet ikke er omfattet af VVM-direktivet, ikke skulle være opfyldt. Denne fremgangsmåde har jo til formål at gennemføre en yderligere sikring af hensynet til miljøbeskyttelsen.

## *II. Fuglebeskyttelsesdirektivet*

Den danske regering har i forlængelse af de oplysninger, der blev givet under mødet den 20. marts 1991, i sit brev af 14. maj 1991 givet en omfattende redegørelse for Øresundsforbindelsens forhold til fuglebeskyttelsesdirektivet.

Kommissionen anfører imidlertid i sit brev af 8. august 1991, at Kommissionen endnu ikke har haft mulighed for endeligt at tage stilling hertil.

Da der i Kommissionens brev på trods heraf anføres nogle betragtninger vedrørende fuglebeskyttelsesdirektivet, finder den danske regering anledning til at gentage hovedsynspunktet i brevet af 14. maj 1991, hvorefter Øresundsfor-



bindelsen ikke er i strid med fuglebeskyttelsesdirektivet, fordi anlæggets effekter på fuglelivet knyttet til fuglebeskyttelsesområderne ikke går ud over rammerne af direktivets regler.

I øvrigt skal regeringen i det hele henvise til de bemærkninger, der fremgår af brevet af 14. maj 1991, med den tilføjelse, at der ikke under lovgivningsproceduren er fremkommet synspunkter, der giver anledning til ændrede vurderinger.

Med hensyn til område 111 på Vestamager skal regeringen yderligere tilføje, at anlæggets virkninger på fuglelivet må karakteriseres som minimale.

For så vidt angår Kommissionens bemærkninger om afgørelsen fra De Europæiske Fællesskabers Domstol af 28. februar 1991 i sagen om »Leybucht« bemærkes, at den danske regering altid har lagt vægt på en effektiv beskyttelse af fuglebeskyttelsesområderne og således i sin administration – på linie med Domstolens synspunkter (præmis 22) – heller ikke har anset sidste led i artikel 2 i fuglebeskyttelsesdirektivet som en undtagelsesbestemmelse med den virkning, at der med henvisning hertil kan foretages indgreb, der har væsentlig betydning for formålet med direktivets artikel 4.

Den danske regering tillægger – som det vil være Kommissionen bekendt – direktivet stor betydning og kan i den forbindelse henvise til, at Danmark har udpeget i alt 111 fuglebeskyttelsesområder med et samlet areal på ca. 9.500 km<sup>2</sup>, som både forholdsmæssigt og absolut udgør en væsentlig del af Fællesskabets netværk af fuglebeskyttelsesområder, samt til de rapporter om direktivets implementering, der løbende er blevet tilsendt Kommissionen i henhold til direktivets bestemmelser herom.

På linie hermed agter regeringen i øvrigt at sørge for, at der foretages foranstaltninger til gavn for fuglelivet i begge de berørte fuglebeskyttelsesområder.

### *III. Afsluttende bemærkninger*

Under henvisning til det anførte finder den danske regering, at projektet vedrørende Øresundsforbindelsen er i overensstemmelse med de to direktiver.

Under hensyn til, at den endelige behandling af lovforslaget er berammet til den 14. august 1991, finder regeringen det hensigtsmæssigt, at man fra dansk side får lejlighed til under et møde med Kommissionen nærmere at redegøre for og uddybe sine synspunkter.

Regeringen foreslår, at dette møde finder sted i dag.

Med venlig hilsen

KAJ IKAST

## Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber

Bruxelles, den 22. marts 1991

H. E. Ambassadør Jakob Rytter  
Danmarks Faste Repræsentant  
ved De Europæiske Fællesskaber

Hr. ambassadør

Kommissionen har modtaget flere klager vedrørende planerne om gennemførelsen af en fast forbindelse over Øresund mellem København og Malmø. Klagerne oplyser, at disse planer ventes stadfæstet ved en aftale mellem den danske og den svenske regering, som er nært forestående.

Klagerne anfører, at de foreliggende planer indebærer krænkelse af direktiv 79/409/EØF om beskyttelse af vilde fugle, idet en del af projektet indebærer opførelsen af en kunstig ø, som delvis forudsættes placeret i et område omkring Saltholm, som er udpeget som et særligt beskyttet område i henhold til direktivets artikel 4.

Der henvises til EF-fuglebeskyttelsesområde nr. 110. Videre anføres det, at vejforbindelsen til tunnel- og broforbindelsen tænkes ført igennem det særligt beskyttede område på Vestamager, EF-fuglebeskyttelsesområde nr. 111.

Det anføres yderligere, at projektets vedtagelse vil indebære en krænkelse af direktiv 85/337/EØF om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet. Herunder peges der på, at den danske regerings rapporter om projektets væsentlige miljøpåvirkninger har været holdt hemmelige, indtil den endelige politiske enighed om projektet var opnået. Det hævdes, at den danske regering offentligt har tilkendegivet, at den agter at søge den nødvendige lovgivning gennemført på meget kort tid i Folketinget. Ifølge klagerne fremgår det af det nu officielt tilgængelige materiale, at projektet vil have en nega-

tiv påvirkning på indstrømningen af iltholdigt saltvand til Østersøen. Det anføres, at den danske regering ikke på nuværende tidspunkt har taget skridt til at underrette Forbundsrepublikken Tyskland om dette.

Da det foreligger oplyst for Kommissionen, at projektet vil blive vedtaget i Danmark ved en særlig anlægslov, skal man henlede den danske regerings opmærksomhed på artikel 1 (5) i direktiv 85/337/EØF, hvori det klart antages, at de mål, som forfølges gennem direktivet, herunder at stille oplysninger til rådighed, nås gennem lovgivningsprocessen. Efter Kommissionens opfattelse må et af de mål, hvortil der henvises i artikel 1 (5), være, at der sker underretning af en anden medlemsstat efter princippet i artikel 7, hvis det må konstateres, at et projekt vil kunne få betydelig indvirkning på miljøet i denne medlemsstat. Der henvises herved særlig til det ovenfor anførte om en forringelse af vandkvaliteten i Østersøen, som i givet fald må antages at kunne have en sådan betydning for Forbundsrepublikken Tyskland.

Kommissionen har på et møde den 20. marts med repræsentanter for Skov- og Naturstyrelsen og Trafikministeriet i Danmark modtaget det foreliggende, officielle redegørelsesmateriale om projektets miljøpåvirkninger. Dette materiale vil blive nærmere gennemgået i den kommende tid.

I anledning af de rejste klager skal jeg anmode Dem om snarest muligt og senest inden 2 måneder at meddele mig Deres regerings synspunkt vedrørende de anførte klagepunkter.

Modtag, hr. ambassadør, forsikringen om min mest udmærkede højagtelse.

L. J. BRINKHORST  
Generaldirektør

Den 14. maj 1991

Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber  
Generalsekretariatet

### Besvarelse af Kommissionens henvendelse vedrørende en række klager i forbindelse med planerne om en fast Øresundsforbindelse

I brev af 22. marts 1991 har Kommissionen anmodet om den danske regerings synspunkter vedrørende en række klager angående planerne om etablering af en fast forbindelse over Øresund mellem København og Malmø.

Det fremgår, at klagerne har anført, at en vedtagelse af projektet vil indebære en krænkelse af direktiv 85/337/EØF om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet samt af direktiv 79/409/EØF om beskyttelse af vilde fugle.

Spørgsmålet om etablering af en fast forbindelse over Øresund har været genstand for meget omfattende dansk-svenske undersøgelser, herunder vedrørende de miljømæssige forhold, gennem en meget lang årrække, idet formålet herved har været at tilvejebringe det nødvendige grundlag for en beslutning herom.

Resultatet af disse undersøgelser foreligger i en række rapporter, der er offentliggjort i perioden 1962-89.

I 1990 blev der indledt fornyede drøftelser mellem den danske og den svenske regering om en fast forbindelse over Øresund i form af en kombineret forbindelse for jernbane- og vejtrafik mellem København og Malmø, og samtidig besluttede den danske regering, at der skulle foretages en række omfattende supplerende undersøgelser og vurderinger vedrørende den faste forbindelses betydning for miljøet i tilslutning til de tidligere foretagne undersøgelser.

Disse undersøgelser og vurderinger af indvirkningen på miljøet har omfattet de emner, der er omhandlet i bilag III til direktiv 85/337/EØF, men har ikke været begrænset hertil.

Direktivet har således dannet udgangspunkt for tilrettelæggelsen af vurderingerne.

Undersøgelserne og vurderingerne blev afsluttet i begyndelsen af 1991 og omfatter rapporter på i alt mere end 1.500 sider, der er ud-

arbejdet af danske offentlige myndigheder og private rådgivningsvirksomheder.

Under et møde mellem repræsentanter for Kommissionen og den danske regering den 20. marts 1991 har Kommissionen modtaget disse rapporter og den sammenfattende rapport »Miljø - Øresund 1991 - Den faste forbindelse København-Malmø«, ligesom der nærmere blev redegjort for undersøgelsesprogrammet.

Samtlige rapporter er offentliggjort i begyndelsen af marts, og den danske regering må derfor afvise den af klagerne fremførte påstand om hemmeligholdelsen heraf som aldeles grundløs.

Den danske og den svenske regering indgik den 23. marts 1991 en aftale om en fast forbindelse over Øresund mellem København og Malmø.

Denne aftale er indgået under forbehold af ratifikation, som først kan ske efter samtykke fra det danske Folketing og den svenske Riksdag.

Øresundsforbindelsen vil indebære etablering af en trafikforbindelse, der er af central samfundsmæssig betydning for de to lande, og regeringsaftalen om Øresundsforbindelsen skal bl.a. ses i lyset af skabelsen af det indre marked i Fællesskabet og de svenske overvejelser om at søge optagelse i Fællesskabet.

Der er den 2. maj 1991 fremsat vedlagte forslag til lov om anlæg af fast forbindelse over Øresund, der herefter vil blive undergivet sædvanlig behandling i Folketinget.

Det fremgår af lovforslaget og bemærkningerne hertil, at den danske regering tillægger de miljømæssige spørgsmål central betydning ved etablering af Øresundsforbindelsen, således at der vil blive taget så meget hensyn til miljøet, som det er muligt i forbindelse med etablering af et anlægsarbejde af denne størrelse.

Lovforslagets § 4 indebærer, at den endelige udformning af Øresundsforbindelsen, herunder anlæggene på land, skal foretages under hensyn til, hvad der er økologisk motiveret, teknisk muligt og økonomisk rimeligt, således at skadelige virkninger på miljøet forebygges.

Der vil blive udarbejdet en kvalitetsmålsætning for anlæggenes miljøeffekter i Østersøen og Øresund samt på land inden igangsættelse af anlægsarbejderne. Der vil ligeledes blive udarbejdet et miljøovervågnings- og kontrolprogram.

Det er således den danske regerings generelle udgangspunkt, at den endelige projektering m.v. af Øresundsforbindelsen må ske ud fra et krav om en fortløbende hensyntagen til miljøet, og der vil derfor i det videre arbejde blive gennemført yderligere undersøgelser.

Det gælder således spørgsmålet om Østersøens vandmiljø, hvorved bemærkes, at den danske regering har underrettet Forbundsrepublikken Tyskland om den indgåede aftale mellem Danmark og Sverige samt om undersøgelserne vedrørende den faste forbindelses miljøeffekter, herunder i relation til Østersøens vandmiljø.

For så vidt angår spørgsmålet om direktiv 79/409/EØF om lov om beskyttelse af vilde fugle skal den danske regering indledningsvis erindre om, at Danmark har udpeget et meget stort antal fuglebeskyttelsesområder i forhold til landets størrelse.

Danmark har således udpeget 111 lokaliteter med et samlet areal på i alt ca. 9.500 km<sup>2</sup> og har herved ydet et meget væsentligt bidrag til etablering af et netværk af EF-fuglebeskyttelsesområder.

Ved udpegningen af EF-fuglebeskyttelsesområderne i 1983 blev det fra dansk side angivet, at der var tale om en overordnet udpegnings, idet der senere kunne blive tale om mindre justeringer af områderne.

Øresundsforbindelsen vil berøre område 111 på Vestamager og område 110 ved Saltholm.

Forbindelsens linieføring over Vestamager følger den linieføring, der blev fastlagt ved en anlægslov fra 1976 vedrørende en motorvejsforbindelse til Kastrup Lufthavn, og linieføringen indgår ligeledes i regionplanlægningen for hovedstadsområdet og i forbindelse med fredningskendelsen for arealerne.

Område 111 er således modificeret, og nærmere underretning herom vil ske, når den forestående generelle gennemgang af alle EF-fuglebeskyttelsesområder er afsluttet.

Med hensyn til område 110 ved Saltholm skal oplyses, at det tidligere var planen, at forbindelsen skulle føres hen over øen.

Efter at Saltholm og de lavvandede områder omkring øen i 1983 blev udpeget som EF-fuglebeskyttelsesområde nr. 110 har den danske regering lagt vægt på, at en fast forbindelse over Øresund fik en linieføring, der friholdt fuglebeskyttelsesområdet mest muligt.

Der er derfor foretaget en forskydning af linieføringen for Øresundsforbindelsen mod syd, således at Saltholm ikke berøres. Denne linieføring indebærer en væsentlig forøgelse af anlægsomkostningerne i forhold til den oprindelige linieføring.

I forbindelse med de seneste dansk-svenske forhandlinger er det aftalt, at linieføringen rykkes yderligere mod syd, således at en mindre del af området berøres. Fuglebeskyttelsesområdet dækker et 6.800 ha stor område, og med den nu aftalte linieføring vil alene ca. 330 ha heraf eller ca. 4,8 pct. ligge syd for forbindelsen.

Det fremgår af miljørapporten, at effekterne af anlægget af den faste forbindelse på fuglelivet vil knytte sig til indgreb i ålegræsbanker og muslingebanker samt til den forstyrrelse, som anlægsarbejder og eventuelle kompenserende afgravninger medfører. Det bemærkes, at forstyrrelseseffekten af anlægsarbejderne ikke vil forsvinde, selv om anlægget måtte blive rykket uden for fuglebeskyttelsesområdet. Det påregnes, at ålegræsbankerne og muslingebankerne i det alt væsentlige vil blive retableret, men der vil dog varigt beslaglægges 4 km<sup>2</sup> ålegræsareal.

I miljøredegørelsen er der omtalt en risiko for indvandring af en rottebestand på Saltholm. Den vurdering er knyttet til placeringen af en kunstig ø i en afstand af ca. 500 m fra Saltholm. Da den i regeringsaftalen valgte løsning indebærer, at afstanden mellem den kunstige ø og Saltholm bliver forøget til det dobbelte, må den beskrevne forøgede risiko betragtes som uvæsentlig.

