

ifølge beregningerne i 1985 – ville medføre en reduktion af saltholdigheden i Østersøen. Imidlertid står det i dag klart, at disse optimale løsninger – med jernbanesænkningstunnel under Østerrenden – kan udformes således, at saltholdigheden i Østersøen forøges i stedet for at formindskes.

Hertil kommer det overordentlig væsentlige moment, at den faste forbindelse over Øresund, hvis den skal være anlægsøkonomisk optimal, nødvendigvis vil medføre en reduktion af saltholdigheden i Østersøen. Ved at anvende den »nulblokeringsløsning« for både Storebælt og Øresund vil man derfor fordyre begge projekter uden at opnå nogen fordel for Østersøen.

Hvis man derimod for begge projekter vælger en anlægsøkonomisk optimal løsning, kan Storebæltprojektet udformes således, at det mere end ophæver den reduktion af saltholdigheden, som Øresundprojektet vil give. Det er muligt, at man for den resulterende forøgelse af saltholdigheden bør sætte en øvre grænse, f.eks. 0,3 promille for Bornholmsbassinet (øst for Bornholm). Forøgelsen i Gotlandsdybet (øst for Gotland) vil da blive højst 0,2 promille. I overfladen af Gotlandsdybet viser målingerne i tidsrummet 1977–84 en tilfældig variation op og ned mellem 6,9 og 8,1 promille med en svagt faldende tendens på i alt 0,3 promille i løbet af 8 år.

Såfremt ændringsforslag II gennemføres, vil man – takket være den siden juni 1986 fremkomne øgede videnskabelige forståelse af opblandingsprocesserne – kunne opnå nedennævnte fordele, der hænger sammen med, at det i anlægsøkonomisk henseende optimale projekt ikke behøver at formindskes, men tværtimod kan bringes til at forøge saltholdigheden i Østersøen, hvilket dog i væsentlig højere grad gælder for en sænkningstunnel end for en boret tunnel under Østerrenden:

- A. Gennem en forøgelse af saltholdigheden i Østersøen med samtidig hensyntagen til iltindholdet forbedres levedygtigheden af torske- og brislingeæg.
- B. Inden for en afstand af skønsmæssigt 200 km fra Sprogø forøges iltindholdet i

dybvandet, jf. de siden 1981 konstaterede iltvindsfænomener i dette område.

- C. Der vil ske en mindre forbedring af miljøforholdene i den centrale Østersø, idet næsten alle baltiske oceanografer er enige om, at saltprofilen under 100 m dybde har en uheldig form.
- D. Kompensationsudbybninger på Sprogø Østrev og på Halsskov Rev undgås.
- E. Hvis jernbanetunnelen udføres som sænkningstunnel, kan dens længde formindskes fra 5,5 km til højst 3,5 km.
- F. Længden af Vestbroen kan formindskes, idet dæmningerne kan gøres længere.
- G. Længden af Østbroen i 2. etape kan reduceres, idet dæmningerne gøres længere.
- H. Som følge af punkterne D.–H. kan anlægsomkostningerne for de to faste forbindelser – med jernbanetunnel under Østerrenden – reduceres med tilsammen ca. 2 mia. kr.

4. Det økologiske grundlag for den politiske aftale af 12. juni 1986

Som det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, er der i de senere år foretaget mange undersøgelser af den faste forbindelses mulige påvirkninger af havmiljøet. To af hovedemnerne i disse undersøgelser har været saltindholdet og iltkoncentrationen i Østersøen og Kattegat. Med hensyn til førstnævnte har der været udført omfattende beregninger af langtidstilstanden, dvs. ændringen af saltindholdet i Østersøen øst for Bornholm efter 10–30 års forløb, som følge af bygningen af de faste forbindelser.

De vigtigste resultater af disse beregninger er nedfældet i rapporten af oktober 1985 fra Storebæltgruppen, Christiani & Nielsen samt LICconsult:

»Forbedring af gennemstrømningsforholdene Tekniske muligheder og anlægsøkonomiske konsekvenser«

Fra denne rapportes tabel side 12 citeres følgende tal for kombineret vej- og baneforbindelse med sænkningstunnel under Østerrenden: