

[Arbejdsministeren]

(Lovforslag nr. L 122).

Lovforslaget er en del af udmøntningen af aftalen af 3. december 1993 mellem Det Konservative Folkeparti, Venstre, Socialistisk Folkeparti og regeringen om anvendelsen af satsreguleringspuljen 1994.

Lovforslaget indeholder følgende elementer:

- Nedtrapningen af den individuelle sats i forbindelse med supplerende dagpenge ændres fra 1 pct. til ½ pct. for hver beskæftiget time i ugen ud over 7,4 timer.
- Mindstesatsen til selvstændige erhvervsdrivende forhøjes fra ⅔ af højeste dagpenge til 70 pct. af højeste dagpenge.
- Som midlertidig ordning indtil udgangen af 1995 ophæves tidsbegrænsningen for supplerende dagpenge for personer, der i særlig grad er ramt af ledighed.
- Medlemsbidraget til staten for efterlønsmodtagere på trin 2 nedsættes fra ½ til ¼ af det ordinære bidrag.

Idet jeg i øvrigt henviser til lovforslaget og bemærkningerne hertil, skal jeg anbefale lovforslaget til Folketingets velvillige behandling.

Ole Donner (FP):

Som ordfører for forslagsstillerne tillader jeg mig herved at fremsætte:

Forslag til lov om ophævelse af lov om etablering af et udvalg om forsvarets og politiets efterretningstjenester.

(Lovforslag nr. L 114).

Jeg henviser i øvrigt til de bemærkninger, der ledsager lovforslaget, og anbefaler det til Tingets velvillige behandling.

Gade (SF):

Som ordfører for forslagsstillerne tillader jeg mig herved at fremsætte:

Forslag til folketingsbeslutning om optagelse af forhandlinger med Sverige med henblik på at indgå en dansk-svensk aftale om ubegrænset ansvar og erstatningspligt i tilfælde af en ulykke på atomkraftværket Barsebäck.

(Beslutningsforslag nr. B 41).

Jeg skal i øvrigt henvise til forslagens tekst og de bemærkninger, der ledsager det.

Anders Mølgaard (KF):

Som ordfører for forslagsstillerne skal jeg hermed tillade mig at fremsætte:

Forslag til folketingsbeslutning om en bæredygtig vækst og udvikling i landsbyer og landdistrikter.

(Beslutningsforslag nr. B 42).

Jeg skal i øvrigt henvise til forslagens tekst og de bemærkninger, der ledsager det, og anbefale det til Tingets velvillige behandling.

Skriftlig redegørelse:

Redegørelse af 6/12 93 om anlæg af fast forbindelse over Øresund.

(Redegørelse nr. R 8).

Trafikministeren (Helge Mortensen):**I. Indledning**

Aftalen om en fast forbindelse over Øresund mellem Danmark og Sverige blev underskrevet den 23. marts 1991 efter, at der den 19. marts 1991 var givet Folketinget en redegørelse for forhandlingerne mellem de to regeringer, hvorunder der kunne konstateres en bred tilslutning til aftalens indgåelse.

Den 29. april 1991 blev der indgået en politisk aftale om en fast forbindelse over Øresund mellem Det Konservative Folkeparti, Venstre, Socialdemokratiet og Centrum-Demokraterne.

Aftalen mellem Danmark og Sverige blev godkendt af den svenske Riksdagen den 12. juni 1991 og af Folketinget den 14. august 1991 ved vedtagelsen af lov om anlæg af fast forbindelse over Øresund af 19. august 1991, hvorefter aftalen blev ratificeret, jf. anlægslovens § 1. To af de nuværende regeringspartier, Det Radikale Venstre og Kristeligt Folkeparti, stemte imod den faste forbindelse over Øresund. Baggrunden herfor fremgår af den af Folketingets Trafikudvalg den 9. august 1991 afgivne til lægsbetænkning over lovforslaget.

Det er Det Radikale Venstres og Kristeligt Folkepartis opfattelse, at Øresundsprojektet bør underkastes en uvildig nyvurdering.

Ønsker partierne bag Øresundsforbindelsen ikke at følge denne opfordring, konstaterer Det Radikale Venstre og Kristeligt Folkeparti, at der arbejdes videre med projektet på det eksisterende lovgrundlag og som beskrevet i denne redegørelse.

