

Bemærkninger til forslaget

Folketinget har sidst debatteret en fast forbindelse over Øresund 11. januar 1990. Siden da er udviklingen i Europa totalt ændret, mest markant gennem de to Tysklands genforening og krisen i Sovjet samt overgrebet på de baltiske stater.

Yderligere er der fremkommet nye nordiske signaler med Sveriges melding om et snarligt medlemskab af EF og Norges overvejelser i den anledning.

Forslagsstillerne finder derfor, at det er nødvendigt, at regeringen som forudsætning for en beslutning om en fast forbindelse over Øresund medtager en række analyser og vurderinger af, hvilke konsekvenser hele udviklingen kan tænkes at have for Østersøudviklingen som helhed – og i særdeleshed naturligvis betydningen for transporten mellem Norge/Sverige og EF.

Allerede inden den nævnte folketingsdebat nævnte Det Radikale Venstres daværende ordfører, fru Marianne Jelved, ønsket om et beslutningsgrundlag, der også omfattede en ren jernbaneforbindelse. Udviklingen har ikke gjort dette behov mindre.

I lyset af folketingsdebatten og den senere udvikling finder forslagsstillerne, at regeringen må overveje bl.a. følgende spørgsmål:

- er det rigtigt, at en regional udviklingseffekt mellem København og Malmø forudsætter en bilforbindelse,
- vil en bilforbindelse i sig selv medvirke til en regional effekt,
- hvilken betydning har Tysklands genforening for transportbehovet mellem Norden og EF,

- er der nye momenter med hensyn til ønsket om hurtiggående færger mellem Sverige og Polen/Tyskland,
- hvilken betydning har udviklingen for en eventuel Femernforbindelse,
- hvilken betydning vil en jernbaneforbindelse – med hurtiggående færger mellem Sverige og kontinentet – have for Storebæltsforbindelsens økonomi.

På den baggrund og i lyset af den seneste usikkerhed om tallene og økonomien i en kombineret Øresundsforbindelse er der behov for, at regeringen fremlægger et ajourført beslutningsgrundlag.

Dette grundlag skal også omfatte en jernbaneforbindelse. Denne forbindelse er tidligere opfattet som urealistisk af økonomiske grunde. Meget tyder på, at heller ikke en kombineret forbindelse kan blive både økonomisk og miljømæssigt bæredygtig, og det vil derfor ikke være rimeligt kun at vurdere denne forbindelse og ikke alternativet.

Vurderingen af de trafikale konsekvenser skal omfatte såvel de vand- som de tilhørende landbaserede anlæg, som er nødvendige såvel af trafikale som miljømæssige grunde.

De miljømæssige forudsætninger for vurderingen skal være,

- at vandgennemstrømningen ikke påvirkes negativt,
- at det beskyttede fuglereservat ved Saltholm friholdes for anlæg, og
- at luftforureningen ikke øges.

Redegørelsen vedrørende de økonomiske konsekvenser skal omfatte de totale omkostninger for det samlede anlæg og de afledede konsekvenser.