

ninger, biltogstunnel m.m., som der ikke i den ovenfor citerede konklusion fra april 1977 er taget stilling til.

I den anledning skal følgende bemærkes:

Tanken om først at udføre en jernbanetunnel og senere at udføre en højbro for vejtrafikken vil betyde en dobbelt belastning af miljøet og landskabet ved anlæggenes landgang på kysterne. De to anlægsformer er stærkt arealkrævende ved landgangen i form af udgravninger ved nedkørsel til tunnelrørene og påfyldninger og dæmninger til opkørsel til broen.

Udføres tunnelløsningen med biltog vil parkeringsterminaler og rangerarealer ved landgangen være så pladskrævende, at der må forudses yderligere inddragelse af landområder i landskabeligt og bebyggelsesmæssige meget følsomme områder. Miljøministeriet må under hensyntagen til de ovennævnte forhold fraråde dobbeltløsninger med tunnel og bro og løsninger med biltogsterminaler.

Derimod vil man ikke udtale sig imod etapeløsninger i øvrigt, ud over at en eventuel anlæggelse af en midlertidig færgehavn på Sprogø strider mod konklusionen fra april 1977.

Af hensyn til de tunge miljømæssige og landskabelige problemer, der er knyttet til en fast forbindelse, bør offentlig indseende og medvirken til projektets udarbejdelse og arbejdets udførelse sikres.

Angående udflytninger af jernbanefærgerne til Knudshoved har ministeriet tidligere accepteret dette.

De særlige havbiologiske forhold er der i dette notat, ligesom i notatet af april 1977, ikke taget stilling til. Disse forhold forudsættes behandlet særskilt.

De fra Nyborg kommune af 4. juni 1985 og fra Fyns amtskommune af 4. juni 1985 fremkomne udtalelser giver ikke anledning til særlige bemærkninger.

PALLE S. JØRGENSEN

4. juli 1985