Aftalen mellem de to lande indebærer, at Øresundsforbindelsen (kyst til kyst-anlægget)

[Trafikministeren]

skal anlægges som en kombineret jernbane- og vejforbindelse mellem Kastrup og Limhamn. Anlægget omfatter en kunstig halvø ved Kastrup, en sænketunnel og en kunstig ø sydvest for Saltholm samt en lav/højbro derfra til Limhamn. Danmark og Sverige er enige om, at den endelige udformning af Øresundsforbindelsen skal ske under hensyn til, hvad der er økologisk motiveret, teknisk muligt og økonomisk rimeligt, således at skadelige virkninger på miljøet forebygges. Videre er der enighed om, at godkendelseskrav i henhold til respektive stats lovgivning for etablering af Øresundsforbindelsen kan føre til afvigelser i forhold til aftalens bilag 1 om forbindelsens linjeføring og tekniske udformning.

Aftalen mellem Danmark og Sverige forpligter de to lande hver for sig til at anlægge nødvendige jernbane- og vejforbindelser fra Øresundsforbindelsen til eksisterende jernbane- og vejnet. I tilslutning hertil bestemmer den danske anlægslov, at der anlægges en motorvej med tilslutning til Amagermotorvejen, en jernbane, der krydser Kalvebodløbet på dæmning og bro ved Fiskerhavnen og fortsætter langs Sydhavnsgade til eksisterende spor ved Københavns Hovedbanegård, samt en jernbane fra Kalvebodløbet til eksisterende spor ved Vigerslev.

Efter anlægsloven skal der opstilles en kvalitetsmålsætning for anlæggenes miljøeffekter i Østersøen og Øresund samt på land, ligesom der skal opstilles et overvågnings- og kontrolprogram for anlæggenes. I forbindelse med behandlingen af lovforslaget gav trafikministeren tilsagn om, at der forud for den endelige udformning af Øresundsforbindelsen og de danske landanlæg samt miljøkvalitetsmålsætningen ville blive afholdt offentlige høringer efter samme principper som dem, der skulle have været fulgt, hvis VVM-direktivet (85/337/EØF) havde været gældende.

Forberedelses- og projekteringsarbejdet er nu så langt, at de afgørende beslutninger om anlæggenes mere detaljerede udformning, herunder om, hvorledes hensynet til miljøet tilgodeses, er truffet eller vil skulle træffes, hvorfor det er fundet rigtigt at give Folketinget en redegørelse om anlæggenes status. I overensstemmelse med anlægsloven afgives den miljømæssige del af nærværende redegørelse efter samråd med miljøministeren.

II. Landanlægget

A/S Øresundsforbindelsen har som bygherre til opgave at forestå projektering, anlæg og finansiering af de danske landanlæg. Selskabet gennemførte i efteråret 1992 en offentlig høring om anlæggets linjeføring og udformning, forslag til kvalitetsmålsætninger for anlæggets miljøeffekter og et forslag til overvågnings- og kontrolprogram til sikring af miljøkvalitetsmålsætningerne. Selskabet afgav den 27. november 1992 en redegørelse for forløb og resultat af den offentlige høring og en indstilling til trafikministeren om anlæggets linjeføring og udformning m.v.

Den 7. april 1993 blev der truffet beslutning om landanlæggets udformning. Denne beslutning indebærer bl.a., at der foretages en overdækning af anlægget i Tårnby for et maksimumbeløb på 300 mio. kr. for at nedbringe antallet af støjramte boliger, reducere barrierevirkningen i Tårnby samt skabe et sammenhængende grønt område umiddelbart øst for Vinkelhusene. Folketingets Trafikudvalg og Miljø- og Planlægningsudvalg er blevet orienteret om denne beslutning.

A/S Øresundsforbindelsen har baseret sin tidsplan på en fremskyndelse af landanlæggets etablering, således som det blev tilkendegivet af Folketinget i forbindelse med anlægsloven. A/S Øresundsforbindelsen påregner, at motorvejen kan tages i brug i juli 1997 og personjernbanen til Kastrup i august 1998.

Ekspropriationskommissionen foretog i juni 1993 besigtigelsesforretning, og efter bemyndigelse til ekspropriation gennemføres disse fra efteråret 1993. Forud herfor er der overtaget 186 ejendomme i tilfælde, hvor ejere har ønsket deres ejendom overtaget ved såkaldt foregreben ekspropriation. Der er ved udgangen af november måned yderligere eksproprieret 42 ejendomme, således at det samlede antal eksproprierede ejendomme er 228.

