

til væsentlig mere CO₂-udslip end en biltur til Århus via Storebælt. Hertil kommer, at en del af den øgede trafik erstatter trafik, der tidligere er foregået som trafik internt i Østdanmark og Vestdanmark.

Trafikministeriet har foretaget miljøberegninger under forudsætning af en stigning i vejtrafikken på op til 2.000 køretøjer pr. døgn. 50 pct. forudsættes overflyttet fra de nuværende Kattegatruter, dels hurtigfærger og dels konventionelle færger. De resterende 50 pct. forudsættes at være et trafikspring i Øst-Vest trafikken med en gennemsnitlig rejselængde på 150-200 km.

Der er i ovenstående beregninger ikke taget hensyn til, at en overflytning fra fly til bil som følge af takstnedsættelsen også kan have en positiv indflydelse på CO₂ reduktionen.

Med en gennemsnitlig belægning på færgerne på 50-60 pct. giver det et fald i CO₂-udslippet på omkring 15.000 tons under forudsætning af, at færgeudbudet falder svarende til faldet i trafikgrundlaget.

Det er vanskeligt at vurdere, om færgerne på trods af en eventuel overflytning stadig vil sejle med en ringere belægning, så CO₂ reduktionen bliver mindre. På det lange sigt må det dog lægges til grund, at færgeudbudet i stort omfang afstemmes i forhold til trafikgrundlaget.

På baggrund af ovennævnte miljøvurdering skønnes det, at CO₂-udslippet ikke vil stige som følge af takstnedsættelsen.

Der er på tilsvarende vis også foretaget beregninger af udslippet af kvælstofoxider, kulbrinter og partikler. Hvis biler med katalysatorer og lastbiler, der opfylder Euro 1-normen sammenlignes med den nuværende færgeteknologi, vil der være tale om et nogenlunde uændret niveau. Imidlertid er der sandsynligvis fremover mulighed for at reducere udslippene betydeligt – ikke mindst fra færgefarten. Selv hvis der i de kommende år sker en væsentlig indsnævring i forskellene mellem færgefart og vejtrafik, vil der kun være tale om meget små ændringer i emissionerne som følge af takstnedsættelsen.

Støjmessigt vil takstnedsættelsen medføre en stigning. Såfremt det lægges til grund, at en takstnedsættelse på 20 pct. medfører en stigning i vejtrafikken på op mod 2.000 biler dagligt samt under forudsætning af uændret fordeling mellem tunge og lette køretøjer, vil takstnedsættelsen medføre en forøgelse af støjniveauet med under en dB. Det vil være motorvejen i begge ender af broen, som går uden om byområderne, der får denne forøgelse, medens forøgelsen for sidetraffic til motorvejen næppe vil blive mærkbar. Samlet må støjforøgelsen fra vejtrafik således betragtes som ubetydelig. Togtrafikken forventes at stige i overensstemmelse med de oprindelige forvent-

ninger og er således omfattet af den prioritering, der finder sted i forbindelse med DSBs eksisterende støjisoleringsordning.

Togtrafikken forventes at stige i overensstemmelse med de oprindelige forventninger. Det skyldes blandt andet overflyttede passagerer fra indenrigs-fly. Hvad angår CO₂ udslip skønnes dette at medføre en samlet reduktion i udslippet på ca. 50.000 tons, svarende til 0,5 pct. af transportsektorens samlede CO₂ udslip. Med aftalen om reduktion af DSBs betaling for brug af den faste jernbaneforbindelse er det økonomiske grundlag for jernbanernes konkurrenceevnefordel blevet sikret.

4. Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Anlægget af Storebæltsforbindelsen vil indebære betydelige tidsmæssige og økonomiske gevinster for store dele af erhvervslivet i tilknytning til varetransporter og erhvervsmæssig persontransport. Konkurrencen fra den faste forbindelse må dog antages at få en negativ økonomisk effekt på en række færgeoverfarter.

De lavere takster m.v., der følger af lovforslaget, vil forstærke de generelt positive erhvervsøkonomiske effekter.

5. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget indebærer en tilpasning af den nuværende ordning vedrørende forbindelsen til den EU-ret, der er vedtaget gennem de senere år på jernbaneområdet.

Anlægsloven foreskriver, at brugsretten til jernbaneforbindelsen i sin helhed skal overlades til DSB fra ibrugtagningstidspunktet.

EU's politik på jernbaneområdet tilsigter principielt indførelse af konkurrence mellem flere operatører, og dette er i dag en realitet for visse former for jernbanevirksomhed, jf. Rådets direktiv (91/440/EØF) om udvikling af Fællesskabets jernbaner. Der skal herefter sikres andre jernbaneoperatører, der ønsker at udføre transporter, adgang til jernbaneinfrastrukturen. Det er infrastrukturforvalteren, som efter direktivet er den, der anlægger og vedligeholder jernbaneinfrastrukturen, og som er ansvarlig for forvaltningen af regulerings- og sikkerhedssystemerne. Dette direktiv suppleres af Rådets direktiv af 19. juni 1995 (95/19/EØF) om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af infrastrukturafgifter, hvorefter der bl.a. ikke må foretages forskelsbehandling ved opkrævningen af afgifter for tjenester af tilsvarende art på samme marked.

Det er Banestyrelsen, der efter forslaget bliver infrastrukturforvalter for jernbaneforbindelsen, og ef-