

der er oprettet en ny direkte linje mellem København og Berlin via Lübeck.

Der er ikke nærmere argumenteret for denne nye linjeføring, men det fremgår ikke af samme besvarelse, at forbindelsen København-Hamburg-Berlin ikke som tidligere oplyst af ministeren tager ca. 20 minutter mere end den hidtidige forbindelse til Berlin via Gedser, men tager 1 time og 24 minutter mere.

#### Svar (23/10 95)

**Trafikministeren (Jan Trøjborg):**

DSB oplyser, at den nye forbindelse med to direkte vogne mellem København og Berlin over Lübeck på årsbasis vil medføre omkostninger for DSB på ca. 2,8 mio. kr. DSB's omkostninger ved ruten via Gedser var godt 21 mio. kr. årligt, opgjort på grundlag af omkostningerne til et natto og et dagtog i hver retning.

Der er foreløbig indgået aftale mellem de tyske baner og DSB om, at forbindelsen fortsætter frem til udløbet af sommerkøreplanen i 1996. Hvordan forbindelsen efter det tidspunkt vil blive videreført, afhænger blandt andet af, om første fase af sporombygningsarbejderne mellem Hamburg og Berlin vil være helt færdige til ibrugtagning ved vinterkøreplanen i september 1996. Derudover vil udformningen af køreplanen mellem Hamburg og Berlin også have betydning for forbindelsens videreførelse.

#### Spm. nr. S 98

Til trafikministeren (13/10 95) af:

**Jette Gottlieb (EL):**

»Overvejer ministeren at tillade en øget uddybning af Drogden fra de nuværende 7,7 m til 8,6 m, og hvilke miljøkonsekvenser vil det i givet fald have for Østersøen?«

#### Svar (23/10 95)

**Trafikministeren (Jan Trøjborg):**

Øresundsforbindelsen skal af hensyn til Østersøens miljø udføres som en nulløsning, således at der efter anlæggets færdiggørelse ikke opstår ændringer i vand- og salttilførslen og dermed ilttilførslen i Østersøen.

Øresundsforbindelsen skal udføres således, at den blokerende virkning af selve anlægget bringes ned mod 0,5 pct. før gennemførelsen af de kompenserende uddybninger, der skal udføres for at opnå nulløsningen.

Kompensationsafgravningerne gennemføres på dansk og svensk søterritorium, idet der på svensk område foretages en uddybning af Flinterenden og samtidig foretages en flytning mod øst og opretning heraf, hvilket har sammenhæng med de fremtidige besejlingsforhold efter højbroens etablering. Udformningen af den nye sejlrende er fastsat ud fra den garanterede maksimale dybgang på 7,0 m, som gælder i dag, idet der ved uddybningen opnås en sikkerhedsmargin af hensyn til skibenes manøvreedygtighed.

På dansk søterritorium gennemføres kompensationsafgravningerne i form af fladeafgravninger i områder, hvor afgravningerne har den største effekt, således at de samlede afgravninger reduceres mest muligt af miljømæssige hensyn. Disse afgravninger omfatter ikke en generel uddybning af sejlrenden i Drogden. Øresundskonsortiet har indgået kontrakt med entreprenører om uddybning og opfyldning, som nærmere fastlægger hovedparten af de nødvendige kompensationsafgravninger.

Sænketunnelen under Drogden skal i henhold til den dansk-svenske regeringsaftale etableres i en sådan dybde, at muligheden for at tilvejebringe mindst 10 meter vanddybde i sejlrenden fremdeles består. Øresundsforbindelsens etablering udelukker således ikke, at det på et senere tidspunkt overvejes at uddybe sejlrenden, idet der i givet fald vil skulle gennemføres en VVM-vurdering, der belyser miljøkonsekvenserne, herunder for Østersøen.

#### Spm. nr. S 103

Til miljø- og energiministeren (13/10 95) af:  
**Jette Gottlieb (EL):**

»Hvilke danske myndigheder har givet grønt lys for en uddybning af Flinterenden fra 7,4 m til 8,6 m i forbindelse med Øresundsbyggeriet, og er en sådan ændring i projektet i overensstemmelse med grundlaget for den gennemførte VVM på byggeriet?«