De varige effekter på fuglelivet knyttet til fuglebeskyttelsesområdet påregnes at blive meget begrænsede. Effekterne vil i det alt væsentlige bestå i en reduktion af bestanden af

fældende svaner. Der påregnes således ikke varige effekter på nogle af de fuglearter, som er optaget på direktivets annex 1.

De midlertidige effekter vil indebære en nedgang i ynglebestanden af edderfugle og andre vandfugle. Desuden vil fourageringsvilkårene forringes for rastende troldænder.

Sammenfattende kan det konstateres, at det kun er en meget lille del af fuglebeskyttelsesområdet der direkte vil blive berørt af anlægget, og at gennemførelse af anlægsarbejderne og eventuelle kompenserende afgravninger ikke påregnes at påvirke fuglebestande eller -arter, der er truede eller sårbare i Danmark eller på europæisk plan.

Det er herefter den danske regerings opfattelse, at der ikke er knyttet sådanne naturmæssige fordele ved at flytte linieføringen yderligere mod syd, at disse kan begrunde afholdelse af de uforholdsmæssigt store ekstraomkostninger, som dette vil medføre.

Det kan i øvrigt oplyses, at det er hensigten af gennemføre begrænsninger for færdsel og jagt på de lavvandede områder omkring den sydlige del af Saltholm, hvilket vil betyde betydeligt forbedrede vilkår for de rastende og fouragerende vandfugle.

Med henvisning til ovenstående finder den danske regering, at de fremførte klager må afvises vedrørende alle kritikpunkter.

Med venlig hilsen

N. H. SLIBEN

Stedfortrædende fast repræsentant

**RÅDETS DIREKTIV**

af 27. juni 1985

**om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet**

(85/337/EØF)

Rådet for De Europæiske Fællesskaber har – under henvisning til traktaten om oprettelse af Det europæiske økonomiske Fællesskab, særlig artikel 100 og 235, under henvisning til forslag fra Kommissionen<sup>(1)</sup>, under henvisning til udtalelse fra Europa-Parlamentet<sup>(2)</sup>, under henvisning til udtalelse fra Det økonomiske og sociale Udvalg<sup>(3)</sup> og ud fra følgende betragtninger:

Det understreges i handlingsprogrammerne af 1973<sup>(4)</sup> og 1977<sup>(5)</sup> for De europæiske Fællesskaber på miljøområdet samt i handlingsprogrammet af 1983<sup>(6)</sup>, hvis generelle retningslinjer er blevet godkendt af Rådet for De europæiske Fællesskaber og repræsentanterne for medlemsstaterne, at den bedste miljøpolitik består i at undgå dannelsen af forurening eller gener fra starten, frem for senere at forsøge at modvirke deres virkninger; der peges på, at virkningerne på miljøet skal tages i betragtning på et så tidligt stadium som muligt i alle tekniske planlægnings- og beslutningsprocesser; der skal med henblik herpå iværksættes procedure til vurdering af sådanne virkninger; afvigelser i gældende lovgivning i de forskellige medlemsstater vedrørende vurdering af offentlige og private projekters indvirkning på miljøet kan skabe ulige konkurrencevilkår og således direkte påvirke det fælles markeds funktion; der bør derfor ske en tilnærmelse af lovgivningerne, som fastsat i artikel 100 i traktaten;

det forekommer nødvendigt at virkeliggøre en af Fællesskabets målsætninger inden for miljøbeskyttelse og livskvalitet; da traktaten ikke indeholder den fornødne særlige hjemmel hertil, bør traktatens artikel 235 anvendes;

der bør vedtages generelle principper for vurdering af indvirkningerne på miljøet med henblik på at udbygge og samordne procedurerne for tilladelse til offentlige og private projekter, som kan forventes at få stor indvirkning på miljøet;

tilladelse til offentlige og private projekter, som kan forventes at få betydelige indvirkninger på miljøet, bør først gives efter forudgående vurdering af de betydelige virkninger, disse projekter kan forventes at få på miljøet; denne vurdering bør foretages på grundlag af relevante oplysninger fra bygherren og eventuelt også fra de myndigheder og den offentlighed, der vil kunne berøres af projektet;

principperne for vurdering af indvirkningerne på miljøet bør harmoniseres, navnlig med hensyn til, hvilke projekter der bør underkastes vurdering, bygherrens hovedforpligtelser samt indholdet af vurderingen;

projekter inden for visse kategorier har betydelige indvirkninger på miljøet, og sådanne projekter bør principielt underkastes en systematisk vurdering;

projekter inden for andre kategorier har ikke nødvendigvis i alle tilfælde betydelige indvirkninger på miljøet, og sådanne projekter bør underkastes en vurdering, når medlemsstaterne finder, at deres karakteristika gør det nødvendigt;

for de projekter, der underkastes en vurdering, bør der gives visse mindsteoplysninger vedrørende projektet og dets indvirkninger;

et projekts indvirkninger på miljøet bør vurderes under hensyn til ønsket om at beskytte menneskets sundhed, at bidrage til højere livskvalitet ved forbedring af miljøet, at sørge for de forskellige arters fortsatte beståen og at bevare økosystemets reproduktionsevne, som er selve grundlaget for livets fornyelse;

der er ikke grund til at anvende dette direktiv på projekter, der vedtages i enkeltheder ved en særlig national lov, idet de mål, der forfølges ved dette direktiv, herunder at stille oplysninger til rådighed, nås gennem lovgivningsprocessen;

det kan i undtagelsestilfælde være hensigtsmæssigt at fritage et konkret projekt for de vurderingsprocedurer, der er fastsat i dette direktiv, på betingelse af, at Kommissionen underrettes på passende måde –

udstedt følgende direktiv:

### Artikel 1

1. Dette direktiv vedrører vurderingen af indvirkningen på miljøet af offentlige og private projekter, der er af en sådan beskaffenhed, at de vil kunne påvirke miljøet væsentligt.

2. I dette direktiv forstås ved:

Projekt:

- gennemførelse af anlægsarbejder eller andre installationer eller arbejder,
- andre indgreb i det naturlige miljø eller i landskaber, herunder sådanne, der tager sigte på udnyttelse af ressourcer i undergrunden,

Bygherre:

Enten den person, der ansøger om godkendelse af et privat projekt, eller den offentlige myndighed, som tager initiativ til et projekt.

Tilladelse:

Afgørelse fra den eller de kompetente myndighed(er), som giver bygherren ret til at gennemføre projektet.

3. Den eller de kompetente myndighed(er) er den(dem), som medlemsstaterne udpeger til at udføre de opgaver, der følger af dette direktiv.

4. Dette direktiv vedrører ikke projekter, der tager sigte på nationale forsvar.

5. Dette direktiv finder ikke anvendelse på projekter, der vedtages i enkeltheder ved en særlig national lov, idet de mål, der forfølges ved dette direktiv, herunder at stille oplysninger til rådighed, nås gennem lovgivningsprocessen.

### Artikel 2

1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige

foranstaltninger med henblik på, at projekter, der bl.a. på grund af deres art, dimensioner eller placering, kan få væsentlig indvirkning på miljøet, undergives en vurdering af denne indvirkning, inden der gives tilladelse.

Disse projekter er defineret i artikel 4.

