

grundlag af DSBs nettofordele herved på tidspunktet for anlæggets ibrugtagning. Beløbet reguleres ligeledes i takt med den almindelige prisudvikling. Udgangspunktet ved beregningen af projektets totaløkonomi er et beløb på 65 mill. kr. årligt. For personbiler skal der hver vej betales en afgift på i gennemsnit 160 kr. for at benytte forbindelsen. Dette svarer til taksten for at benytte Helsingør- Helsingborgforbindelsen.

Indtægterne fra vejtrafikken udgør ved en daglig trafikmængde på ca. 10.000 køretøjer følgende:

Trafikprognoser og indtægter i åbningsåret.

	Antal	Takst kr.	Indtægter mio. kr.
Personbiler	3.000.000	160	480
Lastbiler	560.000	810	450
Busser	60.000	690	40
I alt	3.620.000		970

Indtægterne fra forbindelsens vejdel udgør således i åbningsåret ca. 1 mia. kr. Indtægterne stiger herefter med den forventede vækst i trafikmængden, og den gennemsnitlige indtægt over en 30 årig periode er derfor større end dette beløb og er skønnet til op mod 1,2 mia. kr. pr. år.

Selskabets låneomkostninger er vanskelige at prognosticere. De skønnede låneomkostninger svarer til den seneste tids realrente i OECD-landene, der typisk ligger på 4-5 pct.

Med de nævnte forudsætninger om trafikomfang, takster og anlægsudgifter samt driftsindtægter vil anlægget kunne afskrives på mindre end 30 år. Til sammenligning er afskrivningsperioden for Storebæltsforbindelsens jernbanedel fastsat til 30 år. Den fransk-engelske kanalunnel afskrives over 50 år.

Det er en forudsætning for forslaget, at forbindelsen har en god driftsøkonomi, idet den forudsættes fuldt brugerfinansieret uden indskydelse af statsmidler. Vurderingen heraf tager udgangspunkt i de budgetterede anlægsudgifter, trafikindtægter, vurderingen af trafikudviklingen og en forventet lånerente for selskabet på 5 pct. pr. år samt en tilbagebetalingsperiode på 30 år. Med dette udgangspunkt fås følgende økonomi for det danske selskab, der forestår de danske landanlæg og er dansk deltager i konsortiet:

Årligt resultat (mio. kr.)

Øresundsforbindelsen:

Indtægter:

Vej 1150

Bane	300
Udgifter:	
Finansiering, drift og vedligeholdelse	1000
Årligt resultat	450
Dansk andel	225

Danske landanlæg:

Indtægter:

DSB-betaling 65

Udgifter:

Finansiering, drift
og vedligeholdelse 240

Resultat i alt 50

Der skønnes således et årligt overskud i det i forslagens § 6 omhandlede selskab på 50 mio. kr., når den danske del af overskuddet fra Øresundsforbindelsen medgår til at finansiere de danske landanlæg. Der er derfor ikke behov for at skyde statsmidler i selskabet, idet forbindelsen med de gjorte forudsætninger fuldt ud kan brugerfinansieres.

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til §§ 1 og 2

Bestemmelsen i § 1 indebærer et samtykke til ratifikation af aftalen af 23. marts 1991 mellem Danmark og Sverige om en fast forbindelse over Øresund, mens bestemmelsen i § 2 indeholder en bemyndigelse til at træffe de foranstaltninger, som er nødvendige for gennemførelsen heraf.

I det følgende knyttes nogle bemærkninger til enkelte bestemmelser i aftalen, idet der endvidere henvises til de almindelige bemærkninger. Aftalen er optrykt som bilag til lovforslaget.

I artikel 2 og i bilag 1 til aftalen fastlægges anlæggets udformning og linieføring. Linjeføringen er angivet på et kortbilag.

Mellem Kastrup og den kunstige ø sydvest for Saltholm udføres forbindelsen som en sænketunnel under Drogden i en sådan dybde, at muligheden for at tilvejebringe mindst 10 meter vanddybde fremdeles består.

Øresundsforbindelsen omfatter også de nødvendige arealer og anlæg til afgiftsopkrævning, og såfremt der er behov herfor anlæg til toldbehandling og paskontrol. Det påregnes, at anlægget for afgiftsopkrævning placeres i Sverige.

I artikel 3 bestemmes, at Øresundsforbindelsen skal udføres i overensstemmelse med de to staters internationale forpligtelser. Samtlige fremmede stater med en her akkrediteret diplomatisk repræsentation