

Senest har udvalget modtaget en sammenfattende rapport (af april 1987) med en beskrivelse af de forskellige hovedtyper for jernbanetunnelen under Storebælts Østerrende, nemlig en betonsænketunnel, en stålsænketunnel og en boret tunnel.

Et *flertal* (Socialdemokratiets, Det Konservative Folkepartis, Venstres, Centrum-Demokraternes og Kristeligt Folkepartis medlemmer af udvalget) må under hensyntagen til de seneste undersøgelser være af den opfattelse, at det er rigtigt, at lovforslaget er affattet således, at det fortsat holdes åbent, om jernbanetunnelen under Østerrenden bør udføres som en sænketunnel eller en boret tunnel.

Blandt andet modtaget materiale har flertallet særligt mærket sig et notat af 4. marts 1987 fra Ministeriet for Offentlige Arbejder, hvori en række hovedpunkter behandles, herunder udformningen af Vesterrendeforbindelsen. Notatet er optrykt som bilag til betænkningen.

Flertallet har noteret sig, at der vil blive truffet sikkerhedsforanstaltninger med henblik på at forebygge påsejling af broen over Vesterrenden.

Flertallet har i øvrigt særligt vurderet bestemmelsen i lovforslagets § 5, ifølge hvilken anlæggets to etaper hver for sig udføres således, at der efter færdiggørelsen mindst sikres en uændret vandgennemstrømning i Storebælt af hensyn til vandmiljøet i Østersøen.

Flertallet ser gerne, at salt- og iltningssforholdene forbedres i forhold til den nuværende status, således som professor Lundgren i sin henvendelse påpeger. Henvendelsen er optrykt som bilag til betænkningen.

Flertallet bemærker i øvrigt til bestemmelsen i lovforslagets § 8, stk. 2, at aktiekapitalen i det selskab, der skal forestå anlægget, nu er fastsat til 355 mill. kr. ved finansudvalgets aktstykke nr. 181 af 8. april 1987.

Hvad særligt landanlæggene angår, har flertallet noteret sig, at disse fastlægges i samarbejde med kommunale og regionale myndigheder, således som forudsat i § 9 i den politiske aftale af 12. juni 1986 om anlægget og angivet i de almindelige bemærkninger i lovforslaget. Endvidere påregner flertallet, at dansk arbejdskraft og ekspertviden (f.eks. Vejdirektoratet) i videst muligt omfang vil indgå i opbygningen af forbindel-

sen. Ministeren for offentlige arbejder har i tilslutning til § 11 i nævnte aftale over for udvalget oplyst, at supplerende undersøgelser med henblik på etablering af faste forbindelser over Øresund er iværksat i fællesskab mellem Danmark og Sverige. Undersøgelserne forventes afsluttet omkring halvårsskiftet i 1987, og den om undersøgelserne afgivne rapport vil danne grundlag for de videre regeringsforhandlinger om indgåelse af en overenskomst om faste forbindelser over Øresund.

Flertallet konstaterer herefter, at lovforslaget er i overensstemmelse med og en opfyldelse af den politiske aftale om Storebæltsforbindelsen af 12. juni 1986. Aftalen er optrykt som bilag til betænkningen.

Med henblik på at Folketinget kan følge udviklingen i arbejdet med Storebæltsforbindelsen lægger flertallet vægt på det af ministeren givne tilsagn om at orientere udvalget, når de helt afgørende elementer i anlægget skal fastlægges. Herved tænkes særligt på valg af type jernbanetunnel under Østerrenden, valg mellem sænketunnel eller højbro for motorvejsforbindelsen til krydsning af Østerrenden og principiel linieføring samt miljøovervejelserne. Det forudsættes herved, at opfyldelse af lovbestemmelsen i lovforslagets § 5 om uændret vandgennemstrømning indgår som et element i de respektive valg, og at redegørelserne til udvalget også vil beskæftige sig med de miljøovervejelser, man gør sig.

Flertallet henviser til den politiske aftale mellem parterne, som ud over Storebæltsforbindelsens udformning m.m. også omfatter andre trafikale forbindelser. Flertallet påpeger, at de beskrevne tidsterminer skal overholdes.

Flertallet forventer, at A/S Storebæltsforbindelsen udarbejder en årlig statusrapport, og at denne tilsendes udvalget.

Flertallet indstiller med disse bemærkninger lovforslaget til *vedtagelse uændret*.

Et *mindretal* (Socialistisk Folkepartis og Det Radikale Venstres medlemmer af udvalget) vender sig imod, at der på den nuværende alt for løse grundlag træffes beslutning om at bygge en fast forbindelse som den foreslåede over Storebælt.