2. Vurderingen af indvirkningen på miljøet kan indgå i medlemsstaternes gældende procedurer for projektgodkendelse eller, i mangel heraf, i andre procedurer eller i de procedurer, der skal udarbejdes for at opfylde dette direktivs målsætninger.

3. Medlemsstaterne kan i undtagelsestilfælde fritage et konkret projekt helt eller delvis fra de i dette direktiv fastsatte bestemmelser.

Medlemsstaterne skal i så fald

- a) undersøge, om der kan foretages en anden form for vurdering, og om der er grund til at stille de gennem en sådan vurdering indhentede oplysninger til rådighed for offentligheden;
- b) stille oplysninger vedrørende en sådan undtagelse og grundene til, at den er blevet indrømmet, til rådighed for de berørte dele af offentligheden;
- c) forud for tilladelsen underrette Kommissionen om begrundelsen for den indrømmede undtagelse samt give den de oplysninger, som de måtte stille til rådighed for deres egne statsborgere.

Kommissionen fremsender straks de modtagne dokumenter til de øvrige medlemsstater.

Kommissionen underretter hvert år Rådet om anvendelsen af dette stykke.

### Artikel 3

Vurderingen af indvirkningen på miljøet skal, afhængigt af hvert enkelt tilfælde og i overensstemmelse med artikel 4 til 11, bestå i på passende måde at påvise, beskrive og vurdere de direkte og indirekte virkninger af et projekt på følgende faktorer:

- mennesker, fauna og flora,
- jordbund, vand, luft, klima og landskab,
- samspillet mellem faktorerne i første og andet led,
- materielle goder og kulturarv.

### Artikel 4

1. Med forbehold af artikel 2, stk. 3, skal projekter, der henhører under de i bilag I an-

førte grupper, vurderes i henhold til artikel 5 til 10.

2. Projekter, der henhører under de i bilag II anførte grupper, vurderes i henhold til artikel 5 til 10, når medlemsstaterne finder, at det er påkrævet på grund af projekternes karakter.

Med henblik herpå kan medlemsstaterne navnlig udpege visse typer projekter, der skal vurderes, eller fastsætte kriterier og/eller grænseværdier for at afgøre, hvilke af projekterne henhørende under de i bilag II anførte kategorier der skal vurderes i henhold til artikel 5 til 10.

### Artikel 5

1. For så vidt angår projekter, hvis indvirkning på miljøet i henhold til artikel 4 skal vurderes i overensstemmelse med artikel 5 til 10, træffer medlemsstaterne de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at bygherren på passende vis giver de i bilag III omhandlede oplysninger, når

- a) medlemsstaterne er af den opfattelse, at oplysningerne er relevante på et givet stadium i godkendelsesproceduren og for så vidt angår de særlige karakteristika, der gør sig gældende for et bestemt projekt eller en projektype og for det miljø, som måtte blive berørt, og
- b) medlemsstaterne finder, at det i betragtning af bl.a. den nuværende viden og de kendte vurderingsmetoder med rimelighed kan forlanges, at bygherren indsamler oplysninger.

2. De oplysninger, som bygherren skal give i henhold til stk. 1, skal mindst omfatte

- en beskrivelse af projektet med oplysninger om placering, art og dimensioner;
- en beskrivelse af påtænkte foranstaltninger med henblik på at undgå, nedbringe og om muligt neutralisere betydelige skadelige virkninger;
- de data, der er nødvendige for at konstatere og vurdere de væsentlige virkninger, projektet vil kunne få for miljøet;
- et ikke-teknisk resumé af de i første til tredje led omhandlede oplysninger.

3. Når medlemsstaterne finder det nødvendigt, sørger de for, at myndigheder, som er i besiddelse af relevante oplysninger, stiller disse til rådighed for bygherren.

### Artikel 6

1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til, at de myndigheder, som på grund af deres særlige ansvar på miljøområdet kan blive berørt af projektet, får mulighed for at afgive udtalelse om ansøgningen om tilladelse. Medlemsstaterne udpeger i dette øjemed de myndigheder, der skal høres, generelt eller i hvert enkelt tilfælde, når ansøgningerne om godkendelse indgives. Disse myndigheder underrettes om de i henhold til artikel 5 indhentede oplysninger. De nærmere regler for denne høring fastsættes af medlemsstaterne.

2. Medlemsstaterne sørger for,

- at enhver anmodning om tilladelse såvel som de oplysninger, der er indhentet i henhold til artikel 5, stilles til rådighed for offentligheden;
- at de berørte dele af offentligheden får lejlighed til at udtale sig, inden projektet påbegyndes.

3. De nærmere enkeltheder ved denne underretning og denne høring fastlægges af medlemsstaterne, som afhængigt af de pågældende projekters eller steders særlige karakter navnlig kan:

- afgøre, hvilke dele af offentligheden der er tale om;
- fastsætte, hvor oplysningerne kan indhentes;
- fastlægge nærmere, hvorledes offentligheden kan underrettes, f.eks. gennem bekendtgørelse ved opslag inden for en vis radius eller i lokale dagblade, tilrettelæggelse af udstillinger med planer, tegninger, oversigter, grafiske fremstillinger og modeller;
- afgøre, hvorledes offentligheden skal høres, f.eks. ved skriftlig forelæggelse, rundspørge;
- fastsætte passende tidsrum for de forskellige etaper i proceduren for at sikre, at afgørelserne træffes inden for rimelige frister.

### Artikel 7

Såfremt en medlemsstat konstaterer, at et projekt vil kunne få betydelig indvirkning på miljøet i en anden medlemsstat, eller hvis en medlemsstat, der vil kunne berøres i betydelig grad, anmoder derom, fremsender den medlemsstat, på hvis område det er foreslået at udføre projektet, de oplysninger, der er indhentet



i henhold til artikel 5, til den anden medlemsstat, samtidig med at den gør dem tilgængelige for sine egne statsborgere. Disse oplysninger ligger til grund for enhver nødvendig høring inden for rammerne af de to medlemsstaters bilaterale forbindelser på grundlag af gensidighed og ligestilling.

#### *Artikel 8*

De i henhold til artikel 5, 6 og 7 indhentede oplysninger skal tages i betragtning i forbindelse med godkendelsesproceduren.

#### *Artikel 9*

Når der er truffet beslutning, stiller den(de) kompetente myndighed(er) følgende til rådighed for de berørte dele af offentligheden:

- indholdet af beslutningen og de betingelser, der eventuelt er knyttet til beslutningen;
- de begrundelser og betragtninger, der ligger til grund for beslutningen, når dette er fastsat i medlemsstaternes lovgivning.

Medlemsstaterne fastlægger retningslinjerne for denne underretning.

Såfremt en anden medlemsstat er blevet underrettet i henhold til artikel 7, underrettes den ligeledes om den pågældende beslutning.

#### *Artikel 10*

Dette direktiv berører ikke de kompetente myndigheders pligt til at overholde de begrænsninger, som i de enkelte staters retsfor skrifter og administrative bestemmelser samt gældende sædvane eller praksis er indført af hensyn til industrielle hemmeligheder og forretningshemmeligheder samt af hensyn til almenvellet.

Hvor artikel 7 finder anvendelse, er tilsendelse af oplysninger til eller modtagelse af oplysninger fra en anden medlemsstat underlagt de begrænsninger, der gælder i den medlemsstat, hvor projektet foreslås gennemført.

