

hvilket vil være i tråd med intentionerne i regeringens transporthandlingsplan og på længere sigt bane vejen for et bæredygtigt transportsystem.

### Havmiljøet

I debatten om Øresundsforbindelsen har det været fremhævet, at miljøkonsekvenserne for Øresund og Østersøen skulle undersøges grundigt ved anlæg af en fast forbindelse. En boret tunnel vil ikke give anledning til miljømæssige konsekvenser for Ørsund eller Østersøen udover et mindre problem med genanvendelse eller deponering af det udgravede materiale fra tunnelen. I forhold til vandmiljøet, er en tunnelloøsning derfor klart at foretrække.

Broforbindelsen og sænketunnel vil betyde et kæmpemæssigt gravearbejde over en længere årrække i Øresund. Gravearbejdet vil opvirvle sediment fra havbunden, der spredes over et stort areal i Øresund. Der er fare for, at dette vil forhindre silden i at vandre gennem Øresund. Derfor peger man i »Miljø Øresund 91« på, at der ikke skal arbejdes på hele linjeføringen samtidig i sildens gyde- og vandreperioder. Erfaringen fra Storebælt viser imidlertid, at der ved tværgående strømme vil ske sedimentspredning over hele tværnsnitsarealet.

Efter endt arbejde vil bropillerne fortsat spærre noget for vandgennemstrømningen, hvilket vil give en række konsekvenser for Østersøens miljø. Man har derfor foreslået nogle kompensationsafgravninger og peger specielt på, at en fladeafgravning af 9,3 mio. m<sup>3</sup> vil skabe en »nul-løsning« i forhold til vandgennemstrømningen og sikre såvel salt- som iltindhold i Østersøen.

Hvad angår de undersøgelser, der er foretaget for at beregne omfanget af de nødvendige kompensationsafgravninger, påvises det, at grundlaget for beregningerne ikke er tilstrækkelige til at sige, hvorvidt der vil kunne opnås en »nul-løsning«.

Tværtimod vil der ved afgravning af de 9,3 mio. m<sup>3</sup> alligevel ske en reduktion på 1,5 pct. af vandgennemstrømningen. Det vil således ikke føre til den tilstræbte »nul-løsning«, og der findes ikke undersøgelser, der kan fastlægge, hvor meget der skal graves af for at sikre denne nul-løsning. Samtidig har man ikke taget hensyn til periodiske pludselige saltvandsindbrud, som har stor betydning for saltholdigheden i Øster-

søens bundlag. Der er uenighed mellem forskerne om Øresunds relative betydning på dette område i forhold til bælteerne.

De afgravninger, man vil foretage, kan få uoverskuelige konsekvenser for Øresund, mens hvis man undlader afgravning vil det til gengæld få katastrofale konsekvenser for Østersøen.

De hindringer for vandgennemstrømningen, som skabes af bropiller, sænketunnel og kunstig ø, vil udover en samlet reduktion af vandgennemstrømningen også medføre en forøget gennemstrømningshastighed. Dette kan tænkes at føre til ændring af strømforholdene omkring Middelgrunden, som ellers ligger et stykke væk fra linjeføringen. Her findes et stort affaldsdepot, hvor der bl.a. gennem årene er deponeret stærkt kviksølvholdigt affald fra Københavns havn. Det er beregnet, at der ligger 16 t kviksølv i depotet ved Middelgrunden. Der er fare for at den forøgede strømhastighed ved nordgående strøm vil føre til, at der sker erosion af depotet, hvor det ellers antages, at slammet i dag ligger beskyttet af andet affald. Dermed vil der kunne ske en spredning af kviksølvet, hvilket vil kunne føre til en miljøkatastrofe i området.

En anden effekt af den øgede strømhastighed kan være øget hyppighed af oversvømmelser ved Dragør. Sådanne er allerede forekommet et antal gange.

Det kan desuden forventes, at den kunstige halvø ved sænketunnelens start ved Kastrup vil føre til bugtdannelse, som vil reducere vandudskiftningen ved Amager Strand. Dermed vil denne få karakter af tilgroningskyst, og badevandet vil forringes.

Endelig analyseres virkninger på Amagers grundvand af såvel kombineret forbindelse med biltogstunnel. Begge vil have alvorlig indvirkning på grundvandsressourcerne, der dog har begrænset størrelse. Der er ikke fundet belæg for en påstand om, at en boret tunnel skulle have mere alvorlige virkninger for grundvandet end den kombinerede forbindelse. Tværtimod tyder CASA's undersøgelser på, at virkningerne ved en boret tunnel kan begrænses mere, fordi den kan gøres tæt på strækningen mellem Bellacenteret og Kastrup station, således at det i bedste fald kun bliver nødvendigt at lave grundvandssænkning ved Kastrup station,