

**[Trafikministeren]**

Panelet forventer, at der i henhold til den aftalte tidsplan for modelleringen vil blive taget hensyn til blokeringsberegningerne for vand og salt, før det endelige design af selve anlægget afsluttes og anlægsarbejdet begynder.

I relation til blokeringseffekten konkluderer panelet, at det hidtidige arbejde med tredimensionale modeller primært har koncentreret sig om vandtransporten. På grund af salttransportens betydning for Østersøen skal modelgrundlaget i det videre arbejde frem til juli 1994 forbedres med hensyn hertil.

Om overvågningen af de biologiske forhold tilkendegiver panelet, at der er og bliver gjort betydelige bestræbelser med undersøgelserne. Panelet er endvidere af den opfattelse, at de generelle rammer for forslaget til et biologisk overvågningsprogram er tilfredsstillende, men afventer videre drøftelser om programmets detaljer.

Panelet afslutter sit notat til de svenske og danske regeringer med en henvisning til sit kommissorium, som omfatter en evaluering af forbindelsens virkning på havmiljøet i Øresund og Østersøen i anlægsfasen og på lang sigt. Ved opførelsen af den faste forbindelse mener panelet, at det bør fortsætte arbejdet.

Der lægges vægt på, at etableringen af kyst til kyst-anlægget sker på grundlag af den fornødne hensyntagen til vandmiljøet såvel i Østersøen som i Øresund. Det hidtidige arbejde bekræfter, at dette vil ske. Det er afgørende, at optimeringen kan fortsætte, så målsætningen om ingen blokerende virkning kan realiseres, og at dette af hensyn til nærmiljøet i Øresund sker gennem fortsat optimering af det tekniske anlæg, hvorved behovet for kompensationsafgravninger begrænses.

Det er tillige synspunktet, at det arbejde, der gennemføres med tredimensionale modeller efter ekspertpanelets anbefalinger, skal indgå i arbejdet med det endelige design af anlægget og projektets tekniske gennemførelse.

Ekspertpanelet har bidraget med tekniske anbefalinger, og det er indstillingen fra dansk side at videreføre panelet, således at det kan indgå i det fortsatte arbejde med miljøovervågningen under og efter anlæggets etablering.

#### *IV. Trafik- og miljømæssige perspektiver*

Det har hidtil naturligt været de miljømæssige

og økonomiske spørgsmål, der har indtaget den dominerende rolle vedrørende landanlægget og kyst til kyst-anlægget, idet sigtet, inden for det teknisk mulige og økonomisk rimelige, har været at sikre en udformning af anlæggene, således at skadelige virkninger på miljøet forebygges.

Ved beslutningen af 7. april 1993 om landanlægget, som har en selvstændig og vigtig betydning vedrørende udbygningen af den danske infrastruktur ved etablering af specielt jernbaneforbindelsen til Københavns Lufthavn, der også vil opnå klare fordele ved det øgede passagerunderlag, der er en konsekvens af Øresundsforbindelsen, er der allerede opnået en mere tilfredsstillende løsning end den i anlægsloven forudsatte.

En sådan løsning skal og bør også sikres vedrørende kyst til kyst-anlægget i et samarbejde mellem Danmark og Sverige, der begge tillægger de miljømæssige spørgsmål en central rolle. Dette må inden for de tekniske og økonomiske rammer indebære en miljøoptimering af anlægget, således at anlæggets blokering af vandgennemstrømningen i det videre optimeringsarbejde søges bragt ned mod 0,5 pct., ligesom der gennemføres kompenserende afgravninger, således at der samlet ikke vil være nogen blokerende virkning på vandgennemstrømningen som følge af Øresundsforbindelsen.

Der bør ligeledes opnås enighed om andre centrale miljøvilkår, der vil blive suppleret af en række vilkår for den danske del af Øresund. Der vil blive etableret et kontrol- og overvågningsprogram, ligesom der bør aftales en fælles dansk-svensk organisering af tilsynet, som har til opgave at dokumentere, at de fastsatte vilkår for miljømålsætningen er overholdt såvel i anlægs- som i driftsfasen.

På dette grundlag vil de udestående spørgsmål blive drøftet mellem de to lande med henblik på igangsættelse af selve anlægsarbejdet, således at forbindelsen kan stå færdig ved årtusindskiftet og få år efter Storebæltsforbindelsen.

Øresundsforbindelsen vil som en kombineret jernbane- og vejforbindelse indebære forbedrede transportmuligheder mellem Malmø og København, mellem Sverige og Danmark og mellem Norden og kontinentet. Forbindelsen vil medføre, at den eksisterende barriere