

f.eks. højbro eller tunnel, sænketunnel eller boret tunnel. Spørgsmålet måtte følgelig besvares med en bredere indfaldsvinkel, end spørgsmålet i og for sig forudsatte.

Når anlægsloven holder spørgsmålene om højbro eller tunnel for vejforbindelsen og tunneltype for jernbaneforbindelsen til krydsning af Østerrenden åbne, er årsagen først og fremmest hensynet til økonomien, idet det billigste alternativ vil blive valgt, hvis andre forhold ikke fører til at modificere dette udgangspunkt. Ved vurdering af, hvilket alternativ der er »billigst«, må hensyn til så væsentlige elementer som anlægstid og risikoen for under arbejdets udførelse at møde uforudsete forhold indgå.

Imidlertid har der været arbejdet således med de foreliggende alternativer og tilhørende overslag, at jeg ikke skønner usikkerheden på det samlede anlægsoverslag for fast forbindelse over Storebælt for at være større end overslaget for et andet stort bro- eller tunnelanlæg, der har været udført her i landet. Netop muligheden for at vælge det anlægøkonomisk fordelagtige alternativ, baseret på det videre undersøgelses- og projekteringsarbejde, bestyrker denne antagelse.

Spørgsmål 51:

Det ønskes oplyst, hvor stort et beløb påløbende renter i byggeperioden skønnes at blive.

Svar:

Som også spørgsmålets formulering forudsætter, er der betydelige usikkerhedsmomenter knyttet til en forudsigelse om størrelsen af renteudgiften i byggeperioden.

En afgørende faktor vil være den rente, hvortil de fornødne lån kan optages. Optages lån i udenlandsk valuta, vil kursudviklingen spille ind.

De nedenfor angivne, skønnede tal forudsætter faste priser og en årsvis renteberegning.

Den realrente, der ligger til grund for beregningen, er ansat til 7 pct. p.a. Dette må anses for en høj realrente.

Med disse forudsætninger kan renterne for jernbaneforbindelsen i dennes byggeperiode anslås til 1,1 mia. kr. For vejforbindelsen anslås renteudgiften i byggeperioden til 1,5 mia. kr.

Spørgsmål 52:

Der spørges, om de nyeste oplysninger om borede tunneler giver anledning til fornyet overvejelse om eventuelt at lade den faste forbindelse for jernbane udføre som en boret tunnel.

Svar:

I de almindelige bemærkninger til forslag til lov om anlæg af fast forbindelse over Storebælt er anført, at både en sænketunnel og en boret tunnel kan komme på tale til jernbaneforbindelsen under Østerrenden.

Jeg er ikke senere blevet præsenteret for materiale, der kan føre mig til nu at udelukke nogen af de to muligheder. Det er derfor min opfattelse, at A/S Storebæltsforbindelsen, hvem det videre undersøgelses- og projekteringsarbejde påhviler, fortsat må overveje begge alternativer.

Spørgsmål 53:

Ministerens kommentar til den i bilag 25 indeholdte skrivelse fra Miljøministeriet – især den heri indeholdte udtalelse fra den særlige arbejdsgruppe – udbedes.

Svar:

Miljøministeriets brev af 25. september 1985 mener jeg er så klart affattet, at jeg ikke finder grund til at kommentere det på anden måde end ved at henvise til § 5 i forslag til lov om anlæg af fast forbindelse over Storebælt, hvorefter uændret vandgennemstrømning til Østersøen vil blive sikret ved anlægget.

Det med brevet følgende notat af 4. juli 1985 fra Fredningsstyrelsen (Skov- og Naturstyrelsen) refererer, hvad en arbejdsgruppe fra 1977 har ment.

Jeg ser ingen grund til at kommentere et 10 år gammelt notat, der omhandler spørgsmål, som i den mellemliggende tid har været genstand for videre bearbejdning og drøftelser.

Spørgsmål 54:

Ministeren udtaler i svar på spørgsmål 43 bl.a., at han ikke har noget kendskab til det igangværende arbejde med anlæg af en boret tunnel i Ålesundområdet i Norge.

Der spørges, om ministeren vil skaffe sig kendskab til det pågældende arbejde.