

Til illustration heraf tjener det mangeårige sagsforløb omkring Faxe Kalk's udledninger af opslået kalk ud for Stevns Klint. Tidligere har man udledt 10.000–20.000 tons årligt, hvilket fuldstændigt har ødelagt fiskeriet i området. Storstrøms Amt har nu ud fra miljøbeskyttelsesloven krævet udledningen nedsat til 2.000 tons årligt. Dette krav er ikke blevet anket af virksomheden. Til sammenligning tjener, at ved kompensationsafgravningerne alene skal håndteres 11,5 millioner kubikmeter eller ca. 20 millioner tons. Selv om man skulle kunne begrænse et spild til ca. 10%, vil altså en mængde på cirka 1.000 gange så meget spredes i Øresund, der biologisk er et langt mere værdifuldt farvand.

Friluftslivet

De ændrede havstrømme, som følger af anlægget af en kunstig halvø og en kunstig ø, vil også få den virkning, at strandene på Amagers østkyst får deres rekreative værdi ødelagt ved, at de eksisterende, publikumsvenlige strande ændres til tilgroningskyster med stillestående vand og aflejring af plantemateriale, det såkaldte »fedtmøg«, og lugtgener. Det drejer sig om badestrandene for en nærliggende bydel på cirka 150.000 mennesker.

Trafik, luftforurening og energiforbrug

En af det kommende årtis største udfordringer på miljøområdet er nedbringelsen af luftforureningen og energiforbruget, og her vil trafikken i særlig grad skulle bidrage.

Over for den opgave vil anlægget af en motorvej over Øresund være et skridt i den gale retning. Det gælder både de direkte konkrete virkninger af forbindelsen og forbindelsens betydning som trafikpolitisk strømpil på kortere og længere sigt.

Selv om man i de officielle skøn regner med en trafik på motorvejen i størrelsesordenen 10.000 biler, er anlægget dimensioneret til 55.000 biler i døgnnet.

Den kombinerede forbindelse har en forøget vejtrafik over Øresund som økonomisk forudsætning. Dette er bekymrende, når svenske rapporter har godtgjort, at man gennem en takstnedsættelse kan forøge broens indtjening væsentligt, samtidig med at trafikken øges adskillige gange.

Broen vil alt andet lige intensivere den energikrævende og luftforurenende vejtrafik, ikke bare over Øresund, men også som afledet trafik, lokalt i Københavnsområdet og i resten af Danmark og Sverige.

Med etableringen af en motorvejsbro vil man modvirke overflytningen af persontrafikken og godstrafikken til jernbane.

Denne overflytning er ellers den nødvendige politik, hvis vi skal nedbringe luftforureningen og energiforbruget. Selv med den bedste tilgængelige rensningsteknologi er det ikke muligt at rense tilstrækkeligt efter bilernes forurenende udslip. Kultveilten, som er et direkte resultat af energiforbruget, kan slet ikke bortrenses. Ifølge regeringens handlingsplan for miljø og udvikling må vi alene for at fastholde transportsektorens energiforbrug på det nuværende niveau imødesee »en ændring af den eksisterende politik i videste forstand«, og det kan bl.a. medføre »indgreb i valget af transportmiddele«.

At nedbringe luftforureningen og energiforbruget kan kræve mere vidtgående tiltag.

Modsat vejforbindelsen er en ren jernbaneforbindelse med biltog ikke økonomisk bundet til en kraftig forøgelse af biltrafikken. Og den er i sig selv mere energiøkonomisk. For gods er energiforbruget kun $\frac{1}{4}$ af vejtrafikken, og for personer er energiforbruget $\frac{2}{3}$.

Jernbanen er tilstrækkelig

Togforbindelsen vil dække de fleste behov for transport mellem Danmark og Sverige.

For pendlingtrafikken mellem bymidterne er den fuldt ud tilstrækkelig og formentlig den hurtigste løsning, når biltrafikken til i hvert fald Københavns centrum skal yderligere begrænses, gennem endnu højere parkeringsafgifter, betalingsringe etc.

For fjerntrafikkens vedkommende er der ved anlægget af motorvejen reelt kun små tidsbesparelser at hente, om overhovedet nogen.

Det afgørende er her, at en togforbindelse med biltog ifølge alle eksperter rigeligt har transportkapacitet til at dække både den ordinære jernbanedrift og biltogsafgange hvert tiende minut – uden yderligere ventetid for trafikkanterne.