

Bemærkninger til forslaget

Flere og flere organisationer og foreninger gør ophævelser over den lov, som er vedtaget af regeringen og Socialdemokratiet vedrørende den faste forbindelse over Storebælt.

Erhvervsfiskerne på Bornholm, Fyn og Vestsjælland har peget på forringede muligheder for fiskeri i fremtiden på grund af, at vandgennemstrømningen til og fra Østersøen vil hæmmes af bro piller og en tunnel lagt på havbunden.

Korsør Lystfiskerforening har klaget til Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber, fordi de faste forbindelser vil komme til at berøre et EF-beskyttelsesområde for fisk og fiskekeyngel.

Flere fynske kommuner har fremført, at højden på broen mellem Fyn og Sprogø på de planlagte 14 m ikke er tilstrækkelig. Kommunerne mener, at brohøjden bør op på 22-24 m, ellers vil større lystbåde blive tvunget ud i sejrenden mellem Sprogø og Sjælland, hvor der i forvejen er en intens skibstrafik med store skibe.

Netop en forøgelse af trafikken i sejrenden mellem Sprogø og Sjælland vil medføre øget risiko for sammenstød eller situationer med farlige undvigelser til følge i et i forvejen smalt internationalt farvand.

Miljøstyrelsens Havforureningskontor ved Arne Nielsen har på et møde på Klarskovgård ved Korsør udtalt, at de indre danske farvande er truede, hvis man bygger en bro, og at den miljørigtigste løsning er en boret tunnel under hele havbunden.

Også Landsforeningen mod Storebæltsbroen og ScanLink-Nej Tak samt strandjægerne har argumenteret imod især bro pillerne og tunneler lagt på havbunden.

Det har endvidere i diskussionerne om den faste forbindelse været fremført, at det vil blive for dyrt at lave en boret tunnel under Storebælts havbund. Argumenterne har bl.a. været den usikker-

hed, der er med hensyn til store sten eller lommer i havbunden, som kunne medføre øgede udgifter til sikring af en boret tunnel for at hindre nedsvining af havvandet.

Ligeledes er det blevet fremført, at Danmark ikke er i besiddelse af den ekspertise, der skal til for at kunne anlægge borede tunneler. Herimod skal gøres opmærksom på, at en bro mellem Fyn og Sprogø og en tunnel lagt på havbunden samt en bilbro mellem Sprogø og Sjælland vil betyde, at der skal bortgraves 27½ mio. m³ af havbunden, for at den nuværende vandgennemstrømning til og fra Østersøen og de indre danske farvande ikke skal forhindres. (Beregningen stammer fra A/S Storebæltsforbindelsens foreløbige rapport om linieføringen, juni 1987, 4.33).

Med hensyn til den manglende ekspertise vedrørende borede tunneler kan denne mangel udbedres ved, at danske ingeniører får ny viden ved at studere udenlandske eksperter arbejde på en tunnel under Storebælt. Denne nye viden kan de danske ingeniører så passende benytte på Øresund. Netop her ville der være en mulighed for at kunne eksportere knowhow til andre lande, noget, som alle de politiske partier er enige om er af stor betydning for Danmark, hvis vi skal kunne konkurrere i fremtiden.

Det skal da også fremføres, at Japan har lavet borede tunneler af meget stor længde. Det samme gælder Norge, og den planlagte tunnel mellem Frankrig og England – verdens længste – er projekteret som en boret tunnel.

Sidst har nu også Danmarks Naturfredningsforening i et notat til Folketingets Udvalg om Offentlige Arbejder fremført en meget kraftig kritik af undersøgelserne – eller rettere de manglende undersøgelser – inden vedtagelsen af loven om Storebælt. Notatet vedlægges i sin helhed.