#### *Artikel 11*

1. Medlemsstaterne og Kommissionen udveksler oplysninger om erfaringerne med hensyn til anvendelsen af dette direktiv.

2. Medlemsstaterne meddeler navnlig Kommissionen de kriterier og/eller grænseværdier, der i givet fald vedtages med henblik på udvælgelse af de pågældende projekter i henhold til artikel 4, stk. 2, eller de typer projekter, der efter artikel 4, stk. 2, skal vurderes i henhold til artikel 5 til 10.

3. Fem år efter dette direktivs meddelelse tilsender Kommissionen Europa-Parlamentet og Rådet en beretning om direktivets gennemførelse og virkning. Beretningen skal udarbejdes på grundlag af ovennævnte udveksling af oplysninger.

4. På grundlag af denne udveksling af oplysninger forelægger Kommissionen om fornødent Rådet supplerende forslag med henblik på en tilstrækkelig samordnet gennemførelse af dette direktiv.

#### *Artikel 12*

1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at efterkomme dette direktiv inden tre år fra dets meddelelse<sup>(7)</sup>.

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de nationale retsfor skrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

#### *Artikel 13*

Bestemmelserne i dette direktiv berører ikke medlemsstaternes adgang til at fastsætte strengere regler for så vidt angår anvendelsesområdet og proceduren for vurdering af indvirkningerne på miljøet.

#### *Artikel 14*

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Luxembourg, den 27. juni 1985.

På Rådets vegne

A. BIONDI  
Formand

- (<sup>1</sup>) EFT nr. C 169 af 9.7.1980, s. 14.
- (<sup>2</sup>) EFT nr. C 66 af 15.3.1982, s. 89.
- (<sup>3</sup>) EFT nr. C 185 af 27.7.1981, s. 8.
- (<sup>4</sup>) EFT nr. C 112 af 20.12.1973, s. 1.
- (<sup>5</sup>) EFT nr. C 139 af 13.6.1977, s. 1.
- (<sup>6</sup>) EFT nr. C 46 af 17. 2. 1983, s. 1.
- (<sup>7</sup>) Dette direktiv er meddelt medlemsstaterne den 3. juli 1985.

## II

*(Retsakter hvis offentliggørelse ikke er obligatorisk)*

## RÅD

Rådets direktiv  
af 2. april 1979  
om beskyttelse af vilde fugle  
(79/409/EØF)

Rådet for de Europæiske Fællesskaber har – Under henvisning til traktaten om oprettelse af Det europæiske økonomiske Fællesskab, særlig artikel 235, under henvisning til forslag fra Kommissionen (1), under henvisning til udtalelse fra Europa-Parlamentet(2), under henvisning til udtalelse fra Det økonomiske og sociale Udvalg(3) og ud fra følgende betragtninger:

Rådet fastsatte i sin erklæring af 22. november 1973 vedrørende et handlingsprogram for De europæiske Fællesskaber på miljøområdet(4), at der skal iværksættes særlige aktioner til beskyttelse af fugle; denne erklæring er blevet suppleret af en resolution fra Rådet for De europæiske Fællesskaber og repræsentanterne for medlemsstaternes regeringer, forsamlet i Rådet, af 17. maj 1977 om videreførelse og gennemførelse af en politik og et handlingsprogram for De europæiske Fællesskaber på miljøområdet(5);

på medlemsstaternes område i Europa er der konstateret en tilbagegang i bestanden af et stort antal vilde fuglearter; denne tilbagegang foregår i visse tilfælde meget hurtigt og udgør en alvorlig fare for bevarelsen af det naturlige miljø, navnlig på grund af, at den biologiske ligevægt hermed er truet;

de fuglearter, der i vild tilstand har deres naturlige ophold på medlemsstaternes område i Europa, er i vid udstrækning trækfugle og må derfor betragtes som fælles eje; effektiv beskyttelse af fuglene er et typisk grænseover-

skridende miljøproblem, som landene har et fælles ansvar for;

levestandarden for fugle på Grønland er fundamentalt forskellige fra levestandarden i de øvrige egne af Fællesskabets område i Europa på grund af de almindelige forhold, herunder især klimaet, den ringe befolkningstæthed samt øens usædvanlige størrelse og geografiske beliggenhed;

dette direktiv bør derfor ikke gælde for Grønland;

beskyttelse af de fuglearter, der i vild tilstand har deres naturlige ophold på medlemsstaternes område i Europa, er en nødvendig foranstaltning for som led i det fælles markeds funktion at virkeliggøre Fællesskabets målsætning med henblik på bedre levestandard, harmonisk udvikling af den økonomiske virksomhed inden for hele Fællesskabet og vedvarende og afbalanceret ekspansion; traktaten indeholder imidlertid ikke den fornødne specifikke hjemmel til at foretage indgreb;

de foranstaltninger, der skal træffes, må vedrøre de forskellige faktorer, som kan indvirke på fuglebestandens størrelse, dvs. følger af menneskelige aktiviteter, herunder især forringelse og forurening af fuglenes levesteder, fangst og drab på fugle, samt den handel, sådanne aktiviteter kan give anledning til; omfanget af de foranstaltninger, der skal indgå som led i en beskyttelsespolitik, må tilpasses de forhold, som gælder for de forskellige arter;

beskyttelse omfatter bevarelse på lang sigt samt forvaltning af de naturlige ressourcer, som er en integrerende del af de europæiske folks arv; den giver mulighed for at regulere

disse ressourcer samt opstiller bestemmelser vedrørende deres udnyttelse på grundlag af de foranstaltninger, der er nødvendige for, at den naturlige ligevægt for de pågældende fuglearter kan bevares og genoprettes, i det omfang dette med rimelighed er muligt;

det er absolut nødvendigt at beskytte, opretholde eller genskabe tilstrækkelig forskelligartede og vidtstrakte levesteder, hvis samtlige fuglearter skal bevares; visse fuglearter bør omfattes af særlige beskyttelsesforanstaltninger for så vidt angår deres levesteder med henblik på at sikre, at disse arter kan overleve og formere sig i deres udbredelsesområder; disse bestemmelser bør ligeledes tage hensyn til trækfugle og samordnes med henblik på oprettelse af et samlet hele;

for at undgå, at kommercielle interesser skal påvirke jagt- eller fangstniveauet i skadelig retning, er det nødvendigt at indføre et generelt forbud mod markedsføring og begrænse undtagelserne til kun at gælde for de arter, hvis biologiske status tillader det, under hensyn til de særlige forhold, der gør sig gældende i de forskellige egne;

der kan drives jagt på visse fuglearter på grund af bestandens størrelse og fugleartens geografiske udbredelse og formeringsevne inden for Fællesskabet; dette må betragtes som en forsvarelig udnyttelse, for så vidt som der for en sådan jagtudøvelse sættes visse grænser, som skal overholdes, således at bestanden kan opretholdes på et tilfredsstillende niveau;

midler, indretninger eller metoder, der tilsigter massefangst eller -drab eller ikke-selektiv fangst eller drab, samt jagt fra visse transportmidler skal forbydes på grund af det urimeligt store indhug, der herved gøres eller kan gøres i bestanden af de pågældende arter;

på grund af den betydning, som visse særlige situationer kan have, bør der være mulighed for at gøre undtagelser på visse betingelser og under kontrol fra Kommissionens side;

beskyttelse af fugle, herunder særlig trækfugle, giver stadig anledning til problemer, som bør undersøges videnskabeligt; ved hjælp af sådanne undersøgelser vil det desuden være muligt at vurdere effektiviteten af de trufne foranstaltninger;

det må i samråd med Kommissionen påses, at eventuel indførelse af fuglearter, der ikke i vild tilstand har deres naturlige ophold på med-

lemsstaternes område i Europa, ikke på nogen måde skader flora og fauna i de pågældende medlemsstater;

kommissionen udarbejder og tilsender hvert tredje år medlemsstaterne en sammenfattende rapport på grundlag af oplysninger, som medlemsstaterne fremsender vedrørende anvendelsen af de nationale bestemmelser, der fastsættes i medfør af dette direktiv;

den tekniske og videnskabelige udvikling gør det nødvendigt, at der hurtigt kan foretages en tilpasning af nogle af bilagene; for at lette iværksættelsen af de foranstaltninger, der er nødvendige med henblik herpå, bør der fastsættes en fremgangsmåde, hvorved der i et udvalg for tilpasning til den tekniske og videnskabelige udvikling indføres et nært samarbejde mellem medlemsstaterne og Kommissionen

udstedt følgende direktiv:

#### *Artikel 1*

1. Dette direktiv vedrører beskyttelse af alle de fuglearter, som i vild tilstand har deres naturlige ophold på medlemsstaternes område i Europa, hvor traktaten finder anvendelse. Det omhandler bevarelse, forvaltning og regulering af de pågældende arter og fastsætter regler for udnyttelse af de nævnte arter.

2. Dette direktiv gælder for fugle samt for deres æg, reder og levesteder.

3. Dette direktiv gælder ikke for Grønland.

#### *Artikel 2*

Medlemsstaterne træffer alle nødvendige foranstaltninger til at opretholde eller tilpasse bestanden af samtlige de i artikel 1 omhandlede arter på et niveau, som især imødekommer økologiske, videnskabelige og kulturelle krav og samtidig tilgodeser økonomiske og rekreative hensyn.

#### *Artikel 3*

1. Medlemsstaterne træffer ud fra de i artikel 2 omhandlede hensyn alle nødvendige foranstaltninger for at beskytte, opretholde eller genskabe tilstrækkelig forskelligartede og vidtstrakte levesteder for alle de i artikel 1 omhandlede fuglearter.

2. Beskyttelse, opretholdelse og genskabelse af biotoper og levesteder omfatter i første række følgende foranstaltninger:

- a) oprettelse af beskyttede områder;
- b) vedligeholdelse og forvaltning i overensstemmelse med de økologiske krav af levesteder både i og uden for de beskyttede områder;
- c) genskabelse af ødelagte biotoper;
- d) oprettelse af nye biotoper.

#### Artikel 4

1. For arter, som er anført i bilag I, træffes der særlige beskyttelsesforanstaltninger med hensyn til deres levesteder for at sikre, at de kan overleve og formere sig i deres udbredelsesområde.

I denne forbindelse tages der hensyn til:

- a) arter, der trues af udslættelse;
- b) arter, der er følsomme over for bestemte ændringer af deres levesteder;
- c) arter, der anses for sjældne, fordi bestanden er ringe eller den lokale udbredelse begrænset;
- d) andre arter, der kræver speciel opmærksomhed på grund af deres levesteders særlige beskaffenhed.

Ved vurderinger i forbindelse hermed skal der tages hensyn til tendenser og variationer vedrørende bestandens størrelse.

Medlemsstaterne udlægger som særligt beskyttede områder navnlig sådanne områder, som med hensyn til antal og udstrækning er bedst egnede til beskyttelse af disse arter, idet der tages hensyn til behovet for at beskytte arterne i det geografiske sø- og landområde, hvor dette direktiv finder anvendelse.

2. Under hensyn til beskyttelsesbehovene i det geografiske sø- og landområde, hvor dette direktiv finder anvendelse, træffer medlemsstaterne tilsvarende foranstaltninger med hensyn til regelmæssigt tilbagevendende trækfuglearter, som ikke er anført i bilag I, for så vidt angår de pågældende arters yngle-, fjerskifte- og overvintringsområder samt rasteområderne inden for deres trækruter. Med henblik herpå er medlemsstaterne i særlig grad opmærksomme på, at vådområderne, og især vådområder af international betydning, beskyttes.

3. Medlemsstaterne fremsender alle relevante oplysninger til Kommissionen, således at

denne kan tage passende initiativer til den samordning, som er nødvendig for, at de i stk. 1 og 2 omhandlede områder kan udgøre et samlet hele, der imødekommer behovet for beskyttelse af de pågældende arter i det geografiske sø- og landområde, hvor dette direktiv finder anvendelse.

4. Medlemsstaterne træffer egnede foranstaltninger med henblik på i de i stk. 1 og 2 nævnte beskyttede områder at undgå forurening eller forringelse af levestederne samt forstyrrelse af fuglene, i det omfang en sådan forurening, forringelse eller forstyrrelse har væsentlig betydning for formålet med denne artikel. Medlemsstaterne bestræber sig på at undgå forurening eller forringelse af levesteder også uden for disse beskyttede områder.

#### Artikel 5

Med forbehold af artikel 7 og 9 træffer medlemsstaterne de nødvendige foranstaltninger til at indføre en generel ordning til beskyttelse af alle de i artikel 1 omhandlede fuglearter, herunder især forbud mod:

- a) forsætligt at dræbe eller indfange dem, uanset hvilken metode der anvendes;
- b) forsætligt at ødelægge eller beskadige deres reder og æg samt fjerne deres reder;
- c) at indsamle deres æg i naturen og opbevare disse, også selv om de er tomme;
- d) forsætligt at forstyrre fuglene navnlig i yngletiden, i det omfang en sådan forstyrrelse har væsentlig betydning for formålet med dette direktiv;
- e) at være i besiddelse af fugle af arter, som det ikke er tilladt at jage og indfange.

#### Artikel 6

1. Med forbehold af stk. 2 og 3 forbyder medlemsstaterne for samtlige i artikel 1 omhandlede fuglearter salg, transport med henblik på salg og besiddelse med henblik på salg samt udbud til salg af levende og døde fugle såvel som let genkendelige dele af eller produkter fremstillet af disse fugle.

2. For de i bilag III/1 opregnede arter er der ikke forbud mod de i stk. 1 omhandlede aktiviteter, forudsat at fuglene er blevet dræbt, indfanget eller på anden måde lovligt erhvervet.

3. For de i bilag III/2 anførte arter kan medlemsstaterne på deres område tillade de i stk. 1

omhandlede aktiviteter og fastsætte begrænsninger herfor, forudsat at fuglene er blevet dræbt, indfanget eller på anden måde lovligt erhvervet.

Medlemsstater, som ønsker at meddele en sådan tilladelse, rådfører sig forinden med Kommissionen for sammen med denne at undersøge, om der er rimelig grund til at antage, at markedsføring af fugle af den pågældende art i Fællesskabet som helhed medfører eller vil kunne medføre fare for bestandes størrelse, artens geografiske udbredelse eller dens evne til at formere sig; viser undersøgelsen, at den påtænkte tilladelse efter Kommissionens opfattelse medfører eller vil kunne medføre en af ovennævnte farer, sender Kommissionen medlemsstaten en begrundet henstilling; hvorved der gøres indsigelse mod markedsføring af den pågældende art. Består der efter Kommissionens opfattelse ingen sådan fare, meddeler den medlemsstaten dette.

Kommissionens henstilling offentliggøres i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

En medlemsstat, der meddeler en tilladelse i henhold til dette stykke, undersøger med regelmæssige mellemrum, om forudsætningerne for at meddele tilladelsen stadig er til stede.

