

[Gade]

Begrundelse

Spørgeren ønsker oplyst, om fase 4-rapporten på nuværende tidspunkt har karakter af et færdigt projektforslag, hvilket ikke fremgår af tidligere svar, samt om rapporten er godkendt. Samtidig undrer spørgeren sig over, at der ikke budgetmæssigt er sket en opdeling mellem bane- og bilanlæggene, da denne opdeling burde være relativt enkel at foretage på baggrund af et færdigt projektforslag.

Svar (14/7 93):

Trafikministeren (Helge Mortensen):

DSB og Vejdirektoratet etablerede i fællesskab projektorganisationen DSB/VD med henblik på at kunne yde rådgivning i forbindelse med etableringen af Øresundsforbindelsen.

Projektorganisationen DSB/VD har fra stiftelsen af A/S Øresundsforbindelsen i slutningen af 1991 til foråret 1993 arbejdet uafhængigt af DSB og Vejdirektoratet som totalrådgivere for selskabet, på samme måde som private rådgivningsvirksomheder leverer rådgivningsydelser. Fase 4-rapporten har ikke været forelagt og er derfor ikke godkendt af mig eller en repræsentant for mig.

Fase 4-rapporten, som DSB/VD har afleveret til A/S Øresundsforbindelsen, anvendes af selskabet som grundlag for den videre projektering og er som anført genstand for granskning.

Da vej- og baneanlæg følger samme nedgravede trace på Amager, kan der ikke foretages en entydig fordeling af omkostningerne på vej og bane. Som bekendt er selskabet bygherre for det samlede jernbane- og vejanlæg.

I min besvarelse af spørgsmål nr. S 923 blev der oplyst om den fordeling, der var foretaget i anlægslovens budgetoverslag vedrørende jernbane- og vejdelen. Det fremgik heraf, at langt størstedelen af udgifterne skyldes jernbaneanlæggene.

Hvis der i dag – på trods af de ovenfor anførte vanskeligheder – alligevel blev foretaget en skønmæssig fordeling, er der ingen tvivl om, at resultatet ville blive det samme.

Spm. nr. S 1131

Til trafikministeren (7/7 93) af:

Gade (SF):

»Vil ministeren oplyse, om der i DSB/VD's fase 4-rapport om Øresundsbroens danske landanlæg er sket ændringer i forhold til anlægslovens beskrivelse af landanlæggenes udformning? Det ønskes specielt oplyst, om der er sket en projektmæssig og økonomisk afklaring af anlæggets tilslutning til Københavns Godsbanegård og forholdene omkring Københavns Hovedbanegård, og endvidere ønskes det oplyst, om det præcist i fase 4-rapporten er fastlagt, hvor landanlæggene slutter og kyst til kyst-anlæggene begynder.«

Begrundelse

I svar på spm. nr. S 923 oplyses det, at der i fase 3-rapporten er taget højde for projektændringer. Da fase 4-rapporten er et egentligt projektforslag, må der således være sket en afklaring af forholdene omkring Godsbanegården og Hovedbanegården. Samtidig ønskes det oplyst, om der er sket en klar opdeling mellem kyst til kyst-anlæggene og de danske landanlæg, og om den kunstige halvø henhører til kyst til kyst-anlægget, eller om den betragtes som en del af landanlæggene.

Svar (14/7 93):

Trafikministeren (Helge Mortensen):

A/S Øresundsforbindelsen har oplyst, at fase 4-rapportens forslag til teknisk udformning af de danske landanlæg er i overensstemmelse med selskabets indstilling af november 1992 om anlæggets linieføring og udformning med de heri anførte ændringer i forhold til anlægsloven.

Projektforslaget (fase 4-forslaget) er for så vidt angår Københavns Hovedbanegård, Godsbanegården og Vigerslev afleveret fra projektorganisationen DSB/VD til A/S Øresundsforbindelsen den 30. juni 1993, idet det bemærkes, at dette ikke har givet anledning til nogen ændringer i anlægsoverslaget i fase 4-rapporten.

Når det drejer sig om Københavns Hovedbanegård og Godsbanegården, starter A/S Øresundsforbindelsens spor ved Dybbølsbro, mens der benyttes eksisterende spor frem til Dybbølsbro. A/S Øresundsforbindelsen skal afholde de omkostninger, der er nødvendiggjort af forbindelsen. Alle godstog føres ad godsbanen fra Kalvebod til Vigerslev. Her eta-