

Som anført i de almindelige bemærkninger, kan jernbanetunnelen under Østerrenden tænkes udført som sænketunnel eller som en boret tunnel. Det forudsættes derfor, at det videre forundersøgelser- og projekteringsarbejde kan sigte både mod en sænketunnel og en boret tunnel, samt at licitationen kan udformes således, at der indhentes alternative tilbud.

I stk. 2 bestemmes, at lavbroen over Vesterrenden som et led i anlæggets 1. fase skal forberedes for også at overføre motorvejsforbindelsen. Det nærmere omfang af disse forberedelsesforanstaltninger vil være afhængigt af nærmere anlægskøonomiske overvejelser. Men det følger af forudsætningen om, at lavbroen skal være fælles for jernbane og vej, at der skal være et relativt kort åremål mellem de to forbindelsers ibrugtagning. Virksomhedsøkonomiske betragtninger for selskabet vil tale for en hurtig færdiggørelse af begge.

#### Til § 4

Bestemmelsen afgiver hjemmel for, at vejforbindelsen over Østerrenden kan udføres enten som en højbro eller som en sænketunnel, og at begge alternativer kan forberedes til udbydelse i licitation.

Som bestemmelsen er udformet, forudsættes alternativet med en højbro fremdeles at have præference, idet dette alternativ under alle omstændigheder foreslås udbudt i licitation, medens en sænketunnel kan udbydes, hvis det på det aktuelle tidspunkt skønnes anlægsmæssigt og økonomisk hensigtsmæssigt.

Ved bestemmelsen om, at højbroen skal udføres med fornøden gennemsejlingsmulighed, tilkendegives det fra lovgivningsmagts side, at Danmark vedstår sine folkeretlige forpligtelser til at bevare fri passage for skibstrafikken. En højbro vil formentlig skulle have en fri gennemsejlingshøjde på 76-77 m.

Notifikation over for søfarende nationer om anlæggets etablering og gennemsejlingsfagernes dimensionering vil blive givet.

#### Til § 5

Udgifter til eventuelle afhjælpende foranstaltninger af hensyn til det marine miljø som følge af lavbroen tillægges det samlede lavbroanlæg og indgår dermed i udgiftsfordelingen for dette.

For så vidt angår tilsvarende udgifter som følge af jernbanetunnelen under Østerrenden, henvises til de særlige bestemmelser herom, i § 9, stk. 3, nr. 1), og § 9, stk. 5, 2. pkt.

Vurderingen af, hvorledes den uændrede vandgennemstrømning tilvejebringes, vil ske i nøje samarbejde med Miljøministeriet.

Anlægsarbejderne vil blive tilrettelagt således, at det også i udførelsesfasen tilstræbes at påvirke vandgennemstrømningen mindst muligt.

#### Til § 6

Som anlægget foreslås opdelt i en jernbanedel og en vejdel, vil der blive en række afgrænsnings-spørgsmål inden for selve forbindelsens område. Endvidere vil der på land blive afgrænsnings-spørgsmål i forhold til DSBs anlæg og det almindelige hovedlandevejsnet. Bestemmelsen i § 6, stk. 2, giver ministeren bemyndigelse til at afgøre alle sådanne afgrænsningsspørgsmål.

Hvad særligt de rent jernbanetekniske anlæg på strækningen over bæltet angår, f.eks. spor og sikringsanlæg, forudsættes disse projekteret og udført af DSB som entreprenør for selskabet og for dets regning.

Der må endvidere drages en grænse ved overgangen mellem Østerrendeforbindelsen og Vesterrendeforbindelsen. Herom indeholdes en udtrykkelig bestemmelse i § 9, stk. 5.

#### Til § 7

Jernbaneoverfarten mellem Korsør og Nyborg og biloverfarten mellem Halskov og Knudshoved må opretholdes i fuldt omfang indtil åbningen af 1., henholdsvis 2. etape af den faste forbindelse.

Dette stiller DSB overfor en række særlige problemstillinger, hvad angår dels fastholdelsen af personale indtil driftsophør, dels viderebeskæftigelse/fratrædelsesordninger for personalet herefter.

Håndteringen af disse problemstillinger vil kræve, at DSB bemyndiges til at indgå særlige aftaler med de ansattes organisationer.

Der kan endvidere blive behov for ændringer i forskellige lovbestemmelser, der vedrører ansættelses- og pensionsforhold.

I det nødvendige personaleberedskab indgår tjenestemænd, overenskomstansatte og færgeforpagterens personale.

For det sidstnævnte personales vedkommende vil de forhandlingsberettigede parter søge gennemført tilsvarende forhandlinger, hvis resultater kan medføre lavere forpagtningsafgifter til DSB.

#### Til § 8

Det er i de almindelige bemærkninger fastslået, at staten ved at vælge aktieselskabsformen ikke har