

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Indledning

Storebæltsforbindelsen etableres i henhold til lov nr. 380 af 10. juni 1987, der er baseret på den politiske aftale af 12. juni 1986 mellem den daværende regering og Socialdemokratiet om Store Bælt.

Anlægsloven bestemmer, at der i to etaper skal anlægges en fast forbindelse over Storebælt for jernbane- og vejtrafik. Første etape er en jernbaneforbindelse og den anden etape er en motorvejsforbindelse. Det er anført i bemærkningerne til lovforslaget, at der måtte påregnes et spillerum for tidsforskydningen mellem færdiggørelsen af de to etaper på 2-4 år. Efterfølgende blev det aftalt, at tidsintervallet mellem de to etaper skulle være tre år.

Til at forestå projekteringen og som bygherre opførelsen af den faste forbindelse er der oprettet et aktieselskab, A/S Storebæltsforbindelsen, hvis hele aktiekapital skal ejes af den danske stat. I overensstemmelse med lov nr. 590 af 21. august 1991 er aktierne indskudt i et holdingselskab (Sund og Bælt Holding A/S), der ejes af staten.

A/S Storebæltsforbindelsen finansierer alle omkostninger ved anlæg af den faste forbindelse ved lån, der garanteres af den danske stat.

Der blev den 9. november 1988 afgivet en redegørelse til Folketinget for anlæg af den faste forbindelse, hvori er indeholdt oplysninger om anlæggets nærmere udformning, anlægsbudget, tidsplan m.v. Folketinget har efterfølgende behandlet flere forespørgsler vedrørende forbindelsen, senest den 2. februar 1995.

Storebæltsforbindelsens driftsøkonomi skal efter loven betragtes separat for jernbaneforbindelsen, henholdsvis motorvejsforbindelsen, og økonomien baseres på vederlag fra DSB og vejtrafikken for benyttelsen af forbindelsen.

Det fremgår af lovens § 9, stk. 1, at DSB skal have overladt brugsretten til jernbaneforbindelsen, når denne forbindelse tages i brug, ligesom DSB efter lovens § 9, stk. 2, skal forestå og afholde udgifter til drift og vedligeholdelse af jernbanetunnelen under Østerrenden og af de jernbanetekniske anlæg på

broen over Vesterrenden. Efter lovens § 9, stk. 3, skal DSBs vederlag for at benytte den faste forbindelse fastsættes således, at det dækker A/S Storebæltsforbindelsens udgifter til forrentning og afdrag af jernbanens andel af det samlede anlæg og herunder en række nærmere angivne udgifter.

DSBs forrentning og afdrag af investeringerne i jernbaneforbindelsen skal ske over en 30-årig periode fra jernbaneforbindelsens ibrugtagning, og der skal tilstræbes et sådant betalingsforløb, at den årlige ydelse er konstant målt i faste priser.

For vejtrafikkens vedkommende fremgår det af anlægslovens § 11, stk. 1, at afgifterne for benyttelsen af motorvejsforbindelsen skal være af samme størrelse som de tilsvarende færgetakster på tidspunktet for forbindelsens ibrugtagning med fradrag af biltrafikkens egne omkostninger til kørsel på forbindelsen.

A/S Storebæltsforbindelsens samlede anlægsbudget har siden december 1992 været på 21,6 mia. kr. (1988-priser), og det kan anslås, at den akkumulerede faktiske gæld for hele forbindelsen ved vejforbindelsens åbning medio 1998 vil udgøre ca. 39 mia. kr. inkl. renter i byggeperioden, nogenlunde ligeligt fordelt på jernbanedelen og vejdelene. Jernbaneforbindelsens gæld skal efter anlægsloven forrentes og afdrages over den nævnte periode på 30 år. For vejforbindelsens vedkommende er tilbagebetalingstiden beregnet til at være på ca. 14 år baseret på hidtidige forudsætninger, herunder selskabets prognoser over vejtrafikken.

I november 1994 blev der mellem regeringen, Venstre og Det Konservative Folkeparti indgået en aftale om rammerne for DSB for perioden 1995-98. Som en del af aftalen blev der givet DSB et nedslag i betalingen for benyttelsen af den faste forbindelse i de to første år efter ibrugtagningen (1997 og 1998).

Nedslaget blev i aftalen fastsat til henholdsvis 490 og 390 mill. kr. i de to år (1995-priser), således at vederlaget vil udgøre 640 og 740 mill. kr. (1995-priser) i henholdsvis 1997 og 1998. Det blev aftalt, at DSB fortsat skulle betale jernbaneforbindelsen over 30 år fra ibrugtagningstidspunktet, idet der kun var tale om en ændret tidsprofil i DSBs betalinger. Det blev videre aftalt, at betalingsmodellen for DSB me-