4. For de arter, der er anført i bilag III/3 foretager Kommissionen undersøgelser af deres biologiske status samt af de følger, det vil få for denne, hvis fuglene gøres til genstand for salg.

Den forelægger senest fire måneder inden udløbet af den i artikel 18, stk. 1, nævnte frist en rapport og sine forslag for det i artikel 16 omhandlede udvalg med henblik på at afgøre, om de pågældende arter skal optages i bilag III/2.

Indtil en sådan afgørelse foreligger, kan medlemsstaterne med forbehold af stk. 3 anvende de gældende nationale bestemmelser på de pågældende arter.

#### Artikel 7

1. De i bilag II nævnte arter kan under hensyn til bestandens størrelse samt arternes geografiske udbredelse og formeringsevne inden for Fællesskabet som helhed jages i overensstemmelse med den nationale lovgivning. Medlemsstaterne påser, at jagten på disse arter ikke er i strid med de beskyttelsesforanstalt-

ninger, der er truffet i arternes udbredelsesområder.

2. De i bilag II/1 nævnte arter kan jages i det geografiske sø- og landområde, hvor dette direktiv finder anvendelse.

3. De i bilag II/2 nævnte arter kan kun jages i de medlemsstater, hvorunder de er angivet.

4. Medlemsstaterne sikrer sig, at jagt, herunder i givet fald falkejagt, således som den skal finde sted i henhold til de i medlemslandene gældende jagtbestemmelser, udøves i overensstemmelse med princippet om en fornuftig udnyttelse og en økologisk afbalanceret regulering af de pågældende fuglearter, samt at jagtudøvelsen er forenelig med de bestemmelser, der følger af artikel 2, med hensyn til bestandene af disse arter og særlig af trækkende arter. De drager især omsorg for, at de arter, som omfattes af jagtlovgivningen, hverken jages i redetiden eller i de forskellige faser af yngletiden. Når det drejer sig om trækkende arter, påser de ganske særligt at de arter, der omfattes af jagtlovgivningen, ikke jages i yngletiden og under deres træk til redebygningsstedet. Medlemsstaterne tilsender Kommissionen alle formålstjenlige oplysninger om den praktiske gennemførelse af deres jagtlovgivning.

#### Artikel 8

1. For så vidt angår jagt på, fangst af eller drab på fugle i overensstemmelse med dette direktiv forbyder medlemsstaterne anvendelse af alle midler, indretninger eller metoder til massefangst eller -drab eller ikke-selektiv fangst eller drab, som kan medføre, at en art forsvinder lokalt; de forbyder herunder navnlig anvendelse af de i bilag IV, litra a), nævnte midler, indretninger og metoder.

2. Endvidere forbyder medlemsstaterne al jagt fra de i bilag IV, litra b), nævnte transportmidler på de i samme bilag nævnte betingelser.

#### Artikel 9

1. Medlemsstaterne kan af nedenstående grunde fravige artikel 5, 6, 7 og 8, såfremt der ikke findes nogen anden tilfredsstillende løsning:

- a) – af hensyn til den offentlige sundhed og sikkerhed,
- af hensyn til sikkerheden for luftfarten,

- for at hindre omfattende skader på afgrøder, besætninger, skove, fiskeri- og vandområder,
- for at beskytte flora og fauna;
- b) i forsknings- og undervisningsøjemed, for at genoprette og forny bestanden samt for at muliggøre opdræt i forbindelse med de her nævnte formål;
- c) for på strengt kontrollerede betingelser at tillade selektiv indfangning, besiddelse eller enhver anden fornuftig anvendelse af bestemte fuglearter i mindre mængder.

2. I undtagelsesbestemmelserne skal anføres:

- de arter, der er omfattet af undtagelserne,
- de tilladte fangst- eller drabsmidler, -indretninger eller -metoder,
- de risikovilkår samt de omstændigheder med hensyn til tid og sted, under hvilke sådanne undtagelsesbestemmelser kan meddeles,
- den myndighed, som har bemyndigelse til at erklære, at de fastsatte betingelser er opfyldt, og til at træffe afgørelse om hvilke midler, indretninger eller metoder, der kan bringes i anvendelse inden for hvilke grænser og af hvilke personer,
- den kontrol, der skal føres.

3. Medlemsstaterne tilsender hvert år Kommissionen en rapport om gennemførelsen af denne artikel.

4. På grundlag af oplysninger, som Kommissionen råder over, herunder navnlig de oplysninger, den har fået tilsendt i henhold til stk. 3, påser den til stadighed, at følgerne af sådanne undtagelser ikke er i strid med dette direktiv. Den træffer passende forholdsregler i så henseende.

#### Artikel 10

1. Medlemsstaterne støtter forskning og andet arbejde med henblik på beskyttelse, forvaltning og udnyttelse af bestanden af samtlige de i artikel 1 omhandlede fuglearter.

2. Særlig opmærksomhed vises forskning og arbejde vedrørende de i bilag V nævnte emner. Medlemsstaterne tilsender Kommissionen alle nødvendige oplysninger, således at den kan træffe hensigtsmæssige foranstaltninger for at sikre en samordning af den i denne artikel omhandlede forskning og andet arbejde.

#### Artikel 11

Medlemsstaterne påser, at der ved indførelse af fuglearter, som ikke i vild tilstand har deres naturlige ophold på medlemsstaternes område i Europa, ikke tilføjes den lokale flora og fauna nogen skade. De rådfører sig med Kommissionen herom.

#### Artikel 12

1. Medlemsstaterne tilsender hvert tredje år fra udløbet af den i artikel 18, stk. 1, omhandlede frist Kommissionen en rapport om gennemførelsen af de nationale bestemmelser, der er udstedt i henhold til dette direktiv.

2. Kommissionen udarbejder hvert tredje år en sammenfattende rapport på grundlag af de i stk. 1 omhandlede oplysninger. Den del af udkastet til denne rapport, der vedrører oplysninger fra en given medlemsstat, tilsendes myndighederne i denne medlemsstat til gennemsyn og berigtigelse. Den endelige udgave af rapporten tilsendes medlemsstaterne.

#### Artikel 13

Gennemførelsen af de foranstaltninger, der træffes i henhold til dette direktiv, må ikke medføre en forringelse af de nuværende forhold med hensyn til bevarelse af samtlige de i artikel 1 omhandlede fuglearter.

#### Artikel 14

Medlemsstaterne kan træffe beskyttelsesforanstaltninger, der er strengere end dem, der er fastsat i dette direktiv.

#### Artikel 15

De ændringer, der er nødvendige for at tilpasse bilag I og V til den tekniske og videnskabelige udvikling, samt de ændringer, der er omhandlet i artikel 6, stk. 4, andet afsnit, vedtages i overensstemmelse med fremgangsmåden i artikel 17.

#### Artikel 16

1. Med henblik på de i artikel 15 omhandlede ændringer nedsættes der et udvalg for tilpasning af dette direktiv til den tekniske og videnskabelige udvikling, i det følgende benævnt »udvalget«; dette sammensættes af re-

præsentanter for medlemsstaterne, og formandskabet varetages af en repræsentant for Kommissionen.

2. Udvalget fastsætter selv sin forretningsorden.

#### *Artikel 17*

1. Når der henvises til den fremgangsmåde, der er fastsat i denne artikel, indbringer formanden sagen for udvalget enten på eget initiativ eller på begæring af en medlemsstats repræsentant.

