

3. Udformningen af Øresundsforbindelsen.

Øresundsforbindelsen, hvorved forstås anlægget mellem den danske og svenske kyst, udgår ved Kastrup Lufthavn og ilandføres på svensk side syd for Limhamn. Tidligere var det ud fra anlægstekniske og økonomiske hensyn tanken at føre forbindelsen over Saltholm, men fredningen af øen i 1983 resulterede i, at der i Øresundsudvalgenes seneste rapporter er foreslået en linieføring syd om øen og etablering af en kunstig ø sydvest for Saltholm, der tjener til overgang mellem sænketunnellen under Drogden og lavbroen.

I forhold til 1989-rapportens forslag til linieføring er der på baggrund af nye tekniske vurderinger, herunder vedrørende placering af stationen ved Kastrup Lufthavn, foretaget visse ændringer, der indebærer en mere direkte linieføring mellem de to kyster og dermed en kortere forbindelse, hvilket medfører placering af den kunstige ø længere væk fra Saltholm og tidsmæssige besparelser for trafikanterne samt en besparelse i anlægsomkostningerne.

Forbindelsen udgår ved Kastrup Lufthavn, hvor der etableres en kunstig halvø. Herfra føres forbindelsen i en sænketunnel under Drogden med en længde af ca. 1,8 km mellem digerne frem til den kunstige ø sydvest for Saltholm. Lavbroens højde over vandet er ca. 7 meter. Fra lavbroen går forbindelsen som højbro over sejlrenderne Flinterenden og Trindelrenden, idet længden af gennemsejlingsfaget over Flinterenden vil blive endeligt fastlagt i de efterfølgende undersøgelsesfaser.

Øresundsforbindelsen omfatter en dobbeltsporet elektrificeret jernbane og en firesporet motorvej. Der vil i det videre arbejde blive taget stilling til, hvorvidt broforbindelsen skal udformes som 1 etages løsning eller 2 etages løsning, ligesom der vil blive foretaget en viderebearbejdning af anlæggets mere detaljerede udformning med henblik på bl.a. en optimering af anlægget i relation til miljøet.

Som anført skal der i hvert land anlægges nødvendige tilslutningsanlæg for jernbane- og vejtrafikken. I bemærkningerne til lovforslagets § 3 er der nærmere redegjort for linieføring og udformning af de danske landanlæg.

4. Organisationsforhold.

Organisationsformen for Øresundsforbindelsen har været genstand for indgående overvejelser og drøftelser i forhandlingerne vedrørende regeringsaftalen, og der har været overvejet forskellige alternativer. Begge parter har været enige om, at valget af organisationsform skal sikre en optimal udformning af anlægget ud fra et teknisk, økonomisk og miljømæssigt synspunkt, ligesom der må sikres fuld indsigt i

forbindelse med etablering af anlægget bl.a. på grund af, at dette skal opfylde de to staters internationale forpligtelser.

Der har på baggrund heraf været enighed om, at det bedste alternativ er en organisationsform, der i princippet svarer til den ordning, der gælder for Storbæltforbindelsen, idet denne samtidig sikrer, at overskud fra forbindelsen tilfalder staterne.

Danmark og Sverige skal hver for sig stifte et af respektive stat helejet aktieselskab. De to statsejede selskaber skal herefter danne et konsortium som ejer og for fælles regning og som en enhed forestår projektering og anden forberedelse samt finansiering, bygning og drift af Øresundsforbindelsen. De to nationale aktieselskaber får derfor i princippet ikke nogen selvstændige opgaver vedrørende Øresundsforbindelsen, men den bygherreerfaring, der findes heri, vil fra dansk side blive søgt udnyttet i konsortiet, således at der ikke opbygges dobbeltadministration.

Konsortiets anliggender skal varetages af en bestyrelse og en administrerende direktør, idet bestyrelsen skal bestå af et lige antal bestyrelsesmedlemmer fra hvert af selskaberne. De to nationale selskaber skal indgå aftale om de nærmere regler for konsortiets virksomhed. Denne konsortialaftale skal godkendes af de to staters regeringer.

Konsortiets startkapital er i regeringsaftalen fastsat til 50 mio. danske kroner, der skal indskydes konstant af de to nationale selskaber i lige forhold. Det er videre fastsat, at konsortiet skal optage lån til finansiering af Øresundsforbindelsen, idet de to nationale aktieselskaber er solidarisk ansvarlige for konsortiets forpligtelser. I det indbyrdes forhold er selskaberne ansvarlige i lige forhold.

Det har ikke ved den valgte organisationsform været hensigten at begrænse staternes ansvar for dette store anlægsarbejde. Det er derfor fastsat i aftalen, at de to stater garanterer solidarisk for konsortiets forpligtelser vedrørende lån og andre finansielle instrumenter, som benyttes i forbindelse med finansieringen af Øresundsforbindelsen, idet staterne er indbyrdes ansvarlige i lige forhold. Garantien fra de to stater indebærer, at konsortiet vil kunne opnå lån på tilsvarende betingelser som staterne, hvilket indebærer en økonomisk fordel for konsortiet.

I regeringsaftalen er det fastsat, at anlægsarbejderne skal påbegyndes senest i 1993, og der vil derfor umiddelbart efter en vedtagelse af lovforslaget blive stiftet det aktieselskab, der sammen med det tilsvarende svenske selskab skal danne konsortiet. I Sverige påregnes det, at selskabet stiftes af Vägverket og Banverket, idet det samtidig er tanken, at dette selskab skal forestå anlægget af tilslutningsanlæggene