

at overveje andre forbindelsesalternativer end de, der tidligere var foreslået for jernbaneforbindelsen mellem Helsingør og Helsingborg. For alle forbindelser skulle foretages en vurdering af mulighederne for udførelse som boret tunnel.

Endelig blev udvalgene anmodet om at foretage en fornyet gennemgang af forbindelsernes miljømæssige konsekvenser, navnlig for havmiljøet. Resultatet af disse undersøgelser er indeholdt i en fælles rapport fra 1987: Faste Øresundsforbindelser.

Overvejelser i efteråret 1987 førte til, at regeringerne bad Øresundsdelegationerne om at supplere udrægningsmaterialet yderligere, inden der blev truffet beslutning om arten og placeringen af en fast forbindelse. Arbejdet omfattede dels en vurdering af en ren jernbaneforbindelse mellem København og Malmø udført som en boret tunnel, dels en undersøgelse af mulighederne for at udføre den kombinerede forbindelse i etaper – først jernbaneforbindelsen og derefter vejforbindelsen. Resultatet af disse undersøgelser er indeholdt i en fælles rapport fra 1989: Faste Øresundsforbindelser.

En redegørelse for de foretagne undersøgelser og den daværende regerings overvejelser blev givet Folketinget den 11. januar 1990, hvor der kunne konstateres tilslutning fra alle sider til en fast forbindelse, mens der ikke var en klar stillingtagen vedrørende forbindelsens art – en kombineret forbindelse for jernbane- og vejtrafik eller en boret jernbaneforbindelse.

Samtidig med, at der i forsommeren 1990 blev indledt fornyede drøftelser mellem de to regeringer, blev det besluttet, at der på dansk side skulle gennemføres en lang række yderligere og omfattende miljøundersøgelser i tillæg til de undersøgelser, der tidligere er foretaget. Resultatet af disse supplerende og tidligere undersøgelser er indeholdt i rapporten: »Miljø Øresund 1991 – Den faste forbindelse København-Malmø«, der tillige med det meget betydelige antal rapporter, der danner grundlag for rapporten, er fremlagt for Folketinget.

Der er den 19. marts 1991 givet Folketinget en redegørelse for forhandlingerne med den svenske regering om en fast forbindelse over Øresund, og der kunne her ved vedtagelse af dagsorden D 12 konstateres en meget bred tilslutning til indgåelse af en aftale med Sverige om en fast forbindelse for jernbane- og vejtrafik mellem København og Malmø. Aftalen blev underskrevet den 23. marts 1991 og er optrykt som bilag til lovforslaget. Regeringen, Socialdemokratiet og Centrumdemokraterne har endvidere indgået en aftale om en fast forbindelse over Øresund den 29. april 1991, der ligeledes er optrykt som bilag til lovforslaget.

2. Regeringsaftalen.

Indholdet af aftalen kan sammenfattes således:

Øresundsforbindelsen skal anlægges som kombineret jernbane- og vejforbindelse mellem Kastrup og Limhamn.

Øresundsforbindelsen skal udføres i overensstemmelse med de to staters internationale forpligtelser og skal udbydes i international licitation.

Den endelige udformning af forbindelsen skal ske under hensyn til, hvad der er økologisk motiveret, teknisk muligt og økonomisk rimeligt, således at skadelige virkninger på miljøet forebygges, idet de berørte myndigheder skal samarbejde i nødvendig udstrækning vedrørende de miljømæssige aspekter.

Øresundsforbindelsen skal anlægges og drives i fællesskab af de to stater gennem to helejede statslige aktieselskaber. Disse selskaber skal danne et konsortium, som ejer og for fælles regning som bygherre forestår opførelse og drift af forbindelsen. Konsortiet skal have en startkapital på 50 mio. kr., der skal indskydes kontant i lige forhold af de to aktieselskaber.

Konsortiet skal optage lån til finansiering af Øresundsforbindelsen. De to stater garanterer solidarisk for forpligtelser vedrørende disse lån.

Øresundsforbindelsen skal i sin helhed finansieres med afgifter fra vej- og jernbanetrafikken. Der er således enighed mellem de to regeringer om, at der ikke skal bevilges tilskud til konsortiets virksomhed over de respektive statsbudgetter.

Etableringen af Øresundsforbindelsen har til formål at fremme en rationel og effektiv jernbanetrafik mellem landene, og afgifterne skal derfor udformes under hensyn til dette formål. De to regeringer er derfor blevet enige om, at DSB og de svenske jernbanevirksomheder i alt skal betale 300 mio. kr. årligt (priseniveau 1. januar 1991) fordelt med halvdelen til hver for benyttelsen af Øresundsforbindelsen, ligesom udgangspunkt ved fastsættelsen af taksterne for vejtrafikken skal være niveauet for færgetaksterne ved Helsingør-Helsingborg, hvorved den kollektive trafik som forudsat begunstiges.

De to stater påtager sig hver for sig at anlægge nødvendige tilslutningsanlæg for jernbane- og vejtrafik fra Øresundsforbindelsen til de eksisterende jernbane- og vejnet.

Efter lovforslaget skal de danske tilslutningsanlæg forestås af et statsligt aktieselskab, idet finansieringen heraf skal ske ved lån, der forrentes og afdrages med den danske del af overskuddet fra Øresundsforbindelsen og bidrag fra DSB.