

blev et engelsk rådgivningsfirma (involveret i det engelske kanalprojekt) anmodet om at vurdere omkostningerne til en forbindelse med borede tunneler fra kyst til kyst. Resultatet heraf var, at et sådant projekt i januar 1985-prisniveau måtte skønnes at koste 15 mia. kr. Idet der ved omkostningsskønnets udarbejdelse ikke er forudsat specielt vanskeligt bearbejdelige jordarter, og da der ikke forefindes detaljerede jordbundsoplysninger langs den pågældende linieføring, er omkostningsskønnet behæftet med en ikke ubetydelig usikkerhed. Det skal desuden bemærkes, at driftsudgifterne ved en tunnel er større end ved et tilsvarende broanlæg.

Spørgsmål 7:

Har ministeren været i kontakt med de lande, der støder op til Østersøen for at få deres mening om, hvad bro eller tunnel lagt på havbunden kan betyde for vandgenmestrømningen til og fra Østersøen?

Svar:

Det skal indledningsvis fremhæves, at etablering af en fast forbindelse over Storebælt er en folkeretligt tilladelig handling på dansk territorium.

Som det er anført i bemærkningerne til lovforslagets § 4, vil der blive foretaget notifikation over for søfarende nationer om anlæggets etablering, når anlægsloven er vedtaget.

Miljøministeriet har imidlertid oplyst, at dette ministerium på Helsinki-kommissionens 8. møde i februar 1987 har orienteret om de foreliggende planer om fast forbindelse over Storebælt.

Spørgsmål 8:

Kan der på nuværende tidspunkt siges noget om, hvor mange fastansatte der skal ansættes ved en bro, henholdsvis en tunnel til biler?

Svar:

Det forelagte lovforslag tager ikke stilling til, om vejforbindelsen til krydsning af Østerenden skal udføres som en højbro eller som en tunnel, jf. forslagens § 4, stk. 2.

Det videre projekteringsarbejde og den videre bearbejdning af anlægsoverslag vil vise, om det vil være økonomisk begrundet

at udvikle både et broprojekt og et tunnelprojekt til udbud. Det vil i første række være de forventede anlægsudgifter, der vil være bestemmende for dette. Også driftsudgifterne vil indgå i overvejelserne, og som anført i foranstående svar på spørgsmål 6 vil driftsudgifterne ved en tunnel være større end ved et tilsvarende broanlæg. Udgifter til ventilation, belysning og overvågning vil eksempelvis være af betydning.

Spørgsmålet om antal ansatte ved et broanlæg, henholdsvis et tunnelanlæg vil dog være en i økonomisk henseende marginal omstændighed ved det senere valg mellem højbro og tunnel. Dette spørgsmål er derfor ikke nærmere undersøgt på nuværende tidspunkt.

Spørgsmål 9:

Hvad ved man om betydningen af bortgravning af revene ved Halskov og Knudshoved, og hvor ofte vil revene genetablere sig?

Svar:

Det bemærkes, at der ikke i forbindelse med anlæg af fast forbindelse over Storebælt er foreslået foretaget afgravning ved Knudshoved, men der er ved Halskov foreslået foretaget visse uddybninger for at eliminere eventuelle effekter fra en fast forbindelse på Østersøens vandbalance. Uddybningerne gennemføres for at kompensere for den modstand mod strømmen i Storebælt, en fast forbindelse vil give anledning til. Med den beregnede udformning og størrelse af uddybningerne kan de netop kompensere for virkningerne af den indsnævring, den faste forbindelse ellers ville give anledning til, således at man opnår en såkaldt nulblokeringsløsning.

Betydningen for de lokale strømforhold af de kompenserende uddybninger er beskrevet i rapporten: »Lokale hydrauliske og biologiske effekter af alternative faste forbindelser over Storebælt« over undersøgelser udført af Dansk Hydraulisk Institut i samarbejde med Vandkvalitetsinstituttet. Rapporten er med brev af 4. december 1985 sendt til udvalget.

Af rapporten fremgår bl.a., at uddybningerne ikke anses at kunne påvirke kystudviklingen på Sprogø.