

4.2 Overslag over anlægsudgifter

DSB/VD		
	Længde km	I alt mio. kr.
<i>Kyst-kyst</i>		
Kunstig halvø	2,0	580
Tunnel inkl. ventilationstårne	14,4	14.440
Kompenserende afgravninger	-	-
I alt	16,2	15.020
Uforudseligt 10%		1.500
I alt		16.520
Administration, projektering, tilsyn m.v. 15%		2.480
I alt, kyst-kyst		19.000*)
Tillæg, svenske landanlæg		-
Danske landanlæg		3.200
I alt		22.200

*) Heraf vej- og baneteknik samt mekaniske installationer 2.950 mio. kr.

4.3 Rådgivernes kommentarer til anlægsudgifter

Forslag med sænketunnel kyst-kyst er af forslagsstillerne O. Bojesen og H.A. Lund prisat til 11,0 mia. kr. og senere ændret til 13,7 mia. kr. Sidstnævnte overslag indeholder ikke udgifter til følgende poster:

- Kunstig halvø ved Kastруп.
- Ekstra udgift til tunnelrampe på den svenske side.
- Endvidere er udgifter til projektering, tilsyn og administration kun medtaget med ca. 8%.

Udgifter til jernbane- og motorvejsanlæg samt tekniske installationer er ansat for lavt, mindre end den halve udgift.

DSB/VD's overslag for kyst-kyst-strækningen for samme løsning med tillæg for de manglende poster er opgjort til 19,0 mia. kr.

Rådgivernes skøn over anlægsudgifter for det tilsvarende arbejde inkl. tillæg til svenske landanlæg er 17,6 mia. kr.

Man bør være opmærksom på, at der for denne løsning er en usikkerhed vedrørende længere anlægstid med heraf afledt usikkerhed om udgifterne.

Ligeledes bør det bemærkes, at ved tværvæntilation af den lange tunnel vil drifts- og vedligeholdelsesomkostningerne være væsentligt forøgede i forhold til anlægslovsforslagets løsning, der inkluderer en kort tunnel med længdevæntilation under Drogden.

Der er ikke medtaget eventuelle udgifter til kompensationsafgravninger i DSB/VD's og rådgivernes overslag, da omfanget ikke kendes.

Der er ikke medtaget udgifter til deponering af udgravningsmængder. Disse kan blive ganske betydelige.

4.4 Miljøkonsekvenser

I løsning B vil selve anlægsarbejderne kræve, at der skal afgraves godt 8 mio. m³ materiale, for at tunnelen kan komme under havbunden.

Ca. 80% af det afgravede materiale vil være kalk, og det må forventes, at en miljømæssigt hensigtsmæssig håndtering af afgravningsmængderne vil kunne forlænge byggetiden for anlægget væsentligt. Afgravninger vil derfor i et længere tidsrum have større negative effekter på de biologiske forhold, herunder fiskeriet i Øresund.

Der synes ikke at være mulighed for at indbygge væsentlige dele af det opgravede sediment i selve anlægget. Og der vil således være stort behov for deponering/bortskaffelse af det opgravede sediment. Der vil herved opstå nogle miljømæssige problemer, specielt i forbindelse med håndteringen af det »våde« materiale og eventuelt afvanding af materiale inden en transport til slutdeponeringssted.

Klapning af så store mængder materiale i danske farvande kan ud fra en miljømæssig betragtning ikke finde sted.

Der må forventes en væsentlig ekstra sedimentspredning, hvis en del af det opgravede materiale tilbageføres i forbindelse med tildekningen af tunnelen.

Til gengæld for dette store gravearbejde skal der kun foretages kompenserende afgravninger i et meget lille omfang for at opnå uændret vandgennemstrømning i forhold til Østersøen.