Der er foreløbig foretaget nedrivning af 200 ejendomme, og egentlig rydning af grundene er i vidt omfang gennemført. A/S Øresundsforbindelsen har endvidere indgået forlig med Kolonihaveforbundet for Danmark om afståelse af ca. 330 koloni- og nyttehaver.

Herefter resterer der på Amager ekspropriation af hovedsageligt kommunalt ejede arealer, mens der på Sjællandssiden hovedsageligt resterer ekspropriation af arealer ved Fi-

[Trafikministeren]

skerhavnen og ved Sydhavnen, idet ekspropriation af arealerne omkring Sydhavnsgade stort set er gennemført.

Med hensyn til detailprojektering og fagtilsyn er der indgået kontrakt for næsten alle dele af anlægget, og de fysiske anlægsarbejder er igangsat.

I lufthavnen er igangsat arbejde med ledningstunneler på begge sider af parkeringshuset for omlægning af ledninger og på Amager jordarbejder, herunder udgravning til overdækning ved Vinkelhusene, etablering af arbejdsområde inklusive støjvolde mellem Englandsvej og kysten ved Kastrup samt etablering af midlertidige broer og en ny vej til Indenrigsgården i Københavns Lufthavn.

Selskabet forventer i løbet af 1994 at afholde licitation og igangsætte en lang række andre arbejder, herunder en række jordarbejder på Amager samt påbegyndelse af udgravning til banegraven til stationen ved Københavns Lufthavn.

På Sjællandssiden er der iværksat afværgeboringer og ledningsomlægninger i Sydhavnsgade. Der har været afholdt licitation over det videre arbejde med jernbanetunnelen i Sydhavnsgade, og selskabet står over for indgåelse af kontrakt herom. Arbejdet med Sydhavnsgadetunnelen forventes udført fra begyndelsen af 1994 til udgangen af 1996.

I tilknytning til etableringen af landanlægget skal der som følge af nedgravningen af anlægget gennemføres en grundvandssænkning på både Sjællands- og Amagersiden. Der er indgået en aftale om genanvendelse af afledt fersk- og brakvand som procesvand i H.C. Ørstedværket og på Amagerværket, som betyder, at kraftværkerne til gengæld kan spare ca. 800.000 kubikmeter rent drikkevand årligt.

Kontrol- og overvågningsprogrammet til sikring af de opstillede miljøkvalitetsmålsætninger er for størstedelen etableret.

III. Kyst til kyst-anlægget

A/S Øresundsforbindelsen og SVEDAB AB, der står for landanlæggene på henholdsvis dansk og svensk side, dannede i januar 1992 Øresundskonsortiet. Konsortiet har til opgave at forestå projektering, anlæg, finansiering og drift af Øresundsforbindelsens kyst til kyst-anlæg.

Siden anlægslovens vedtagelse i 1991 er der gennemført og iværksat en lang række undersøgelser, særlig vedrørende de miljømæssige forhold. Formålet hermed har været at tilvejebringe et udvidet grundlag for miljøprøvnin-gen i Sverige og den offentlige høring og supplerende offentlige høring her i landet om miljøkvalitetsmålsætninger, kontrol- og overvågningsprogram samt den mere detaljerede udformning af forbindelsen.

Der er redegjort for undersøgelserne, de miljømæssige forhold og arbejdet med en miljøoptimering af anlægget i de to rapporter, der har dannet grundlag for dels den offentlige høring i maj-juli 1993 dels den supplerende høring i oktober-november, der blev gennemført som følge af, at der siden den første hørings iværksættelse var foretaget en videre bearbejdning af de tekniske muligheder for optimering.

Der er udarbejdet en samlet rapport om de gennemførte danske høringer. Rapporten, der vil blive sendt til Folketingets Trafikudvalg og Miljø- og Planlægningsudvalg, indeholder Miljøministeriets og Trafikministeriets behandling af de indsigelser, forslag og ideer, der er indkommet vedrørende miljømålsætningerne for Øresund og Østersøen, kontrol- og overvågningsprogrammet samt anlægsudformning. Endvidere behandles de vandmiljømæssige spørgsmål knyttet til linjeføring og anlægsudformning, de benyttede beregningsmodeller samt luftmiljø og råstofindvinding. Der vil herefter kunne træffes beslutning om miljøkvalitetsmålsætningen, kontrol- og overvågningsprogram og anlægsudformningen.

Kystforholdene ved Amager, sedimentspredningen fra gravearbejderne og ønsket om at undgå en påvirkning af Østersøen har været hovedemnerne. Det er i rapporten vurderet, at der med de fremlagte miljømålsætninger og den gennemførte miljøoptimering er taget de fornødne hensyn vedrørende disse emner.

Anlægslovens oprindelige projektforslag, KM 4.2, indebar en blokerende effekt på vandgennemstrømningen på ca. 2,3 pct.. Ved den videre tekniske bearbejdning har det vist sig muligt at nedbringe denne blokerende virkning af selve anlægget til under 1 pct., svarende til det i høringsrapporten foreslåede kriterium for opfyldelsen af målsætningen om, at der ikke som følge af Øresundsforbindelsen må ske ændring af det fysisk-kemiske havmiljø

[Trafikministeren]

og dermed det biologiske havmiljø i Østersøen.

Spørgsmålet om blokerings-effekt på miljøet i Østersøen er det centrale spørgsmål. Efter afslutningen af høringen bør kriteriet for opfyldelsen af målsætningen for Østersøen skærpes således, at der ikke opstår nogen blokerende virkning. Dette skal også ses i lyset af, at det fortsatte optimeringsarbejde viser mulighed for at bringe anlæggets blokerende virkning ned mod 0,5 pct. og dermed en tilsvarende reduktion af behovet for gravearbejderne og sedimentspildet i Øresund.

Miljøoptimeringen af anlægget sker således ud fra hensynet til såvel Østersøens vandmiljø som hensynet til nærmiljøet i Øresund. Arbejdet med en miljøoptimering gennem udformning af anlægget har allerede givet gode resultater, og det er vigtigt ud fra et miljømæssigt synspunkt at fastholde kravet om fortsat optimering. Dette skal ikke blot foregå forud for anlæggets iværksættelse, men også som et afgørende led i hele projektets gennemførelse.

Fastholdes dette krav, vil den teknisk, økonomisk og miljømæssigt mest optimale løsning blive realiseret. Anlæggets selvstændige blokering vil blive reduceret ned mod 0,5 pct. Samtidig opnås det, at behovet for kompensationsafgravninger bliver minimeret. Dette er afgørende for sedimentspildet og dermed også for påvirkningen af Øresund.

I forbindelse med den supplerende offentlige høring er der redegjort for forskellige hovedvarianter, der er udarbejdet som led i optimeringsprocessen. Disse hovedvarianter vil af Øresundskonsortiet blive lagt til grund for den fortsatte planlægning af anlægsarbejderne og den fortsatte optimering med henblik på at sikre den mindst mulige blokerende effekt fra anlægget og de mindst mulige kompensationsafgravninger.

Den nuværende viden og resultaterne fra høringen gør, at det er opfattelsen, at Øresundsforbindelsen vil kunne – og derfor bør – udføres, så der ikke vil være nogen blokerende virkning som følge af den faste forbindelse. De nødvendige kompenserende afgravninger vil kunne gennemføres i tilknytning til de øvrige anlægsarbejder og således, at den endelige fastlæggelse af og udførelse af de afsluttende afgravninger sker på grundlag af de faktisk udførte anlægsarbejder og er baseret på målere-

sultater for hele anlægsperioden med anvendelse af tredimensionale modeller.

I overensstemmelse med anlægsloven etableres et marint overvågningsprogram, som forestås af miljømyndighederne. Programmet skal under og i nogle år efter anlægsfasen følge Øresunds vandmiljø og gennemstrømningen til og fra Østersøen og danne baggrund for en vurdering af, om de fastsatte målsætninger og vilkår overholdes. Overvågningen vil bl.a. omfatte hydrografi, vandkvalitet, marinbiologi, fugle samt strand- og kystforhold.

Miljø og natur er ikke konstante, men varierer fra år til år. Det må forventes, at andre faktorer kan påvirke f.eks. fuglebestande under anlægsfasen. Principielt skal overvågningsprogrammet dog planlægges og udføres, så der tages højde for dette. Det er således ikke tilstrækkeligt, at programmet kan påvise eventuelle ændringer. Det skal også kunne påvises med en rimelig grad af sikkerhed, at sådanne ændringer skyldes anlægget af den faste forbindelse.