2. Kommissionens repræsentant forelægger udvalget et udkast til de foranstaltninger, der skal træffes. Udvalget afgiver udtalelse om dette udkast inden for en frist, som formanden kan fastsætte under hensyn til, hvor meget det forelagte spørgsmål haster. Udtalelsen vedtages med et flertal af 41 stemmer, idet der tillægges medlemsstaternes stemmer vægt som fastsat i traktatens artikel 148, stk. 2. Formanden deltager ikke i afstemningen.

3. a) Kommissionen vedtager de påtænkte foranstaltninger, dersom de er i overensstemmelse med udvalgets udtalelse.
- b) Såfremt de påtænkte foranstaltninger ikke er i overensstemmelse med udvalgets udtalelse, eller såfremt der ikke foreligger nogen udtalelse, forelægger

Kommissionen straks Rådet et forslag vedrørende de foranstaltninger, der skal træffes. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

- c) Såfremt Rådet ved udløbet af en frist på 3 måneder efter forslaget indbringer ikke har truffet afgørelse, vedtages de påtænkte foranstaltninger af Kommissionen.

#### *Artikel 18*

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige administrativt eller ved lov fastsatte bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv inden for en frist på to år fra dets meddelelse. De underretter straks Kommissionen herom.

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale retsfor skrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

#### *Artikel 19*

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Luxembourg, den 2. april 1979

*På Rådets vegne*

J. François-Poncet  
*Formand*

(<sup>1</sup>) EFT nr. C 24 af 1.2.1977, s. 3, og EFT nr. C 201 af 23.8.1977, s. 2.

(<sup>2</sup>) EFT nr. C 163 af 11.7.1977, s. 28.

(<sup>3</sup>) EFT nr. C 152 af 29.6.1977, s. 3.

(<sup>4</sup>) EFT nr. C 112 af 20.12.1973, s. 40.

(<sup>5</sup>) EFT nr. C 139 af 13.6.1977, s. 1.



**Bilag 3**

13. august 91

Kommissionen  
for de Europæiske Fællesskaber

Dep.chef Leo Bjørnskov  
Miljøministeriet  
København

Kære Leo!

Jeg har gennemlæst dit fremsendte udkast til referat af mødet i går og kan erklære mig enig i at det dækker de synspunkter mine kolleger og jeg fremførte under mødet.

Med venlig hilsen

Jørgen Henningsen

København, den 13/9-91

**Resumé af møde den 12. august 1991 med Kommissionen vedrørende Øresundsforbindelsen**

I mødet, der fandt sted i Bruxelles, deltog fra Kommissionens side:

Direktør J. Henningsen, DG 11

(som stedfortræder for generaldirektør Brinkhorst)

Hr. Wägenbauer, Kommissionens Juridiske Tjeneste

Hr. Caisou-Rousseau, DG 11.

Fra dansk side deltog:

Departementschef Leo Bjørnskov, Miljøministeriet

Afdelingschef Kurt Lykstoft, Trafikministeriet  
Kommitteret Michael Elmer, Justitsministeriet  
Konsulent Jørgen Molde, Udenrigsministeriet  
Kontorchef Veit Koester, Skov og Naturstyrelsen

På mødet blev der fra dansk side redegjort for indholdet af regeringens brev af 12. august 1991, som Kommissionen havde modtaget samme dag, og der blev samtidig besvaret en række spørgsmål fra Kommissionen. Det blev herunder understreget blandt andet at:

- man fra regeringens side baserede sig på artikel 1, stk. 5, i VVM-direktivet,
- bemærkningerne i lovforslaget var bindende for regeringen,
- ændringer af projektet, der gik ud over loven, dens bemærkninger, og hvad der ellers indgik som forudsætninger for Folketingets beslutning, i alle tilfælde ville blive forelagt Folketinget,
- ændringer af projektets karakter (tunnelløsning) ville kræve en ændring af såvel den dansk-svenske aftale som anlægsloven,
- Folketinget herudover ville blive inddraget i de fremtidige beslutninger i overensstemmelse med lovens bemærkninger,
- regeringen ville sørge for, at der blev gennemført foranstaltninger i begge de berørte fuglebeskyttelsesområder, og herunder inddrage de relevante myndigheder og interesseorganisationer m.v.

Det blev præciseret, at samtlige de ovennævnte tilkendegivelser til understregning af deres forpligtende karakter ville blive markeret af de pågældende ministre over for Folketinget under lovens tredje behandling.

Fra Kommissionens side gjorde direktør Jørgen Henningsen opmærksom på, at man af tidsmæssige grunde, og fordi regeringens brev kun forelå på dansk, alene havde mulighed for en foreløbig vurdering af sagen. Endvidere understregede Jørgen Henningsen, at man på generaldirektoratsniveau ikke havde mandat til at tage endelig stilling til sagen, idet en afgørelse af, om der skulle indledes traktatkrænkelsessag, alene tilkom den samlede Kommission (de 17 kommissærer).

Direktør Jørgen Henningsen understregede imidlertid samtidig, at brevet af 8. august 1991 fra Kommissionen ikke skulle opfattes som en trussel om en retssag, men alene havde til formål at påpege at Kommissionen efter den danske regerings brev af 14. maj 1991 ikke følte sig overbevist om, at den danske beslutningsproces ville dække EF-lovgivningens krav.

Efter de oplysninger der nu er fremkommet fra dansk side, fandt Jørgen Henningsen, at der var tilvejebragt meget mere klarhed om sagen.

Med hensyn til fuglebeskyttelsesdirektivet lod Jørgen Henningsen forstå, at man generelt havde megen sympati og respekt for den danske administration og især udpegningen af de 111 danske områder i henhold til direktivets artikel 4, og mente, at dette ville indgå i Kommissionens vurdering af Øresundsforbindelsens forhold til fuglebeskyttelsesdirektivet. På den anden side blev EF-domstolens restriktive fortolkning af direktivet endnu engang fremhævet.

Det tilføjes, at Jørgen Henningsen efter mødet udtalte til det danske fjernsyn, at han havde været særdeles tilfreds med den danske redegørelse, og han ikke var sikker på, at Kommissionens brev af 8. august 1991 ville være blevet afsendt, hvis Kommissionen dengang

---

**Bilag til tilføjelse til tillægsbet. o. lovf. vedr. fast forbindelse over Øresund**

havde siddet inde med de oplysninger, man  
havde fået fra dansk side på mødet.

**Bilag 4**

Den 13. august 1991  
J.nr. 91-84211-1

Brev nr. 558  
SH

Folketingets Trafikudvalg,  
Folketinget,  
Christiansborg,  
1240 København K.

I fortsættelse af samrådet i dag, hvorunder der blev rejst spørgsmål om fremgangsmåden ved en ændring af udformningen af Øresundsforbindelsen, jf. artikel 2 i regeringsaftalen, skal jeg oplyse følgende:

Såfremt kommende undersøgelser skulle vise, at det er hensigtsmæssigt ved udbudet at give mulighed for andre projektforslag for en

kombineret jernbane- og vejforbindelse, kan dette ske, hvis der opnås enighed herom mellem den danske og den svenske regering.

Det vil imidlertid også være nødvendigt at opnå Folketingets tilslutning, hvilket skal ske gennem vedtagelsen af en særlig lovgivning herom.

85 eksemplarer af dette brev vedlægges.

Med venlig hilsen

Kaj Ikast