

Miljømæssig påvirkning:

Under udvalgets arbejde med lovforslaget er det blevet klart, at anlæg af en fast forbindelse af den type, lovforslaget omhandler, vil indebære en betydelig risiko for belastning af havmiljøet.

De planlagte bortgravninger af mellem 7 mill. og 14 mill. m³ på rev og bundområder vil efter mindretallets opfattelse ikke give nogen garanti for »uændret vandgennemstrømning«, som lovforslaget forudsætter. Dertil kommer, at disse store afgravninger vil skade fiskebestanden i afgravningsområdet og i øvrigt være svært at finde et »sikkert« deponeringsområde til.

Mindretallet hæfter sig endvidere ved, at det under udvalgets høring af eksperter fra Miljøministeriet og Fiskeriministeriet blev klargjort, at vanskelighederne og omkostningerne ved at sikre uændret havmiljø i Bælt-havet, Øresund og Østersøen vil vokse betydeligt, hvis der også anlægges en eller flere faste forbindelser mellem Sverige og Danmark og mellem Vesttyskland og Danmark.

Teknisk udførelse:

Mindretallet må på det skarpeste tage afstand fra, at lovforslaget kun åbner mulighed for anlæg af en boret tunnel for jernbane under Østerrenden.

Boreteknikken udvikles hastigt og anvendes i stigende omfang. Alt tyder på, at borede tunneler har store anlægsøkonomiske og miljømæssige fortrin frem for andre tunneltyper og broanlæg.

Forundersøgelse, projektudformning og afholdelse af licitation burde derfor efter mindretallets opfattelse omfatte en boret tunnel under både Vesterrenden og Østerrenden. Kun derved vil den tekniske og økonomiske del af beslutningsgrundlaget blive optimalt.

Økonomi:

Mindretallet beklager, at flertallet med indgåelse af aftalen om en fast forbindelse over Storebælt undsiger loven om sammenlagt færgefart på Storebælt, som Folketinget enstemmigt vedtog i 1986.

Endvidere beklager mindretallet, at den valgte løsning om en fast forbindelse er konstrueret således, at den anlægsøkonomisk fremstår som den dyrest tænkelige, uanset at der i den samfundsøkonomiske redegørelse

af Nyboe Andersen m.fl. fra 1985 klart var anvist anlægs- og samfundsøkonomisk mere »robuste« løsninger.

Mindretallet må endvidere advare imod forslagens konsekvenser for andre samfundsinvesteringer og mod forslagens negative indvirkning på den danske betalingsbalance.

Indstilling:

Mindretallet indstiller på denne baggrund lovforslaget til *forkastelse* ved 3. behandling. Vedtages lovforslaget, må mindretallet kraftigt opfordre til, at der foretages en udskydelse af anlæggets starttidspunkt, indtil en varig forbedring af betalingsbalancen er indtruffet, samt at der foretages en klar opdeling af projektet, således at der forud for igangsætning af projektets anden etape (vejdelen) foretages en nyvurdering af denne etapes miljømæssige, økonomiske og trafikale hensigtsmæssighed. Mindretallet har derfor stillet ændringsforslag om, at ministeren for offentlige arbejder, forinden en eventuel 2. etape påbegyndes, fremsætter lovforslag herom for Folketinget.

Mindretallet er bekendt med, at Venstresocialisterne kan tilslutte sig dette betækningsbidrag.

Ændringsforslag

Af et *mindretal* (SF og RV):

Til § 2

1) *Stk. 2* affattes således:

»*Stk. 2.* Forinden anlægsarbejderne for en eventuel 2. etape påbegyndes, skal ministeren for offentlige arbejder fremsætte lovforslag herom for Folketinget.«

Bemærkninger

Til nr. 1

Da der dels vil gå mange år, før 2. etape ifølge lovforslaget skal bygges, og da der i øvrigt er knyttet megen usikkerhed til især 2. etape, både hvad angår de miljømæssige, de økonomiske og de trafikale virkninger af denne, finder mindretallet, at Storebæltprojektets 2. etape bør forelægges Folketinget som et selvstændigt lovforslag.