

1

Bilag 2

Ministeriet for Offentlige Arbejder. København, den 7. oktober 1986.

- a. Ministeriet for Offentlige Arbejder anmoder om Finansudvalgets tilslutning til, at der i finansåret 1986 anvendes 100 mill. kr. til stiftelse af og kapitalindskud i et fuldt ud statsejet aktieselskab, der skal etablere og eje en fast forbindelse over Store Bælt for jernbanetrafik og vejtrafik. Udgiften modsvares af en forhøjelse af finansministeriets budgetreguleringskonto. Et forslag til anlægslov for forbindelsen vil blive fremsat i folketingssamlingen 1986/87.

Der søges tillige om tilslutning til, at de i medfør af lov nr. 296 af 6. juni 1984 erhvervede arealer og gennemførte arbejder på Knudshovedhalvøen til en anslået værdi af 50 mill. kr. vederlagsfrit overdrages til selskabet. Derudover foreslås driften af Sprogø at overgå til selskabet.

Endelig søges der om tilslutning til vederlagsfrit at overdrage selskabets undersøgelsesresultater og projektmateriale, der tilhører staten, og som vil kunne nyttiggøres af aktieselskabet.

- b. Der har siden sommeren 1985 været ført forhandlinger mellem regeringen og Socialdemokratiet om et fælles grundlag for etablering af en fast forbindelse over Store Bælt. Disse forhandlinger førte til indgåelse af en politisk aftale den 12. juni 1986. Aftalen er vedlagt som bilag. Af aftalen fremgår, at Storebæltsforbindelsen skal etableres etapevis med en jernbaneforbindelse først og derefter en vejforbindelse, som påbegyndes senest 1 år før ibrugtagning af jernbaneforbindelsen. Anlægget skal opføres og ejes af et aktieselskab, hvis hele aktiekapital ejes af staten. Brugsretten til jernbanedelen og drift og vedligeholdelse af denne overtages af DSB, når denne del af anlægget er færdigt. Når lånene til jernbanedelen er fuldt afdraget, overgår ejendomsretten til jernbaneforbindelsen over Østerrenden til DSB, der samtidig i forholdet 50:50 indgår sameje med selskabet om forbindelsen over Vesterrenden.

Over Store Bælts Vesterrende etableres et fællesanlæg for vej og bane i form af en bro. Over Østerrenden vil der blive 2 separate forbindelser, en tunnel til jernbane og en tunnel eller bro til vej. Jernbanetunnelen kan etableres enten i form af en nedsænket tunnel eller som en tunnel boret under Bæltet. Af teknisk-økonomiske årsager er en boret vejtunnel ikke et realistisk alternativ. Jernbaneforbindelsen skal være dobbeltsporet og vejforbindelsen bestå af 2 vejspor samt nødspor i hver retning.

Anlægget skal gennemføres på en miljømæssigt forsvarlig måde, hvorfor der af hensyn til vandmiljøet i Østersøen træffes foranstaltninger for at sikre en uændret vandgennemstrømning.

De 2 etaper vil i alt medføre anlægsudgifter, der på nuværende tidspunkt kan skønnes til 12,8 mia kr. (1985-niveau), eksklusive moms og byggerenter. Selskabets udgifter i byggeperioden dækkes ved indskud af egenkapital fra staten samt gennem selskabets lånoptagning i ind- og udland. ATP og Lønmodtagernes Dyrtdidsfond har fortrinsret til at yde lån op til 60 pct. af selskabets lånebehov, såfremt dette kan ske på de billigst mulige markedsmæssige vilkår. Lånene optages efter finansministeriets nærmere bestemmelser, hvorefter staten garanterer for lånenes forrentning og tilbagebetaling. Når den faste forbindelse er etableret, vil selskabets drift samt forrentning og afdrag af de optagne lån skulle finansieres ved brugernes – herunder DSBs – betaling for benyttelse af anlægget. Der forventes brugertakster for bilisterne på niveau med de nuværende overfartstakster for færgerne.

I 1986 og 1987 forventes selskabet at opbygge en bygherreorganisation og skal med denne udarbejde det nødvendige udbudsmateriale. I 1987 vil der forventeligt kunne indgås visse kontrakter på landanlæg, arbejdsarealer m.v.