

Bilag 3

DANMARKS NATURFREDNINGSFORENING,
den 1. august 1991

Notat nr.: 9819

J.nr.: 0471-2

**Notat i anledning af Danmarks Naturfredningsforenings foretræde for Folketingets Trafikudvalg
om
Forslag til anlægslov for en fast forbindelse over Øresund,
L 178, fremsat den 2. maj 1991**

Det er ikke altid, at hensynene til både miljø og økonomien tilsiger de samme løsninger på, hvordan samfundet skal udvikle sig. Ofte oplever vi, at der er konflikt mellem miljø og økonomi, og at et godt miljø koster penge. Men valget af fast forbindelse over Øresund synes at være en klar undtagelse.

Der er en stigende mængde af ekspertudsagn, der peger på, at den løsning, der gavner både miljøet og samfundsøkonomien bedst, er en boret tunnel med biltog.

Disse ekspertudsagn er efterhånden så åbenlyse, at løsningen boret tunnel med biltog bør undersøges til bunds, før man beslutter, hvilken type af forbindelse man skal vælge.

Miljøet

På den miljømæssige side er togtunnelen den mest fordelagtige løsning. De miljømæssige omkostninger er – globalt som lokalt – størst for den kombinerede forbindelse.

Østersøen

En række svenske og uafhængige danske forskere har udtalt deres bekymring for en forværring af Østersøens tilstand, såfremt en broforbindelse gennemføres. Østersøens saltbalance og miljø i det hele taget er overordentlig kritisk. Forskerne mener ikke, at man er i stand til at opføre en broforbindelse med garanti for, at disse balancer ikke forrykkes. Øresundsforbindelsen og en evt. kommende forbindelse over Femer Bælt er i så henseende mere kritiske end Storebælt, fordi de ligger præcis på tærsklen til Østersøen.

Øresund

Forskernes – og vores – bekymring gælder i særlig grad det lokale havmiljø. Øresund er et af vore mest værdifulde farvande. Det gælder såvel dyrelivet og plantelivet som de rekreative forhold. Det er et stort aktiv for København og Malmø, at der ligger så værdifuldt et havområde lige uden for byerne.

Den kombinerede forbindelse vil have en betydelig forudsigelig negativ virkning på dyrelivet. Fuglelivet på Saltholm med omkringliggende lavvandede områder trues ved ødelæggelse af fødeudbudet. Selv om det har været fremført, at kun få procent af EF-fuglebeskyttelsesområdet direkte berøres af forbindelsen, vil en langt større del af dette havområde varigt få ændrede forhold. Strømningsmønstret omkring Saltholm vil ændre sig. Der vil ske tilslæmning og begyndende landdannelse mellem anlægsøen og Saltholm.

I anlægsperioden vil store mængder kalkholdigt bundmateriale opløsmes og afleje sig på havbunden i vid omkreds, til skade for plante- og dyrelivet, herunder fuglenes fødeudbud.

Vi ved stadig ikke, hvor store kompensationsafgravninger det vil blive nødvendigt at foretage for at sikre uændret gennemstrømning til Østersøen. Men vi er meget bekymrede ved udsigten til, at cirka 11,5 mio. m³ bundmateriale skal flyttes rundt alene på grund af dette formål.

Det skal understreges, at de skadelige følger virkninger vil blive mange gange større i Øresund end i Storebælt, på grund af bundens indhold af kalk og det særlige dyreliv. Kalken opløsmes meget lettere end bundmaterialet i Storebælt. Og skadevirkningen på planter og dyr er større.