

### 5.2 Overslag over anlægsudgifter

#### DSB/VD

	Længde km	I alt mio. kr.
<i>Kyst-kyst</i>		
Kunstig halvø . . . . .	2,00	580
Tunnel (Drogden) . . .	2,00	2.500
Kunstig ø . . . . .	4,75	570
Tunnel (Flinterenden/Trin- delrenden) . . . . .		
	7,45	7.450
Kompenserende afgravninger . . . . .	—	—
I alt . . . . .	16,15	11.100
Uforudseligt 10% . . . .	16,2	1.100
I alt . . . . .		12.200
Administration, projektering, tilsyn m.v. 15% . . . . .		1.800
I alt, kyst-kyst . . . . .		14.000*)
Tillæg, svenske landanlæg		
Danske landanlæg . . .		3.200
I alt . . . . .		17.200

\*) Heraf vej- og baneteknik samt mekaniske installationer 2.270 mio. kr.

### 5.3 Rådgivernes kommentarer til anlægsudgifter

Forslaget med sænketunnel og kunstig ø er ikke prissat af forslagsstillerne. Løsningen er endvidere ikke defineret nøjere geometrisk eller konstruktivt, hvorfor der som basis for den foreliggende vurdering af anlægsudgifterne er gjort nogle forudsætninger vedrørende anlæggets udformning, jf. vedlagte figurer.

DSB/VD's overslag for løsningen kyst-kyst andrager 14,0 mia. kr.

Rådgiverne har skønnet anlægsudgifterne for kyst-kyst-anlægget til 13,4 mia. kr. Den lidt lavere vurdering af totalprisen hidrører fra en lavere ansættelse af prisen på sænketunnelstrækningerne. Som det er tilfældet for løsning B, vil der være en usikkerhed vedrørende længere anlægstid og dermed anlægsomkostningerne.

Dette hænger sammen med dels den betydelige samlede tunnellængde og dels opdelingen af projektet i to separate tunnelstrækninger.

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

Løsningen skønnes, som løsning B, at ville medføre en øget udgift på de svenske landanlæg af størrelsesordenen 50 mio. kr.

### 5.4 Miljøkonsekvenser

Denne sænketunnelløsning med en 4,75 km lang kunstig ø syd for Saltholm er på alle måder dårligere end løsning A.

Materialerne fra selve anlægsarbejdet kan i denne løsning indbygges i anlægget, og afgravningerne vil være 5-6 mio. m<sup>3</sup>, men herudover vil den på alle punkter være dårligere end løsning B.

Den kunstige ø vil virke blokerende på vandgennemstrømningen til Østersøen i større omfang end den kunstige ø i løsningsforslag A.

Uanset om der kompenseres eller ej, skønnes denne løsning at kræve større afgravninger i Øresund end løsning A.

Ved vurderingen af forslaget naturmæssige konsekvenser skal man være opmærksom på, at øen vil være placeret i og op til en af de naturmæssigt set vigtigste dele af de lavvandede områder omkring Saltholm. Fordobling af øens længde i forhold til alternativ A vil indebære en afgørende ændring af strømforholdene. Dette vil medføre en meget forøget læffekt og sedimentation, ikke mindst mellem den kunstige ø og Saltholm. Effekten vil være forringede fourageringsforhold for de ynglende edderfugle og de rastende bestande af gennemtrækkende vandfugle. Effekten må i det væsentligste forventes at blive varig.

De midlertidige effekter i form af skygning af ålgræsbanker og nedgang i biomasse af blåmuslinger kan forventes at være større og mere langvarige end ved løsning A.

## 6 Forslag D

### Boret tunnel, biltog

#### 6.1 Løsningens bestanddele

For at tilvejebringe et entydigt sammenligningsgrundlag med anlægslovforslaget er i det