Det internationale Ekspertpanel, der er nedsat af den svenske og den danske regering i oktober 1992, har specielt fulgt arbejdet med modelgrundlaget. På baggrund af foreliggende rapporter og undersøgelser rådgiver panelet om Øresundsforbindelsens effekter på vandmiljøet.

På det netop afholdte 3. møde i Det internationale Ekspertpanel (1.-3. december 1993) udarbejdede panelet et notat til de svenske og danske regeringer, som giver et sammendrag af hovedkonklusionerne fra panelets hidtidige arbejde og en rekommandation for dets fremtidige arbejde.

Panelet fremlægger i dette notat, der tillige med rapporten fra det 3. møde er sendt til Folketingets Trafikudvalg og Miljø- og Planlægningsudvalg, en generel konklusion samt konklusioner vedrørende hydrografi og biologi.

Indledningsvis i de hydrografiske konklusioner udtrykker panelet tilfredshed med, at de rekommandationer, som det tidligere har fremsat, er taget op, og at modelleringen er udvidet til at omfatte tredimensionale modeller.

Panelet er tilfreds med de nye tekniske tiltag, der følger panelets tidligere anbefalinger, og som justerer udformningen af KM 4.2 med henblik på at reducere den blokerende effekt og behovet for afgravninger.

[Trafikministeren]

Panelet forventer, at der i henhold til den aftalte tidsplan for modelleringen vil blive taget hensyn til blokeringsberegningerne for vand og salt, før det endelige design af selve anlægget afsluttes og anlægsarbejdet begynder.

I relation til blokeringseffekten konkluderer panelet, at det hidtidige arbejde med tredimensionale modeller primært har koncentreret sig om vandtransporten. På grund af salttransportens betydning for Østersøen skal modelgrundlaget i det videre arbejde frem til juli 1994 forbedres med hensyn hertil.

Om overvågningen af de biologiske forhold tilkendegiver panelet, at der er og bliver gjort betydelige bestræbelser med undersøgelserne. Panelet er endvidere af den opfattelse, at de generelle rammer for forslaget til et biologisk overvågningsprogram er tilfredsstillende, men afventer videre drøftelser om programmets detaljer.

Panelet afslutter sit notat til de svenske og danske regeringer med en henvisning til sit kommissorium, som omfatter en evaluering af forbindelsens virkning på havmiljøet i Øresund og Østersøen i anlægsfasen og på lang sigt. Ved opførelsen af den faste forbindelse mener panelet, at det bør fortsætte arbejdet.

Der lægges vægt på, at etableringen af kyst til kyst-anlægget sker på grundlag af den fornødne hensyntagen til vandmiljøet såvel i Østersøen som i Øresund. Det hidtidige arbejde bekræfter, at dette vil ske. Det er afgørende, at optimeringen kan fortsætte, så målsætningen om ingen blokerende virkning kan realiseres, og at dette af hensyn til nærmiljøet i Øresund sker gennem fortsat optimering af det tekniske anlæg, hvorved behovet for kompensationsafgravninger begrænses.

Det er tillige synspunktet, at det arbejde, der gennemføres med tredimensionale modeller efter ekspertpanelets anbefalinger, skal indgå i arbejdet med det endelige design af anlægget og projektets tekniske gennemførelse.

Ekspertpanelet har bidraget med tekniske anbefalinger, og det er indstillingen fra dansk side at videreføre panelet, således at det kan indgå i det fortsatte arbejde med miljøovervågningen under og efter anlæggets etablering.

IV. Trafik- og miljømæssige perspektiver

Det har hidtil naturligt været de miljømæssige

og økonomiske spørgsmål, der har indtaget den dominerende rolle vedrørende landanlægget og kyst til kyst-anlægget, idet sigtet, inden for det teknisk mulige og økonomisk rimelige, har været at sikre en udformning af anlæggene, således at skadelige virkninger på miljøet forebygges.

Ved beslutningen af 7. april 1993 om landanlægget, som har en selvstændig og vigtig betydning vedrørende udbygningen af den danske infrastruktur ved etablering af specielt jernbaneforbindelsen til Københavns Lufthavn, der også vil opnå klare fordele ved det øgede passagerunderlag, der er en konsekvens af Øresundsforbindelsen, er der allerede opnået en mere tilfredsstillende løsning end den i anlægsloven forudsatte.

