

Bemærkninger til forslaget

Beslutningsforslaget er en genfremsættelse af SF's forslag nr. B 43 fra folketingsåret 1990-91, 2. saml., se Folketingsstidende 1990-91, 2. saml., forhandlingerne sp. 1848 og sp. 3487 samt tillæg A sp. 3389. Forslaget blev dengang afvist af broforligets partier og kun støttet af Det Radikale Venstre og Kristeligt Folkeparti.

Allerede dengang var der mange, der argumenterede mod broløsningen, som det bl.a. ses af bilag 1.

I februar måned 1993 fik Folketingets Trafikudvalg tilsendt det svenske koncessionsnævns afgørelse og det internationale ekspertpanels foreløbige rapport (se bilag 2 og 3).

Der hersker stor usikkerhed med hensyn til konsekvenserne for miljøet, trafikken og økonomien i en fast forbindelse over eller under Øresund.

Eksempelvis har Dansk Fiskeriforening, Jagtorganisationernes Fællesudvalg og Det Grønne Kontaktudvalg tidligere rettet henvendelse til Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg og Folketingets Trafikudvalg om dette emne. (Henvendelsen er optrykt som bilag 1 til beslutningsforslaget).

Det er derfor forslagsstillernes opfattelse, at der bør foretages undersøgelser af alternative forslag til den kombinerede vej- og jernbaneforbindelse på Øresund.

Undersøgelserne bør derfor også omfatte en boret jernbaneforbindelse. Denne forbindelse er tidligere blevet afvist af økonomiske grunde; men inddrager man hele det brede spektrum af økonomiske og miljømæssige følger, kan det meget vel vise sig, at den kombinerede forbindelse bliver mere usikker, hvor-

for det ikke vil være rimeligt kun at vurdere denne forbindelse og ikke alternativerne.

Undersøgelserne skal omfatte påvirkningen af havmiljøet, herunder vandgennemstrømningen til og fra Østersøen, og af luftforurening og trafikstøj, herunder også med hensyntagen til det forventede trafikspring ved de forskellige forslag.

Til en vurdering af følgerne for luftforureningen hører også en redegørelse for den langsigtede trafikudvikling, som henholdsvis den boredede jernbanetunnel og den kombinerede forbindelse fremmer.

Den faste forbindelse kommer til at binde os økonomisk i mindst 30 år efter færdiggørelsen, hvorfor der nødvendigvis må inddrages et mere langsigtet perspektiv end blot en fremskrivning af de nuværende udviklingstendenser. En klar belysning af følsomheden for økonomien ved andre udviklinger, f.eks. CO₂-kvotering, må også med.

Vurderingen af de trafikale konsekvenser skal omfatte såvel anlægget på vandet som de tilhørende landbaserede anlæg.

Redegørelsen vedrørende de økonomiske konsekvenser skal foruden de anlægsmæssige omkostninger, der bør tage højde for de ovenfor anførte miljøkrav, omfatte, hvilken betydning bl.a. indførelse af CO₂-afgifter på benzin vil få. Derudover skal den give en vurdering af forbindelsens erhvervsmæssige betydning, og redegørelsen bør i øvrigt baseres på faktiske undersøgelser og indhøstede erfaringer med lignende anlæg.