

Ringkøbing, Viborg og Århus Amter,
 Socialdemokratiets 9. kreds, Amagerbro,
 Socialdemokratiets 14. kreds,
 Specialarbejderforbundet for Kastrup og
 Omegn, SiD,
 Sundby Lokalråd,
 Taster Wine A/S,
 Tårnby Sogns Menighedsråd,
 Verkehrsclub Deutschland, Ortsgruppe
 Fehmarn og
 Wutkewicz, Karl Heinz, Sibesse.

Udvalget har foretaget en nærmere vurdering af henvendelserne og har den 12. og 13. juni 1991 besigtiget den foreslåede linjeføring for landanlæggene. Udvalget har efterfølgende modtaget notater af 21. juni 1991 om en mulig justering af linjeføringen for godsshunten fra Kalvebod til Vigerslev og notat af 24. juni 1991 vedrørende linjeføringen af Øresundsforbindelsen på Vestamager.

Under udvalgets besøg i Københavns Lufthavn blev der redegjort for drøftelserne mellem Københavns Lufthavn A/S, DSB og SAS om udformningen af stationen ved lufthavnen. Trafikministeren har i brev til udvalget den 5. juli 1991 anmodet om udvalgets tilslutning til, at den udformning af lufthavnsstationen, som de nævnte parter er enige om, og den dermed sammenbyggede terminal danner grundlag for den videre planlægning og projektering af såvel Øresundsforbindelsens lufthavnsstation som udbygningen af lufthavnsterminalen. Det er oplyst, at dette vil nødvendiggøre en ændring af lov nr. 271 af 16. juni 1980 om udbygning af Københavns Lufthavn, Kastrup.

Et *flertal* (Socialdemokratiets, Det Konservative Folkepartis, Venstres og Centrum-Demokraternes medlemmer af udvalget) ønsker som nævnt i udvalgets betænkning af 29. maj 1991 at understrege, at der skal sikres en miljøforsvarlig løsning for det samlede anlæg, således at skadelige virkninger på vandmiljøet forebygges.

Flertallet lægger vægt på, at der opstilles en kvalitetsmålsætning for anlæggenes miljøeffekter i Østersøen, Øresund og på land samt et overvågnings- og kontrolprogram, således at

der løbende foretages en miljøovervågning af anlægget.

Kyst til kyst-anlægget

Flertallet har noteret sig, at der, før der tages stilling til spørgsmålet om kompensationsafgravninger, må foretages en række undersøgelser og vurderinger. Dels skal mulighederne for at forbedre anlæggets miljøegenskaber nærmere undersøges, herunder udformningen af den kunstige ø, dels skal anlæggets betydning for hydrografien i Østersøen endnu en gang beregnes, herunder især konsekvenserne vedrørende de store naturlige saltvandsindbrud, og de økologiske konsekvenser heraf nærmere vurderes. Først når dette grundlag foreligger, vil det være hensigtsmæssigt at vurdere, om der bør foretages kompensationsafgravninger. Det er med lovforslaget sikret, at Folketinget bliver orienteret, inden der træffes beslutning om, hvorvidt og i givet fald i hvilket omfang der skal foretages kompensationsafgravninger.

Flertallet ønsker som nævnt at forebygge eventuelle skadelige virkninger på Østersøens vandmiljø.

I den forbindelse har flertallet noteret sig den svenske rigsdags beslutning. Flertallet understreger, at der i fællesskab mellem Danmark og Sverige arbejdes for de bedste løsninger.

Flertallet har endvidere noteret sig, at der, inden der igangsættes gravearbejde i Øresund, skal etableres et system til måling af vandgennemstrømningen. Herved kan der i forbindelse med den praktiske gennemførelse af arbejdet løbende sikres det nødvendige datagrundlag til beregninger af eventuelle nødvendige justeringer, for at den valgte målsætning for vandgennemstrømningen kan opfyldes.

Flertallet er enige om, at lovforslagets projekt er et godt projekt. Såfremt kommende tekniske, økonomiske og miljømæssige undersøgelser skulle vise, at det er hensigtsmæssigt ved udbudet at give mulighed for andre projektforslag for en kombineret jernbane- og vejforbindelse, kan dette ske, hvis der opnås enighed herom mellem den danske og svenske regering.