En sådan løsning skal og bør også sikres vedrørende kyst til kyst-anlægget i et samarbejde mellem Danmark og Sverige, der begge tillægger de miljømæssige spørgsmål en central rolle. Dette må inden for de tekniske og økonomiske rammer indebære en miljøoptimering af anlægget, således at anlæggets blokering af vandgennemstrømningen i det videre optimeringsarbejde søges bragt ned mod 0,5 pct., ligesom der gennemføres kompenserende afgravninger, således at der samlet ikke vil være nogen blokerende virkning på vandgennemstrømningen som følge af Øresundsforbindelsen.

Der bør ligeledes opnås enighed om andre centrale miljøvilkår, der vil blive suppleret af en række vilkår for den danske del af Øresund. Der vil blive etableret et kontrol- og overvågningsprogram, ligesom der bør aftales en fælles dansk-svensk organisering af tilsynet, som har til opgave at dokumentere, at de fastsatte vilkår for miljømålsætningen er overholdt såvel i anlægs- som i driftsfasen.

På dette grundlag vil de udestående spørgsmål blive drøftet mellem de to lande med henblik på igangsættelse af selve anlægsarbejdet, således at forbindelsen kan stå færdig ved årtusindskiftet og få år efter Storebæltsforbindelsen.

Øresundsforbindelsen vil som en kombineret jernbane- og vejforbindelse indebære forbedrede transportmuligheder mellem Malmø og København, mellem Sverige og Danmark og mellem Norden og kontinentet. Forbindelsen vil medføre, at den eksisterende barriere

[Trafikministeren]

gennem Øresund kan nedbrydes, og udgør således en forudsætning for udviklingen i hele Øresundsregionen med et kulturelt, erhvervs- og arbejdsmæssigt samkvem, hvorfor valgfrihed for befolkningen mellem jernbane og vej er af væsentlig betydning.

Øresundsforbindelsen repræsenterer en satsning på jernbanetrafikken, idet den dels skaber mulighed for en rationel og effektiv jernbanetrafik mellem landene, dels indebærer et økonomisk incitament hertil som følge af niveauet for vejbenyttelsesafgifterne set i forhold til banernes betaling, ligesom det er jernbanerne, der vil opnå de største tidsmæssige fordele. Det er aftalt, at der allerede nu skal indledes et aktivt samarbejde med henblik på fremme af udviklingen af et miljøvenligt kollektivt trafiksystem i Øresundsregionen.

Øresundsforbindelsen er et vigtigt led i jernbanesystemet mellem Norden og kontinentet og udgør sammen med Storebæltsforbindelsen en ubrudt forbindelse, der vil være af stor betydning for specielt godstrafik over lange strækninger. Godstransporttiden mellem Øresundsregionen og Hamborg vil således blive nedsat fra i dag 16 timer til ca. 7 timer, hvilket også muliggøres af den dansk-tyske aftale om infrastrukturudbygningen over den dansk-tyske grænse, som Folketinget har fulgt op med loven om at udbygge banen i Sønderjylland til dobbeltspor, således at den fornødne kapacitet sikres at være til stede.

Øresundsforbindelsen vil således få stor betydning for jernbanetrafikken, idet det nordiske jernbanenet vil blive en integreret del af et samlet europæisk jernbanenet, hvilket er en forudsætning for, at en væsentlig del af transittrafikken gennem Danmark kan foregå på skinner.

V. Økonomi m.m.

I aftalen mellem Danmark og Sverige er det fastsat, at kyst til kyst-anlægget i sin helhed skal dækkes gennem afgifter for jernbane- og vejtrafikkens benyttelse af forbindelsen, således at der ikke over de to landes statsbudgetter skal ydes tilskud til forbindelsen.

Aftalen indeholder derimod ikke en tilsvarende forudsætning for de landanlæg, som hvert land selv skal etablere, men det er en central økonomisk forudsætning for loven om anlæg af fast forbindelse over Øresund, at også

de danske landanlæg kan brugerfinansieres gennem overskuddet fra kyst til kyst-forbindelsen og betaling fra DSB for benyttelsen af landanlægget svarende til DSB's nettofordele i åbningsåret.

