

Danmarks Geologiske Undersøgelse har herom udtalt følgende:

»Den nuværende vandindvinding foregår ca. 1 km syd for forbindelsen. Ud fra sænkningstragten af grundvandspejlet omkring indvindingsboringerne ses, at arealerne syd for indvindingsfeltet bidrager til vandforsyningen.

Disse områder skønnes kun i ringe omfang at blive påvirket af grundvandssænkningen omkring anlægget, som det er beskrevet i Miljø Øresund 1991 rapporten – så selv om det ikke skulle vise sig muligt at kombinere grundvandssænkningen med grundvandsindvinding, så vil der stadig kunne udvindes vand fra Tårnbyområdet efter etablering af forbindelsen.

På initiativ af DSB/VD planlægger Geoteknisk Institut og DGU at foretage en nøjere analyse af grundvandsforholdene på Amager og virkningerne af anlægsarbejdet herpå.

Vedrørende mulige sætninger af bygninger – så omfatter dette udelukkende den del af lufthavnsoområdet, der ligger på opfyldte arealer. Der er så vidt oplyst ikke brugt træpæle i dette område.«

Med hensyn til afsnittet i CASA-rapporten om fuglelivet henvises til vedlagte notat af 27. maj 1991 fra Skov- og Naturstyrelsen.

Vedrørende forskellene i vurderingen af luftforureningen skyldes dette primært, at CASA finder de forudsatte emissionsfaktorer vedrø-

rende færger for højt sat i den rapport om luftforurening, der er tilsendt udvalget. CASA har fremhævet, at der med udgangspunkt i det teknologisk mulige må forudsættes langt mere vidtgående reduktion af færgernes emissioner.

Dette må tilbagevises. Der er netop forudsat reduktioner i emissionen af såvel SO₂, NO_x og partikler fra færger med 50 pct. eller derover, og der er i øvrigt også forudsat reduktion af CO₂-emissioner på 10 pct.

Det skal ikke afvises, at sådanne teknologiske muligheder vil kunne foreligge med virkning for år 2010, men så længe omkostningerne og de tekniske vanskeligheder, der vil være forbundet hermed, ikke er kendte, vil det ikke være realistisk at forudsætte en sådan rensning, medmindre der blev gjort tilsvarende vidtgående forudsætninger for biltrafikken.

Til beregning af biltrafikkens emissioner er der således alene taget udgangspunkt i, hvad der er vedtaget eller er opnået enighed om gennem internationale forhandlinger, uden at de teknologiske muligheder dermed overhovedet er udtømte.

Konklusionen er, at CASA-rapportens forudsætninger vedrørende emissioner af SO₂ og NO_x ikke forekommer tilstrækkelig realistiske eller afbalancerede og derfor ikke giver anledning til at anfægte de hidtidige vurderinger.«