

kepartis opfattelse, at der bør eksproprieres flere huse tættest ved linjeføringen, da disse bebyggelser vil blive udsat for et uacceptabelt støjniveau uanset støjafskærmningen. Ekspropriationerne bør gennemføres så hurtigt og hensigtsmæssigt som muligt, således at beboerne hurtigt kan få kendskab til planerne og til, hvilke erstatninger der vil blive givet.

Et *andet mindretal* (Fremskridtspartiets medlemmer af udvalget) indstiller lovforslaget til *forkastelse*, men kan stemme for ændringsforslag nr. 2.

Fremskridtspartiet stemmer imod lovforslaget ved 3. behandling, da partiet ønsker lovforslaget udsat indtil videre. Debatten i de seneste måneder har vist, at der er stor usikkerhed om hele projektet, både anlægsmæssigt og miljømæssigt. Debatten har vist, at forligspartierne bag dette lovforslag er uenige om, hvordan den endelige løsning bør være, ligesom de mange deputationer har vist, at der er stor usikkerhed om de miljømæssige foranstaltninger.

Fremskridtspartiet havde helst set, at lovforslaget var kommet til folkeafstemning, men da der ikke er mulighed for at skabe et flertal for dette forslag, ønsker Fremskridtspartiet, at anlægsloven udsættes indtil videre, og Fremskridtspartiet mener, at det ville være en god idé at lave en offentlig høring.

En høring om hele projektet vil kunne afholdes inden for rammerne af Folketingets forretningsorden, hvilket tidligere har været praktiseret. Høringen skulle belyse hele miljøområdet samt de forskellige måder at lave en forbindelse over eller under Øresund på.

Efter Fremskridtspartiets mening er hele projektet hastet igennem uden den offentlighedsdebat, der burde være omkring et så stort projekt.

Fremskridtspartiet er positiv over for en fast forbindelse mellem Danmark og Sverige, men mener, at en sådan forbindelse burde være privat finansieret og først skulle etableres efter en folkeafstemning, hvor et flertal i befolkningen er gået ind for, at der skal etableres et sådant projekt.

Fremskridtspartiet mener ligeledes, at hele opbygningen omkring selskabskonstruktionerne til etablering af den faste forbindelse er uacceptabel.

Fremskridtspartiet stemmer herefter imod lovforslaget, men kan støtte ændringsforslag nr. 2 til § 4 stillet af et mindretal.

Et *tredje mindretal* (Kristeligt Folkepartis medlem af udvalget) indstiller lovforslaget til *forkastelse*, men kan dog stemme for de stillede ændringsforslag.

Ændringsforslag

Af et *mindretal* (SF, RV og KRF):

Til § 1

1) Paragraffen affattes således:

»§ 1. Trafikministeren bemyndiges til at indlede forhandlinger og indgå aftale med den svenske regering om etablering af en Øresundsforbindelse. Aftalen udformes således, at Øresundsforbindelsen efter afholdelse af international licitation kan udføres som:

- a) angivet i aftale af 23. marts 1991 mellem Danmark og Sverige om en fast forbindelse over Øresund eller
- b) en boret tunnel, herunder til en biltogsløsning, eller
- c) en sænketunnel, herunder til en biltogsløsning.«

Af et *mindretal* (SF, RV og KRF), tiltrådt af et *mindretal* (FP):

Til § 4

2) I *stk. 1* tilføjes efter »foretages« ordene: » , således at der sikres en miljømæssig nulløsning for Østersøen, og i øvrigt«.

Bemærkninger

Til nr. 1

Forslagsstillerne vil med ændringsforslaget sikre, at de projekter, der har været diskuteret i