Det fremgår af bemærkningerne til forslaget til anlægslov, at dette er opfyldt under de forudsætninger, der er lagt til grund for beregningen af den driftsøkonomiske rentabilitet vedrørende på den ene side anlægsudgifterne for kyst til kyst-anlægget og landanlægget og realrenten for finansieringen af disse, og på den anden side indtægterne fra vejtrafikken, idet disse forudsætninger som anført er behæftet med usikkerhed. Banernes betaling for benyttelsen af kyst til kyst-anlægget udgør et fast årligt beløb på i alt 300 mio. kr., og DSB's betaling for benyttelsen af de danske landanlæg forudsættes at udgøre 65 mio. kr.

Siden lovens vedtagelse er der sket en mere detaljeret budgetlægning, og den 16. november 1993 fremsendte selskaberne til Trafikministeriet anlægsbudgetterne for såvel kyst til kyst-anlægget som det danske landanlæg.

Budgetterne kan sammenfattes således (opgjort i juli 1990-priser):

Danske landanlæg inkl. over-	
dækning i Tårnby	4,4 mia. kr.
Kyst til kyst-anlæg	12,2 mia. kr.
Airside-tunnel	0,5 mia. kr.
I alt	<u>17,1 mia. kr.</u>

De ovenfor anførte budgetter er udarbejdet med et konfidensniveau på 50/50, dvs. et sikkerhedsniveau, hvor sandsynligheden for, at anlægget ender med at blive billigere eller dyrere er den samme.

I forhold til anlægslovens budgetoverslag er der tale om en stigning i budgettet for kyst til kyst-anlægget på 0,5 mia. kr. og for det danske landanlæg på 1,2 mia. kr., hvoraf 0,3 mia. kr. hidrører fra beslutningen af 7. april 1993 om, at landanlægget i Tårnby skal udføres med en overdækning. Endelig kommer hertil en udgift på 0,5 mia. kr. til airside-tunnelen.

Det skal bemærkes, at anlægslovens budgetoverslag for landanlægget er angivet med en usikkerhed, der ligger inden for et interval på mindreudgifter på 15 pct. og merudgifter på 25 pct., mens de tilsvarende tal for kyst til kyst-anlægget er +/-15 pct. I aftalen mellem Dan-

[Trafikministeren]

mark og Sverige er det fastsat, at de to lande senere træffer nærmere aftale om den præcise afgrænsning af kyst til kyst-anlægget og land-anlægget, hvorfor det først herefter vil være afklaret, i hvilket omfang udgiften til airside-tunnelen skal henføres til kyst til kyst-anlægget eller det danske landanlæg.

I lovbemærkningerne er oplyst, at realrenten forventes at ligge på 4-5 pct. Selskaberne har på baggrund af den siden da stedfundne økonomiske udvikling fundet, at det er mere realistisk at anvende en realrente på 4 pct. p.a.

Med hensyn til de trafikale forudsætninger vedrørende vejtrafikken og taksterne på kyst til kyst-anlægget har selskaberne lagt de i lov-bemærkningerne nævnte forudsætninger om udviklingen i vejtrafikken til grund.

Målsætningen om ingen blokerende effekt på vandgennemstrømningen skønnes højst at kunne koste yderligere 800 mio. kr. Der er dog en forventning om, at dette som resultat af den fortsatte optimering af anlæggets udformning vil kunne ske inden for en lavere beløbsramme.

Selskaberne har på denne baggrund beregnet, at såvel kyst til kyst-anlægget som det danske landanlæg vil kunne tilbagebetales på ca. 30 år.

De af selskaberne fremsendte anlægsbudgetter ligger således inden for anlægslovens rammer, ligesom de beregnede tilbagebetalingstider viser, at det er realistisk at forudsætte, at anlæggene vil kunne brugerfinansieres. Opmærksomheden henledes på, at sådanne beregninger involverer størrelser (anlægs- og driftsudgifter, realrente, trafikudvikling og takster for vejtrafikken), der kan være overordentlig vanskelige at forudsige.

VI. Afslutning

Med beslutningen af 7. april 1993 om det danske landanlægs linjeføring og udformning, miljøkvalitetsmålsætninger samt kontrol- og overvågningsprogram er der allerede opnået en mere tilfredsstillende løsning vedrørende det danske landanlæg end den i anlægsloven forudsatte.

Hvad angår kyst til kyst-anlægget bør der i samarbejde mellem de to lande også sikres en tilfredsstillende løsning for kyst til kyst-anlæggets udformning, miljøkvalitetsmålsætninger samt kontrol- og overvågningsprogram.

