

## Bet. o. lovf. om anlæg af fast forbindelse over Øresund

færger mellem Sverige og Polen/Tyskland? Hvordan skal en eventuel fast Femer-forbindelse vurderes etc.?

Mest af alt finder mindretallet, at hele diskussionen om en vejforbindelses betydning for udviklingen er overdrevet, hvis vel og mærke takstpolitikken fastholdes.

Hvis ikke den gør det, er der til gengæld en lang række trafikale og miljømæssige problemer, der slet ikke er taget højde for.

Under henvisning til ovenstående vil mindretallet undlade at stemme for samtlige ændringsforslag, idet mindretallet dog understreger, at der med hensyn til vandgennemstrømningen ikke vil være tvivl om, at en boret jernbanetunnel er den bedste.

Et *fjerde mindretal* (Kristeligt Folkepartis medlem af udvalget) indstiller principalt lovforslaget til *vedtagelse* med det under nr. 1 stillede ændringsforslag. Subsidiært indstiller mindretallet lovforslaget til *forkastelse* ved 3. behandling, men ønsker at få vedtaget de under nr. 2 og 4 stillede ændringsforslag.

Mindretallet udtaler i den forbindelse, at der er behov for en fast forbindelse over Øresund, idet dette vil fremme det nordiske samarbejde.

Af hensyn til miljøet mener Kristeligt Folkeparti, at den faste forbindelse skal anlægges som en boret jernbanetunnel. Der skal lægges mere vægt på togtrafikken.

I CASA's rapport: Øresundsforbindelser, maj 91, anføres, at en jernbaneforbindelse med biltog er billigere og mere rentabel end den foreslåede kombinerede vej- og jernbaneforbindelse. Endvidere er der redegjort for en række forhold vedrørende havmiljøet, fuglelivet og luftforureningen.

Efter Kristeligt Folkepartis opfattelse bør disse oplysninger undersøges nærmere, inden Folketinget tager endelig beslutning om den faste forbindelse.

## Ændringsforslag

Af et *mindretal* (SF og KRF):

*Principalt:*

Til § 1

## 1) Paragraffen affattes således:

»§ 1. Trafikministeren bemyndiges til at indlede forhandlinger med den svenske regering om en Øresundsforbindelse udført som en boret jernbaneforbindelse for biltog og indgå aftale herom.«

*Subsidiært:*

Til § 2

## 2) Efter stk. 1 indsættes som nyt stykke:

»Stk. 2. Byggeriet af den faste forbindelse må ikke påbegyndes, før Østersølandene har meddelt, at de er indforstået med, at byggeriet igangsættes.«

Til § 8

Af et *mindretal* (SF):

## 3) Paragraffen udgår.

Til § 18

Af et *mindretal* (SF og KRF):

## 4) Efter stk. 1 indsættes som nyt stykke:

»Stk. 2. Der skal optages forhandlinger med de relevante personaleorganisationer med henblik på indgåelse af aftaler, som sikrer færgefarternes opretholdelse indtil åbningstidspunktet for den faste forbindelse og sikrer de tjenestemandsansatte, overenskomstansatte og færgeforpagterens faste personale genansættelse i DSB, omskoling eller særlige aftrædelsesordninger i lighed med de aftaler, der er indgået i forbindelse med indstilling af DSB's overfarter ved byggeriet af Storebæltsbroen.«

## Bemærkninger

Til nr. 1

En fast forbindelse som den foreslåede vil ifølge beregninger foretaget af Center for Alter-