

[Trafik- og kommunikationsministeren]

Selv om alle eksperter er enige om beregningernes tilfredsstillende kvalitet, iværksættes der imidlertid til yderligere sikring et måleprogram til løbende registrering af udviklingen i anlægsperioden. Skulle dette vise, at mindre justeringer af de kompenserende uddybninger er påkrævede, vil dette ske.

Det nødvendige indgreb i havbunden kan nu siges at blive betragtelig mindre, end det kunne forventes, da anlægsloven blev vedtaget.

I begyndelsen af dette år var Folketingets opmærksomhed omkring anlægget navnlig rettet mod anlæggets betydning for Langelandssund. I dette farvand forekommer perioder med såkaldt iltsvind. Man frygtede, at anlægget kunne forværre en sådan situation. Det er nu sandsynliggjort, at anlægget ikke vil have praktisk betydning for dette spørgsmål.

Det overvågningsprogram, som sættes i gang, vil imidlertid også omfatte iltmålinger i bundlaget og i det øvre lag i Langelandssund.

IV. Materialer

I pressen har der her i efteråret været betydelig omtale af, hvorledes materialer til anlægget skaffes, og hvorledes overskydende fyld bortskaffes.

Før den nu fastlagte anlægsudformning anslog man behovet for sand- og grusfyld til 15 mio. m³. Behovet er nu beregnet til 9,5 mio. m³. Hertil kommer en begrænset mængde betonsand, anslået til 0,3–0,6 mio. m³ afhængig af valg af brotype.

Der er foreløbig givet tilladelse til at indvinde 2 mio. m³. De resterende 7,5 mio. m³ kan indvindes ved uddybning i anlægsområdet, ved uddybning i kompensationsøjemed og fra indvindingsområder i Storebælt. Uden for anlægsområdet skal antagelig skaffes 5–6 mio. m³, og denne mængde kan hentes fra områder ved Romsø, Musholm og Slettings Grund.

Hvad angår de fyldmængder, der fremkommer ved selve anlægsarbejdet, herunder ved udboring for jernbanetunnel og kompenserende uddybning, vil genanvendelse ske i meget stor udstrækning, herunder til opfyldning mellem rampe og østlige rev på Sprogø for at undgå et vandområde uden tilstrækkelig cirkulation.

Resterende fyldmængder, der som nævnt vil blive ret begrænsede, kan klappes i de sugehuller, som er fremkommet ved indvinding, eller på en udpeget klappads nordvest for Sprogø.

Det gælder imidlertid om såvel indvinding som bortskaffelse, at begge transaktioner sker eller tilladelse fra Miljøministeriet (henholdsvis Skov- og Naturstyrelsen og Miljøstyrelsen).

Der har endelig været interesse om mængden af sten, der skulle indvindes. Behovet andrager omkring 30.000. Der vil i Storebælt alene blive tale om at indvinde 3.000–4.000 t. Resten skaffes andetsteds fra.

V. Anlægsbudget

På basis af den fastlagte anlægsudformning og med hensyntagen til de øvrige forhold, som der er redegjort for foran, er der opstillet et revideret anlægsbudget i januar 1988-prisniveau. Det lyder på 17.850 mio. kr. og indeholder følgende hovedposter:

Østbanetunnel	3.851
Vestbro	4.521
Østvejbros	5.352
Landanlæg	619
Baneinstallationer	1.403
Kompensationsudbygninger, 1. etape .	265
Reserver	1.839
	<hr/>
	17.850

De enkelte poster omfatter forundersøgelser, projektering, tilsyn, administration m.v. Posten Østvejbros inkluderer kompenserende uddybninger for 2. etape, da disse forventes gennemført som del af entreprisen for denne anlægsdel.

Ved den sammenfattende vurdering har bestyrelsen for A/S Storebæltsforbindelsen fundet, at en løsning med boret tunnel er økonomisk konkurrencedygtig over for sænketunnelne. Der lægges vægt på, at DSB over for A/S Storebæltsforbindelsen har anbefalet den borede løsning, og selskabet lægger også vægt på, at den borede løsning fører ny teknologi til Danmark. Desuden har det været af betydning, at miljømyndighederne har peget på, at en løsning med en boret tunnel indeholder så væsentlige miljømæssige fordele frem for en sænketunnel, at denne løsning bør foretrækkes.

Om motorvejsforbindelsen gælder, at en højbro må foretrækkes frem for en sænketunnel – af økonomiske grunde. Når anlægget skal udføres uden rampe ved Halsskov, anslås en sænketunnel at være 1.300 mio. kr. dyrere end højbroen.