De miljømæssige hensyn tillægges i begge lande en meget stor rolle, og med den nuværende viden samt resultaterne af den afsluttede høring bør kyst til kyst-anlægget udføres uden nogen blokerende virkning for vandgennemstrømningen som følge af den faste forbindelse.

Dette sikres dels ved en miljømæssig optimering af det faste anlægs udformning, dels ved de nødvendige kompensationsafgravninger. De afsluttende kompenserende afgravninger skal baseres på måleresultater for hele anlægsperioden og anvendelse af tredimensionale modeller.

De af selskaberne den 16. november 1993 afgivne budgetter for såvel det danske landanlæg som kyst til kyst-anlægget ligger inden for anlægslovens rammer og viser med den usikkerhed, der altid vil være knyttet til anlægsarbejder af dette omfang, at det er realistisk, at anlæggene kan finansieres gennem brugerbetaling.

Der er således nu det fornødne grundlag for at tage stilling til kyst til kyst-anlæggets udformning og de udestående miljømæssige spørgsmål om den faste forbindelse over Øresund. Dette påregnes at kunne ske inden årets udgang.

Den første sag på dagsordenen var:

1) Spørgsmål om meddelelse af orlov til og indkaldelse af stedfortræderen for folketingsmedlem Ole Espersen (S).

Anden næstformand (Grove):

Den pågældende har søgt om orlov i henhold til forretningsordenens § 42, stk. 3, litra a, jf. stk. 5, på grund af midlertidig udsendelse i offentligt hverv.

Hvis ingen gør indsigelse, vil jeg betragte det som vedtaget, at der meddeles den pågældende orlov som ansøgt fra og med den 7. december 1993, og at stedfortræderen indkaldes som midlertidigt medlem. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

2) Indstilling fra Udvalget til Valgs Prøvelse:

Forhandling

Jens Jørgensen (KF):

Folketinget har nu vedtaget at meddele orlov til 1 medlem af Folketinget og at indkalde stedfortræderen.

Som ordfører for Udvalget til Valgs Prøvelse skal jeg gøre indstilling om, at stedfortræderen godkendes som midlertidigt medlem af Folketinget.

Hr. Ole Espersen (S) er valgt i Østre Storkreds. I anledning af hans orlov indkaldes 1. stedfortræder for Socialdemokratiet i denne storkreds, international sekretær Claus Larsen-Jensen (S).

Udvalget til Valgs Prøvelse har i et møde i dag behandlet denne sag, og jeg kan herefter på udvalgets vegne afgive følgende:

Indstilling

International sekretær Claus Larsen-Jensen godkendes som midlertidigt medlem af Folketinget fra og med den 7. december 1993.

Afstemning

Udvalgets ovennævnte indstilling vedtoges enstemmigt med 106 stemmer.

Den næste sag på dagsordenen var:

3) Tredje behandling af lovforslag nr. L 51:

Forslag til lov om ændring af lov om tjenestemandslønninger m.m. og klassificering af statens tjenestemandstillinger i Grønland. (Beregningen af det grønlandske reguleringspristal).

Af finansministeren (Lykketoft).

(Fremsat 28/10 93. Første behandling 18/11 93. Betænkning 24/11 93. Anden behandling 2/12 93).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Afstemning

Lovforslaget

vedtoges enstemmigt med 117 stemmer.

Anden næstformand (Grove):

Lovforslaget vil nu blive sendt til statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

4) Tredje behandling af lovforslag nr. L 9:

Forslag til lov om ændring af lov om sterilisation og kastration.

Af sundhedsministeren (Torben Lund).

(Fremsat 6/10 93. Første behandling 13/10 93. Betænkning 25/11 93. Anden behandling 30/11 93).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Afstemning

Lovforslaget

vedtoges enstemmigt med 117 stemmer.

Anden næstformand (Grove):

Lovforslaget vil nu blive sendt til statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

5) Tredje behandling af lovforslag nr. L 31:

Forslag til lov om ændring af lov om lån til betaling af ejendomsskatter og om ændring af ligningsloven. (Rykning ved låneomlægning).

Af indenrigsministeren (Birte Weiss).

(Fremsat 13/10 93. Første behandling 26/10 93. Betænkning 25/11 93. Anden behandling 2/12 93).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Afstemning

Lovforslaget