

hvor det ved den kombinerede forbindelse skal gøres langs hele linjeføringen.

Virkninger for fuglelivet

I rapportens kapitel 4 har Ornis Consult vurderet konsekvenserne for fuglelivet på Saltholm og i det EF beskyttelsesområde der vil berøres af anlæg af den kombinerede forbindelse over Øresund med kompensationsafgravninger. Konklusionen er:

- anlægsaktiviteterne, herunder etableringen af en rampe-ø, vil gennemløbe områder af betydning som fødesøgningsområde for vandfugle. Dette giver i anlægsfasen direkte og kraftige forstyrrelser. På længere sigt forringes fuglenes fødesøgningsmuligheder omkring øen,
- selve fødekilderne for fuglene, bl.a. muslingebanker og bundvegetationen omkring øen, vil blive berørt af anlægsaktiviteterne. Dette kan i værste fald betyde at grundlaget for øens rastende fugle og ynglende bestande af bl.a. edderfugl ødelægges. Indvirkningen efter selve anlægsfasen er behæftet med risiko for varige skader på muslingebanker og ålegræsbælter, hvilket for evigt vil forringe fuglenes vilkår omkring Saltholm,
- etableringen af rampe-øen vil øge risikoen for predatorer, især rotter, på Saltholm. Indvandringen vil være yderst vanskelig at kontrollere, og selv få succesfulde rotter vil udgøre en meget stor risiko for Saltholms ynglefugle, der tæller adskillige fuglearter der er truet på europæisk plan,
- Saltholm er en unik repræsentant for en naturtype, der er sjælden i Østdanmark og truet på landsplan. Der findes intet kompensationsområde i Øresundsområdet, hvis Saltholms værdi for fuglene forringes eller ødelægges.

Dertil kommer en vurdering af de officielle konsekvensundersøgelser der er resumeret i »Miljø Øresund 1991«, hvor det konkluderes at:

- den nuværende konsekvensanalyse for fuglelivet er baseret på et utilstrækkeligt grundlag, hvorved risikoen for varig ødelæggelse af et unikt naturområde er uacceptabel høj.

Sammenfattende dokumenterer CASA således for alle ovennævnte miljøforhold, at den kombinerede forbindelse til bil og tog ikke vil

give hovedstadsregionen en miljømæssig nettofordel. Derimod vil en boret jernbanetunnel give nogle klare miljømæssige fordele fremfor fortsat færgefart. Sidstnævnte kom Øresundsudvalget også frem til i 1989.

Boret tunnel under Øresund

1.1. Togtunnel i tidligere forslag og betænkninger

Togtunnelen har været medtaget i tidligere dansk/svenske betænkninger og forslag om fast forbindelse mellem Danmark og Sverige. Specielt i »Faste Øresundsforbindelser«, 1989 (50), spiller jernbanbetunnelen en stor rolle.

I en betænkning fra 1987 fra fællesudvalget peges entydigt på en kombineret motorvejs- og jernbaneforbindelse. Men i 1989 står muligheden åben: en jernbanetunnel eller en bro med motorvej og bane. Den borede jernbanetunnel vurderes miljømæssigt som klart den bedste løsning med hensyn til næsten alle forureningskomponenter.

Senere i 1989 og i 1990 udmeldte de svenske jernbaner (SJ), at de ikke ville være i stand til at afbetale den svenske del af en jernbanetunnel med kun jernbanedrift (SJ, 1989):

»SJ kan endast stå för en liten del av kostnaden för en fast förbindelse. SJ har således ej ekonomisk möjlighet att stå för den svenska delen av kostnaden för en järnvägstunnel. I alternativet med en kombinerad bil-järnvägsförbindelse måste i det närmaste hele kostnaden bäras av biltrafiken.«

Disse synspunkter bygger dog på forudsætninger om, at man ville investere i højeffektive storfærger mellem Sverige og Tyskland, som dermed ville undergrave en eventuel togtunnels godsunderlag. Herudover var der ikke regnet med mulighed for biltogsudnyttelse i tunnelen med de driftindtægter, som kunne komme heraf. Færgeprojekterne er aldrig realiseret og biltogsudnyttelsen er i høj grad realistisk og nyttig.

1.2 Forslag til placering af en togtunnel, herunder af en bilterminal

I den hidtidige planlægning og debat om en fast forbindelse til Sverige har det været hævdet, at det ville give anledning til store problemer at få placeret en bilterminal i Storkøbenhavnområdet.