

17) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 70:

Forslag til folketingsbeslutning om miljøforbedringer i transportsektoren.

Af Trøjborg (S) m.fl.

Meddelelser fra formanden:

Formanden:

Trafikministeren (Ikast) har meddelt mig, at han ønsker skriftligt at fremsætte:

Forslag til lov om anlæg af fast forbindelse over Øresund.

(Lovforslag nr. L 178).

Energiministeren (Anne Birgitte Lundholt) har meddelt mig, at hun ønsker skriftligt at fremsætte:

Forslag til lov om mineralske råstoffer m.v. i Grønland (råstofloven).

(Lovforslag nr. L 185).

Arbejdsministeren (Kirkegaard) har meddelt mig, at han ønsker skriftligt at fremsætte:

Forslag til lov om ændring af lov om Arbejdsmarkedets Tillægspension. (Omlægning af ægtefællepensionsordningen m.v.).

(Lovforslag nr. L 186).

Medlemmer af Folketinget Frank Jensen (S), Helle Degn (S), Pia Gjellerup (S), Anne-Marie Meldgaard (S) og Lone Møller (S) har meddelt mig, at de ønsker skriftligt at fremsætte:

Forslag til lov om ændring af lov om stempelfrigift. (Stempelfrihed ved flytning af statsgaranterede studielån).

(Lovforslag nr. L 177).

Medlemmer af Folketinget Nør Christensen (CD), Sonja Albrink (CD) og Arne Melchior (CD) har meddelt mig, at de ønsker skriftligt at fremsætte:

Forslag til lov om ændring af færdselsloven. (Ombytning af kørekort).

(Lovforslag nr. L 181).

Skriftlig fremsættelse af forslag:

Trafikministeren (Ikast):

Jeg tillader mig herved at fremsætte:

Forslag til lov om anlæg af fast forbindelse over Øresund.

(Lovforslag nr. L 178).

Spørgsmålet om en fast forbindelse over Øresund har gennem en lang årrække været et stående emne i den offentlige debat, og der har været gennemført et betydeligt antal fælles dansk-svenske udredninger herom som basis for indgåelse af en aftale mellem de to lande.

I foråret 1990 kunne det konstateres, at der var flertal i begge lande for en kombineret forbindelse til jernbane- og vejtrafik mellem København og Malmø, og der blev herefter indledt fornyede drøftelser mellem de to regeringer, idet der blev indledt en række fornyede undersøgelser.

Samtidig blev det på dansk side besluttet, at der skulle gennemføres en lang række supplerende miljøundersøgelser, og resultatet af disse undersøgelser og vurderinger foreligger i rapporten »Miljø Øresund 1991 – Den faste forbindelse København-Malmø«, der er fremlagt for Folketinget tillige med det meget betydelige undersøgelsesmateriale, der danner grundlag for rapporten.

Der er den 19. marts 1991 givet Folketinget en redegørelse for forhandlingerne med den svenske regering, og der kunne her ved vedtagelsen af en dagsorden konstateres en meget bred tilslutning til indgåelse af en aftale om en fast Øresundsforbindelse.

Aftalen herom blev indgået den 23. marts 1991.

Det videre arbejde har ført frem til en politisk aftale af 29. april 1991 mellem regeringen, Socialdemokratiet og Centrum-Demokraterne, der bl.a. omhandler den organisatoriske ramme på dansk side i relation til Øresundsforbindelsen samt tilslutningsanlæggene fra forbindelsen til det eksisterende jernbane- og hovedlandevisnet. Både regeringsaftalen og den politiske aftale følger med forslaget som bilag.

Lovforslaget indebærer, at regeringsaftalen om Øresundsforbindelsen med Sverige kan ratificeres på Danmarks vegne. Efter aftalen skal forbindelsen udføres som en kombineret forbindelse til jernbane- og vejtrafik mellem Kastrup og Limhamn. Forbindelsen udgår ved

[Trafikministeren]

Kastrup Lufthavn og føres i en sænketunnel under Drogden frem til en kunstig ø sydvest for Saltholm, hvorfra forbindelsen fortsætter som lavbro og senere som højbro frem til ilandføringen på svensk side.

Øresundsforbindelsen skal anlægges og drives i fællesskab af de to stater gennem to helt statsligt ejede aktieselskaber, der skal danne det konsortium, der skal være bygherre for forbindelsen.

