

Hørte organisationer m.v.

Følgende organisationer m.v. er blevet hørt:

Sund og Bælt Holding A/S, Øresundsbro Konsortiet I/S, DSB, Raillon, Dansk Transport og Logistik, Dansk Industri, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd og Foreningen af Rådgivende Ingeniører.

*Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser**Til § 1*

I stk. 1 fastlægges ejendomsforholdene i Sund og Bælt-koncernen. Endvidere fastsættes formålet med Sund og Bælt Holding A/S. Holdingsaktieselskabet kan ud over ejerfunktionen varetage koncernens opgaveudførelse sammen med sine datterselskaber. Holdingaktieselskabet er oprettet i medfør af lov nr. 590 af 19. august 2001 om anlæg af fast forbindelse over Øresund.

I stk. 2 fastlægges ejendomsforholdet til den faste vejforbindelse og den faste jernbaneforbindelse, herunder de jernbanetekniske anlæg, over Storebælt.

I stk. 3 fastlægges ejendomsforholdet til den danske del af Øresundsbro Konsortiet I/S samt de danske tilslutningsanlæg til Øresundsforbindelsen.

Til § 2

Bestemmelsen fastsætter, at den faste forbindelse over Øresund skal forvaltes og drives i overensstemmelse med aftalen af 23. marts 1991 mellem Danmark og Sverige om en fast forbindelse over Øresund.

Til § 3

I stk. 1 fastlægges ansvaret for driften af den faste vejforbindelse over Storebælt.

I stk. 2 fastlægges ansvaret for driften af tilslutningsanlægget for vejtrafik til den faste forbindelse over Øresund.

Svarende til den nuværende ordning varetages driften af de nævnte vejanlæg også fremover af Sund og Bælt Holding A/S sammen med henholdsvis A/S Storebæltsforbindelsen og A/S Øresundsforbindelsen.

Til § 4

I stk. 1 bestemmes, at Banedanmark, som det er tilfældet i dag, fortsat er infrastrukturforvalter på jernbanedelen af den faste forbindelse over Storebælt og at Banedanmark som hidtil er infrastrukturforvalter på de danske jernbanetilslutningsanlæg til den faste forbindelse over Øresund.

Baggrunden herfor er, at det ud fra en jernbanesikkerhedsmæssig betragtning er en fordel at have én instans, der har det samlede ansvar i forhold til omver-

denen, herunder jernbanesikkerhedsmyndigheden. Herudover indeholder præambelen til Europa-Parlamentets-og Rådets direktiv 2004/49/EF om jernbanesikkerhed i EU (jernbanesikkerhedsdirektivet) en betragtning, hvoraf det bl.a. fremgår, at »alle der opererer på jernbanesystemet, dvs. infrastrukturforvaltere, jernbanevirksomheder, bør bære det fulde ansvar for sikkerheden på deres respektive del af systemet«.

Banedanmark er i dag ansvarlig for drift og vedligeholdelse af samt reinvesteringer i jernbanedelen af den faste forbindelse over Storebælt og af de danske jernbanetilslutningsanlæg til den faste forbindelse over Øresund. Siden jernbanedelen på den faste forbindelse over Storebælt og jernbanetilslutningsanlægene til den faste forbindelse over Øresund åbnede i henholdsvis 1997 og 1998 har der været afholdt udgifter til vedligeholdelse, men der har ikke været behov for reinvesteringer af betydning.

Navnlig på den faste forbindelse over Storebælt er behovet for reinvesteringer imidlertid nu ved at melde sig, og det vurderes, at udgifterne hertil i gennemsnit over de næste årtier vil beløbe sig til ca. 200 mio. kr. årligt. Beløbet svarer til godt 35 % af Banedanmarks nuværende faste betaling til A/S Storebæltsforbindelsen på 626 mio. kr. årligt.

Tilsvarende vil der på tilslutningsanlægget til den faste forbindelse over Øresund opstå et betydeligt reinvesteringsbehov i løbet af nogle år.

Der er ikke på nuværende tidspunkt afsat midler til disse reinvesteringer i Banedanmarks budgetter eller i Trafikinvesteringsplanen fra november 2003. Medmindre der træffes andre beslutninger, vil det derfor som udgangspunkt være nødvendigt, at der tilvejebringes midler ved besparelser andetsteds på baneområdet eller på statsbudgettet.

Dette foreslås løst ved, at der i medfør af bestemmelserne i stk. 2 sker en overførelse af ansvaret for vedligeholdelse af og reinvesteringer i de nævnte jernbaneanlæg fra Banedanmark til Sund og Bælt-koncernen. Aflastningen af den økonomiske byrde ved reinvesteringerne på jernbanedelen af den faste forbindelse over Storebælt betyder skønsmæssigt et indirekte løft til jernbanen i størrelsesordenen 200 mio. kr. i årligt gennemsnit de næste årtier. Det tilsvarende beløb på tilslutningsanlægget til den faste forbindelse over Øresund er ca. 35 mio. kr. i årligt gennemsnit.

Samtidig forhøjes det faste årlige vederlag, som Banedanmark betaler til Sund og Bælt for benyttelse af jernbaneforbindelsen på Storebælt med et beløb svarende den besparelse Banedanmark opnår ved, at ansvaret for vedligeholdelse af jernbanedelen af den faste forbindelse over Storebælt samt de danske jernba-