

Den nærmere projektering af anlægget sker i samarbejde med pågældende kommunale og statslige myndigheder med henblik på indpasning af det samlede projekt i den fysiske planlægning i de berørte områder. Der vil blive udarbejdet et landsplandirektiv, der sikrer tilvejebringelsen af nødvendige forudsætninger for den kommunale planlægning.

Der er udstedt 2 landsplandirektiver, der har berøring med projektet, dels Miljøministeriets cirkulære af 25. maj 1981 om reservationer af arealer i tilslutning til en eventuel Storebæltsbros landfæster, dels Miljøministeriets cirkulære af 18. januar 1985 om placering af et nyt færgeleje ved færgehavnen Knudshoved og anlæg af en jernbaneforbindelse fra færgehavnen til Nyborg station.

Når der foreligger et mere konkret projekt, vil det således være nødvendigt at overveje udvidelser og ændringer (ophævelse) af disse landsplandirektiver.

Anlæggets *etapevise opdeling* foreslås fastlagt således, at jernbanetunnelen under Østerrenden og lavbroen over Vesterrenden bygges først. Lavbroen udføres dog i 1. etape kun for jernbanetraffic, men forberedes i et økonomisk forsvarligt omfang for også at bære motorvejsforbindelsen. Som 2. etape bygges vejforbindelsen over Østerrenden, og Vesterrendebroen færdiggøres. Det bestemmes, at 2. etape skal påbegyndes senest 1 år før den forventede ibrugtagning af jernbaneforbindelsen, men i øvrigt skal byggetidspunktet for 2. etape fastlægges ud fra økonomiske og beskæftigelsesmæssige hensyn, idet der må tilstræbes en rationel projekterings- og byggerytme.

Anlægget agtes udbudt i *international licitation*, hvorved såvel prismæssig konkurrence som inddragelse af den nyeste, anlægstekniske ekspertise sikres. Udbudsbetingelser vil under iagttagelse af de inden for De Europæiske Fællesskaber gældende regler blive udformet således, at danske entreprenørfirmaers mulighed for deltagelse i tilbuds-givningen tilgodeses på behørig vis. Erfaringen fra andre store anlægsarbejder viser, at den helt overvejende del af den til arbejdets udførelse nødvendige arbejdskraft bliver dansk.

De undersøgelser, der er foretaget omkring anlæg af en fast forbindelse over Storebælt i de senere år, har i særlig grad omfattet forbindelsens *mulige påvirkning af havmiljøet* og foranstaltninger til imødegåelse heraf. Såvel lokale hydrauliske og biologiske effekter som mulig påvirkning af iltkoncentrationen i Østersøen og Kattegat har været genstand for sagkyndige undersøgelser.

Det således tilvejebragte ganske omfattende materiale er grundlag for bestemmelsen i lovforslagets § 5, hvorefter anlægget skal udføres således, at der sikres sådanne gennemstrømningsforhold i Storebælt, at saltholdigheden i det vigtige gydeområde for torsk ved Bornholm ikke ændres. Denne bestemmelse og det til grund for den liggende materiale må betragtes som en nyskabelse i planlægningsgrundlaget i forhold til forudsætningerne for anlægsloven af 1973.

*Organisationsforholdene* for den faste forbindelse har også været genstand for en revurdering. Som bekendt blev der ved 1973-loven oprettet en særlig, statslig forvaltningsvirksomhed, kaldet Statsbroen Store Bælt. Virksomheden blev som sådan reelt nedlagt i 1979. Dens resterende funktioner er varetaget af Ministeriet for Offentlige Arbejder.

Beslutningen om at bygge forbindelsen hviler på den grundbetragtning, at der såvel samfundsøkonomisk som privatøkonomisk er tale om en rentabel virksomhed. Begrundelsen for ved 1973-loven at oprette en særlig administrativ enhed til at opføre og eje forbindelsen har sit afgørende udgangspunkt i det forhold, at forbindelsen skal betales gennem direkte afgifter af brugerne.

Med aktieselskabsformen opnås den klareste mulige adskillelse mellem projektets økonomi m.v. og statens budget. Folketingets tilslutning til oprettelse af et aktieselskab er allerede givet derved, at finansudvalget ved aktstykket nr. 27 af 5. november 1986 har givet tilslutning til selskabets stiftelse.

Det har ikke ved valg af anden organisationsform end den i 1973-loven forudsatte været hensigten at begrænse statens indseende med virksomheden eller begrænse statens ansvar for dette meget store anlægsarbejde. Det bestemmes derfor i lovforslagets § 8, at hele selskabets aktiekapital skal ejes af staten (stk. 1), og at staten garanterer selskabets økonomiske forpligtelser (stk. 3 og 4).

Den ændrede organisationsform indebærer heller ikke, at virksomheden i højere grad end for Statsbroen Store Bælt's vedkommende selv skal udføre det egentlige projekteringsarbejde vedrørende anlægget. Det forudsættes derfor på samme måde, som tilfældet var med Statsbroen Store Bælt, at selskabet bemannes således, at det er i stand til at fungere som styringsorgan for dette betydelige anlægsarbejde, medens det egentlige projekteringsarbejde skal udføres uden for selskabet.

Begrundelsen for at organisere en selvstændig, økonomisk enhed som ramme om anlægget har som sagt sit udgangspunkt deri, at anlægs- og fi-