

## Bilag til bet. o. lovf. vedr. fast forbindelse over Storebælt

dig med, at der foretages store havbundsmo-  
dellinger?

*Svar:*

Miljøstyrelsen har udtalt, at den ikke finder det miljømæssigt betænkeligt at foretage de påtænkte uddybninger, og Miljøstyrelsen er enig i, at de vil have en gunstig effekt på vandudskiftningen til Østersøen.

Som det fremgår af mit svar på spørgsmål 27, tilsigter en kystmodellering netop at forbedre vandmiljøet.

*Spørgsmål 32:*

Har man i de økonomiske overvejelser, der ligger til grund for lovforslaget, taget hensyn til, om projektet gennemføres med eller uden dæmnings-, og i givet fald i hvilken udstrækning?

*Svar:*

Det må understreges, at det overslag over anlægsudgifterne, der indeholdes i bemærkningerne til lovforslaget, er udarbejdet på det foreløbige projektgrundlag, som foreligger, og følgelig er behæftet med en række betydelige usikkerheder, jf. også mit svar af 3. marts 1987 på udvalgets spørgsmål 15.

Den principielle udformning af væsentlige elementer i anlægget er ikke fastlagt i lovforslaget. Jeg tænker herved særligt på spørgsmålet om, hvorvidt motorvejsforbindelsen over Østerrenden skal udformes som en højbro eller en sænketunnel, og om, hvorvidt jernbaneforbindelsen over Østerrenden skal være en sænketunnel eller en boret tunnel.

Valg blandt disse hovedalternativer vil i første række bero på anlægsøkonomiske overvejelser under det videre projekteringsarbejde og sluttelig muligvis først efter afholdt licitation.

Dæmningslængder og kompenserende uddybninger vil være enkeltelementer i de respektive hovedalternativer, og udgifterne til disse anlægsdele vil således til sin tid kunne variere, alt efter hvilket projekt (eller tilbud) der vælges.

Jeg kan imidlertid bekræfte, at de udarbejdede udgiftsskøn inkluderer udgifter til at opfylde bestemmelsen i lovforslagets § 5 om, at der skal sikres en uændret vandgennemstrømning i Storebælt, hvilket kan ske ved

afkortning af dæmningslængder og ved kompenserende uddybninger.

Rapporten »Forbedring af gennemstrømningsforholdene, tekniske muligheder og anlægsøkonomiske konsekvenser« giver en belysning af de anlægsøkonomiske konsekvenser af kravet om at sikre en uændret vandgennemstrømning i Storebælt. Rapporten skønner, at det vil koste 400-500 mill. kr. at foretage uddybninger i Storebælt i et sådant omfang, at virkningen fra den faste forbindelse og af uddybningerne tilsammen er neutral i denne relation.

*Spørgsmål 33:*

Forestiller man sig, at det værdifulde fugleliv på Sprogø kan bevares uændret, og i bekræftende fald hvorledes?

*Svar:*

I hvilket omfang fuglelivet på Sprogø vil blive berørt af en fast forbindelse over Storebælt, vil primært være afhængig af den linieføring for forbindelsen, som vælges. Da væsentlige elementer i anlægget ikke er fastlagt, jf. mit svar på spørgsmål 32, vil linieføringen følgelig også kunne variere.

Miljøministeriet godkendte i 1977 for det dengang aktuelle anlæg en linieføring, der berørte Srogøes nordlige kyst.

I relation til denne linieføring består der en mulighed for, at der på de lavvandede områder i tilslutning til anlægget vil kunne udformes et vådområde med positiv effekt for fuglelivet. Spørgsmål af denne art må imidlertid siges at henhøre under detailprojekteringen.

*Spørgsmål 34:*

Ovennævnte spørgsmål bedes ligeledes besvaret for så vidt angår Lejoddeområdet.

*Svar:*

Miljøministeriet har i 1985 frarådet en linieføring, der berører strandengs- og strandømrådet Lejodde nord for Korsør.

Efter de nu aktuelle planer påregnes området ikke berørt af den faste forbindelse.

*Spørgsmål 35:*

Af rapporten »Forbedring af gennemstrømningsforholdene«, oktober 1985, fremgår det, at Miljøstyrelsen og Fredningsstyrelsen