Efter lovforslaget stiftes der et holdingaktieselskab ved indskud af statens aktier i A/S Storebæltsforbindelsen, der således bliver et datterselskab heraf. Holdingaktieselskabet stifter et nyt aktieselskab, der skal udgøre det danske selskab i Øresundskonsortiet. Dette selskab skal endvidere være bygherre for landanlæggene på dansk side. Organisationsformen sikrer, at der kan overføres bygherreerfaring mellem de enkelte selskaber, således at der drages nytte af fælles viden. Forslaget indebærer endvidere, at de danske selskaber på forretningsmæssigt grundlag kan udføre bygherrerådgivning for konsortiet.

Øresundsforbindelsen skal efter aftalen fuldt ud finansieres ved brugerafgifter, der er fastsat således, at den kollektive trafik begunstiges.

Det påhviler hvert land at etablere de nødvendige tilslutningsanlæg. De anlæg, som foreslås anlagt, omfatter en motorvejsforbindelse over Amager til centrumforbindelsen og en jernbaneforbindelse til Københavns Hovedbanegård, idet der endvidere foreslås anlagt en særlig godsforbindelse fra Kalvebodløbet til Vigerslev.

Tilslutningsanlæggene skal finansieres af den danske andel af overskuddet fra Øresundsforbindelsen, ligesom DSB skal betale et fast årligt beløb for benyttelsen heraf opgjort på grundlag af DSB's nettofordele i åbningsåret.

Efter regeringsaftalen og lovforslaget skal den endelige udformning af Øresundsforbindelsen og de danske tilslutningsanlæg foretages under hensyn til, hvad der er økologisk motiveret, teknisk muligt og økonomisk rimeligt, således at skadelige virkninger forebygges. Der vil blive opstillet samlet miljækvalitetsmålsætning for, hvad der er miljømæssigt acceptabelt, og dette vil sikre, at anlægsarbejderne ikke iværksættes, før der er det tilstrækkelige miljømæssige grundlag herfor. I detailudformningen af anlæggene vil der blive foretaget en opti-

mering af anlæggene, idet det tilstræbes at forbedre miljøeffekterne i forhold til den detaljerede beskrivelse heraf i miljørapporten.

Regeringen ser anlæg af Øresundsforbindelsen som et vigtigt led i de bestræbelser, der udfoldes med henblik på at fremme udviklingen i Københavnsområdet, og det er derfor med stor tilfredshed, regeringen fremsætter dette forslag.

Hermed tillader jeg mig at anbefale lovforslaget til Tingets velvillige behandling.

Energiministeren (Anne Birgitte Lundholt):

Jeg tillader mig herved for det høje Ting at fremsætte:

Forslag til lov om mineralske råstoffer m.v. i Grønland (råstofloven).

(Lovforslag nr. L 185).

Baggrunden for dette lovforslag er et fælles grønlandsk-dansk ønske om at gennemføre en ny strategi for nyttiggørelsen af mineralske råstoffer i Grønland. Beslutningen om den nye strategi er således truffet af Grønlands hjemmestyre og energiministeren efter indstilling fra Fællesrådet vedrørende Mineralske Råstoffer i Grønland.

Den nye strategi indebærer, at vilkårene for investorer i efterforskning og udnyttelse af råstoffer i Grønland skal gøres mere attraktive og dermed konkurrencedygtige med andre landes vilkår.

Samtidig med udarbejdelsen af dette lovforslag er der på Grønlands Landstings samling i april d.å. – ligeledes som et led i den nye strategi – gennemført en række ændringer i den grønlandske skattelovgivning sigtende på råstofaktiviteter.

Sigtet med den nye strategi er i de nærmeste år at opnå en væsentligt forøget efterforskningsaktivitet vedrørende hårde mineraler og tillige få igangsat en flerstrengt udvikling med hensyn til olieaktiviteter i og ved Grønland i de følgende år. Råstofsektoren ønskes således udviklet til at blive en betydende erhvervssektor på linie med andre erhverv i Grønland.

Lovforslaget er samtidig udtryk for en nødvendig modernisering af det hidtil gældende lovgrundlag.

I forslaget fastholdes råstoflovens karakter af rammelovgivning, som skal kunne regulere råstofaktiviteter under vidt forskellige forhold under en hastig udvikling i teknisk og kommer-