

## [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-