

på svensk side, som vil blive finansieret af overskudet fra Øresundsforbindelsen.

I Danmark vil der efter lovforslaget blive stiftet et holdingaktieselskab, idet A/S Storebæltsforbindelsen og et nystiftet aktieselskab, der skal være bygherre for de danske landanlæg, bliver datterselskaber heraf. Sidstnævnte selskab skal sammen med et af den svenske stat helejet aktieselskab danne konsortiet, der er bygherre for Øresundsforbindelsen. Denne organisationsform sikrer, at der mellem de enkelte selskaber kan overføres bygherreerfaring, således at der drages nytte af fælles viden og undgås opbygning af dobbeltadministration. Bygherrerådgivning til Øresundskonsortiet skal foregå på et forretningsmæssigt grundlag.

5. Miljømæssige konsekvenser af Øresundsforbindelsen.

I løbet af 1980'erne er der af de dansk-svenske »Øresundsudvalg« gennemført undersøgelser af de miljømæssige konsekvenser af en fast forbindelse.

Desuden er der på dansk side i efteråret 1990 gennemført supplerende undersøgelser, der er vurderet i sammenhæng med tidligere undersøgelser og i marts 1991 offentliggjort i en særlig rapport: »Miljø Øresund 1991 – Den faste forbindelse København-Malmø«.

Den danske regering har sendt miljørapporten til Østersølandene, Helsingforskonventionen, og til social- og miljøudvalget i Nordisk Råd, der således har mulighed for at fremkomme med bemærkninger hertil.

Udgangspunktet for aftalen mellem Sverige og Danmark er, at der gennem hidtil gennemførte undersøgelser foreligger det fornødne grundlag for regeringsaftalen om den faste forbindelses linieføring og udformning.

Det er regeringens opfattelse, at der hermed også foreligger det tilstrækkelige miljømæssige grundlag for dette lovforslag.

Det fremgår af regeringsaftalens artikel 5, at den endelige udformning af Øresundsforbindelsen skal ske under hensyn til, hvad der er økologisk motiveret, teknisk muligt og økonomisk rimeligt, således at skadelige virkninger på miljøet forebygges. Artiklen indebærer videre, at de berørte myndigheder i de to lande i nødvendig udstrækning skal samarbejde i spørgsmål om de miljømæssige aspekter vedrørende Øresundsforbindelsen.

Der er herved skabt grundlag for opstilling af en dansk-svensk miljøkvalitetsmæssig målsætning for den mere detaljerede udformning af Øresundsforbindelsen, herunder at anlæggets enkelte dele ikke udbydes eller iværksættes, før der er tilstrækkelig klarhed

over de miljømæssige krav og konsekvenser, jf. forslagens § 4 og bemærkninger hertil.

I det følgende gennemgås de forskellige miljøspørgsmål, der knytter sig til den faste forbindelses etablering. Det beskrives herunder, hvilke miljømæssige konsekvenser den faste forbindelse vil få, og hvordan de miljømæssige krav sikres. Det er regeringens generelle udgangspunkt, at den mere detaljerede projektering og planlægning af hele den faste forbindelse, som igangsættes på baggrund af Folketingets vedtagelse af nærværende lovforslag, må ske ud fra et krav om en fortløbende hensyntagen til miljøet.

5.1. Landanlæg m.m.

Ved udformningen af de danske landanlæg er afsat betydelige beløb til miljømæssige foranstaltninger, herunder nedgravning af anlægget op til 6 meter under terræn og forskellige former for støjafskærmning. Det er foranstaltninger, som ud fra den nuværende viden er tilstrækkelige til at sikre en miljømæssig forsvarlig løsning på land.

Viser det sig imidlertid under den videre projektering og under byggeriet af de danske landanlæg, at der er behov for yderligere foranstaltninger for at sikre en miljømæssig forsvarlig løsning, skal disse gennemføres. Til dette formål afsættes en særlig miljøpulje på 300 mill. kr.

Der er foretaget nye vurderinger vedr. emissioner og støj på grundlag af de i pkt. 6 anførte trafikskøn, der er fremskrevet til år 2010.

Etableringen af Tårnbymotorvejen og jernbanen forventes at medføre et fald i trafikken på de stærkt trafikerede gadestrækninger på Amager, hvorfor luftforureningen vil falde på disse strækninger, ligesom forbindelsen alene forventes at have en marginal indflydelse på den globale og regionale luftforurening.

Der vil regionalt for alle stoffer med undtagelse af kvælstofoxiderne, der er meget svagt stigende (0,2 pct.), være tale om mindre emissioner end ved fortsat færgefart. Reduktionerne varierer mellem 15 og 60 pct. Heri er ikke medregnet reduktion som følge af bortfald af færgetrafik over Østersøen og Kattegat som følge af overflytning af trafik til Øresundsforbindelsen.

Endvidere vil det nye bane- og vejanlæg indebære en nettonedgang i antal støjramte boliger såvel på Amager som på Sjællandsiden.

Langs med selve linieføringen kan der opstå støjproblemer, der kræver afværgende foranstaltninger.

På størstedelen af strækningen over Amager ligger vej og jernbane under terrænniveau. Gennem Tårnby ligger anlægget 5-6 meter under terræn, og der er således tale om en yderligere nedgravning af anlægget i forhold til det i 1989-rapporten forudsatte.