

lem Kastrup og Limhamn. Forbindelsen skal udgå ved Kastrup Lufthavn og føres i en sænketunnel under Drogden frem til en kunstig ø sydvest for Saltholm, hvorfra forbindelsen skal fortsætte som lavbro og senere en højbro frem til den svenske kyst.

Øresundsforbindelsen skal anlægges og drives af ét konsortium. I dette konsortium indgår to fuldt ud ejede statslige aktieselskaber: ét ejet af den svenske stat og ét ejet af den danske, A/S Øresundsforbindelsen. A/S Øresundsforbindelsen ejes af et holdingselskab, der er dannet gennem indskud af statens aktier i A/S Storebæltsforbindelsen.

Øresundsforbindelsen skal efter aftalen fuldt ud finansieres ved brugerafgifter, der er fastsat således, at den kollektive trafik begunstiges.

Det påhviler hvert land at etablere de nødvendige tilslutningsanlæg. De anlæg, som ifølge loven skal anlægges på dansk side, omfatter en motorvejsforbindelse over Amager til centrumforbindelsen og en jernbaneforbindelse til Københavns Hovedbanegård, idet der endvidere skal anlægges en særlig godsforbindelse fra Kalvebodløbet til Vigerslev.

Tilslutningsanlæggene skal finansieres af den danske andel af overskuddet fra Øresundsforbindelsen, ligesom DSB skal betale et fast årligt beløb for benyttelsen heraf opgjort på grundlag af DSB's nettofordele i åbningsåret.

Prisen for Øresundsforbindelsen blev ved underskrivelsen den 24. august 1991 anslået til ca. 17 mia. kr.

Beslutningen om Øresundsforbindelsen blev vedtaget i Folketinget ved 3. behandling den 14. august 1991 af Socialdemokratiet, Det Konservative Folkeparti, Venstre og CD. Socialistisk Folkeparti, Fremskridtspartiet, Det Radikale Venstre og Kristeligt Folkeparti samt 5 medlemmer af den socialdemokratiske folketingsgruppe stemte imod.

#### *Fordele ved privatfinansiering:*

Fordele ved en privatfinansieret fast forbindelse over Femer Bælt burde være indlysende. Der er grænser for, hvor mange og hvor store infrastrukturprojekter staten kan magte. Staten kører løbende med underskud og har forgældet sig for mere end 600 mia. kr. Skal det absolut være staten, der skal bygge forbindelsen, er der risiko for, at forbindelsen udskydes på ubestemt tid af økonomiske grunde, og hermed tabes vigtig tid. Når private investorer så viser stærk interesse for et projekt som Femer Bælt-forbindelsen og projektet kan udføres på fuldt forsvarlig vis, er der ingen grund til at holde sig tilbage.

Private investorer kaster sig ud i et projekt som dette på baggrund af prognoser, beregninger omkring trafikudviklingen, den samlede byggesum (vel viden, at byggesummerne altid overskrideres, f.eks. med 60 pct. på den engelske kanal), renteutviklingen, broafgifter m.v. Der er mange usikkerhedsmomenter i et sådant projekt. Det slipper staten for. Alle de risici, der knytter sig til projektet, bæres alene af det private selskab, der bygger forbindelsen, og dets långivere.

#### *Slutbemærkninger:*

I de ovennævnte bemærkninger er ofte henvist til FBC-konsortiet og Dansk Vejforening, ikke for at fremme netop deres fremlagte projekter, men fordi disse projekter er de mest gennemarbejdede, der findes. Det offentlige har hverken i Danmark eller i Tyskland nogen sinde udarbejdet projekter for en Femer Bælt-forbindelse. Derfor har det været naturligt at søge inspiration og støtte i de nævnte projekter.

Forslagsstillerne understreger netop i punkterne 1 til 8, at der skal være tale om en åben, offentlig licitation, hvor alle kan komme med netop deres tilbud. I øvrigt henledes opmærksomheden på EF's licitationsregler på området.

Der er ikke forskel på, om en kommune udbyder et planlagt renseanlæg i offentlig licitation, eller om staten udbyder Femer Bælt-forbindelsen i offentlig licitation.

I begge tilfælde opstilles der tekniske krav til projektet. Disse krav kan vedrøre den arkitektoniske udformning, brugertekniske specifikationer (antal vogne/vejbaner, jernbanespor m.v.), miljøkrav o.a. Når licitationen er afsluttet, vælges det bedste projekt. Herefter er det alene politikernes opgave at kontrollere, at projektet udføres efter reglerne. Problemer, såvel tekniske som finansielle, løses alene af det firma eller konsortium, der har fået opgaven, og er staten og skatteyderne uvedkommende.

Det er forslagsstillernes opfattelse, at Femer Bælt-projektet kan sættes i gang hurtigt efter vedtagelsen af dette beslutningsforslag. Der henvises i denne forbindelse til de beskæftigelsesmæssige fordele. Bygningen af Femer Bælt-forbindelsen kan efter beregningerne anslås til at beskæftige 7.000 mand pr. år i byggeperioden og det i en region med stor ledighed.

#### *Bemærkninger til beslutningsforslagets enkelte punkter:*

##### *Ad 1*

Det er forslagsstillernes intention, at flest mulige får adgang til at byde på projektet. Derfor skal licita-