

nansieringsudgiften for hovedpartens vedkommende fremskaffes ad lånevejen, hvoraf atter følger, at kapitalen gennem afdrag tilbagebetales i løbet af en årrække. Midlerne til afdrag og forrentning fremkommer som nævnt ved brugerafgifterne. Dette udgangspunkt er det samme for såvel jernbaneforbindelsen som vejforbindelsen.

Jernbaneanlægget må rent faktisk betragtes som en integreret del af DSBs faste anlæg i øvrigt. Togpassagerer og godskunder erlægger ikke en separat betaling for passage af Storebælt, men derimod en betaling for den samlede jernbanetransport. Når jernbaneforbindelsens andel af udgifterne er betalt, herunder finansieringsudgiften, findes det mest rimeligt at lade jernbaneanlægget udgå af det særlige ejendomsforhold under et aktieselskab og indgå som en del af DSBs anlæg i øvrigt.

Lovforslaget bestemmer derfor, at ejendomsretten til jernbaneforbindelsen over Østerrenden skal overdrages til DSB, når jernbaneandelen er betalt. Samtidig skal aktieselskabet og DSB indgå en samejkontrakt om anlægget over Vesterrenden, hvorved DSB erhverver en anpart på halvdelen af

dette anlæg. Dermed vil jernbaneanlægget være udskilt fra selskabet, der derefter alene ejer og driver motorvejsforbindelsen. For benyttelsen af denne forudsættes der fortsat opkrævet afgifter af en sådan størrelse, at de ikke alene dækker udgifterne ved forbindelsens drift og vedligeholdelse, men også vil kunne give et afkast til staten.

Hvorvidt denne afgiftsopkrævning kan begrunde opretholdelse af aktieselskabet, må afgøres til den tid i lyset af de trafikpolitiske hensyn, som ønskes tilgodeset, herunder hensynet til de resterende øst-vest overfarter. Det må herved også tages i betragtning, at selskabet kan have pligt til at drive færgefart, jfr. § 13.

*Anlægsomkostningerne* uden moms og byggerenter anslås i priseniveau 1. januar 1986 til 12,9 mia. kr. Den endelige tekniske udformning af anlægget er som nævnt ikke fastlagt på nuværende tidspunkt. Baseret på, at jernbaneforbindelsen i 1. etape føres under Østerrenden som sænketunnel, og at vejforbindelsen i 2. etape føres over Østerrenden som en højbro, kan følgende investeringsafløb skønnes:

(Mill. kr.)	År 1	År 2	År 3	År 4	År 5	År 6	År 7	År 8	År 9	I alt
Forberedende arbejder, tilsyn, administration m.v. ....	100	200	150	200	200	150	100	50	50	1.200
Anlægsarbejder:										
1. etape (bane).....	50	550	900	1.400	1.600	1.150				5.650
2. etape (vej) .....					800	1.200	1.400	1.400	1.250	6.050
I alt .....	150	750	1.050	1.600	2.600	2.500	1.500	1.450	1.300	12.900

De forberedende arbejder kan gå igang, når anlægsorganisationen er blevet bemandet og indkørt, hvilket forventes at ske i første halvdel af 1987. De egentlige anlægsarbejders iværksættelse må afvente anlægslovens vedtagelse. Med en vedtagelse af anlægsloven i indeværende samling kan 1. etapes jernbaneanlæg forventes færdiggjort med udgangen af 1992.

Tidsforskydningen mellem påbegyndelsen af 1. og 2. etape er ikke fastlagt, men opadtil begrænset ved, at påbegyndelsen af 2. etape skal ske senest ét år, før 1. etape forventes ibrugtaget. Det på denne baggrund realistiske spillerum for tidsforskydningen mellem færdiggørelsen af de to etaper er 2-4 år. I det ovenfor anførte investeringsafløb er forudsat en tidsforskydning på tre år, således at vejforbindelsen kan forventes færdiggjort i slutningen af 1995.

Den direkte *beskæftigelse* ved det samlede anlægs færdiggørelse kan skønnes til knap 25.000 mandår.

#### *Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

##### *Til § 1*

Da der oprettes et selvstændigt aktieselskab til at forestå anlægget, kan principbestemmelsen som ellers almindeligt i en anlægslov ikke udformes som en bemyndigelse for ministeren for offentlige arbejder til at etablere forbindelsen. Den noget mere ubestemte og brede formulering af en bemyndigelse til »at træffe dispositioner i henhold til denne lov« er derfor valgt.

##### *Til § 3*