

[Ole Donner]

tyder. Det skal vel forstås sådan, at når man er halvt ovre, sker der et eller andet med f.eks. udstødningsgassen, så den bliver i Danmark, eller også bliver den i Sverige; det er sådan nogle ting, som vi i hvert fald ikke rigtig forstår.

Miljøministeren (Svend Auken):

Jeg må med det samme tage afstand fra dem, der har sagt, at vi fra dansk side ikke tager hensyn til de resultater, der kommer fra svenske undersøgelser. Det gør vi selvfølgelig, men jeg synes ikke, det ville være korrekt, at vi undervejs fra det officielle Danmarks side blandede os i den interne svenske procedure, som jo er helt anderledes end vores.

Jeg vil dog gerne for fuldstændighedens skyld sige, at der er kommet forskellige udtalelser fra svensk side. Man har hæftet sig ved Koncessionsnævnets udtalelser, men jeg vil bare henlede opmærksomheden på, at det svenske Naturvårdsverk, den svenske natur- og miljøstyrelse, som er uafhængig af regeringen, er gået ind med en anbefaling af projektet, forudsat at gennemstrømningsproblemet kan bringes ned til under 1 pct., noget, som jeg personlig tror kan klares, men det skal jeg sige noget om senere i debatten. I denne omgang vil jeg alene tage mig af spørgsmålet om det internationale ekspertpanel.

Anbefalingerne fra ekspertpanelets første møde har fra både hr. Ole Donners og hr. Gades side været fremlagt som nærmest en afvisning af anlægslovens projekt. Det er bestemt ikke min vurdering. Faktisk er der, som fru Tove Lindbo Larsen var inde på, på en række centrale områder tale om god overensstemmelse mellem de anbefalinger, der er kommet fra ekspertpanelet, og de overvejelser, vi i øjeblikket gør os i Miljøministeriet, hvor vi jo hele tiden prøver at finde så gode miljømæssige løsninger, som vi kan, inden for rammerne af anlægsloven.

Det gælder f.eks. miljøkrav i forhold til fugle- og fiskebestande, og det gælder også panelets anbefalinger af at flytte den kunstige ø i læ af Saltholm og forlænge sænketunnelen. Ved at justere på udformningen og den indbyrdes placering af de enkelte anlægs-elementer – altså f.eks. flytte den kunstige ø i læ af Saltholm, som panelet foreslår, og som vi også har iværksat undersøgelser om – vil det faktisk være mu-

ligt at nedbringe forbindelsens blokerende virkning ganske betydeligt, f.eks. lige så langt ned som anbefalet af det svenske Naturvårdsverk. Dermed bliver også behovet for eventuelle kompensationsafgravninger og sedimentspredning fra graveaktiviteter i Øresund væsentlig mindre, og det lægger både de danske miljømyndigheder og det internationale ekspertpanel stor vægt på.

Hr. Gade nævnte spørgsmålet om en boret tunnel. Det optræder på to områder i ekspertpanelets betænkning. Det ene, og det er det, der har været mest omtalt, er, om man af hensyn til sedimentspredning skulle foretrække at lave en boret tunnel i stedet for en sænket tunnel mellem Kastrup og den kunstige ø, og panelet fastslår det, som er åbenbart, nemlig at borer man tunnelen i stedet for at grave ud til en sænket tunnel, er der ingen sedimentspredning – det siger sig selv – men da prisen er dobbelt så høj og sedimentproblemet meget lille, må man overveje, om det er pengene værd, og jeg tror, at de fleste vil komme til den samme konklusion, som vi er kommet til, nemlig at det ikke er pengene værd.

Det andet, hr. Gade nævnte, var spørgsmålet om en boret jernbanetunnel i stedet for den kombinerede forbindelse, og ud fra et miljømæssigt synspunkt er det klart, at hvis man borer nedenunder i stedet for at lægge tunnel og bro, er hav- og vandmiljøproblemerne af en anden karakter eller rettere sagt, så er de minimale; det siger sig selv. Problemet ved en boret tunnel er ikke miljømæssigt, men et spørgsmål om, hvorvidt den overhovedet kan hænge sammen økonomisk og opfylde de mål, som vi har stillet op. Derfor er det efter min mening ikke nødvendigt at lave en miljøundersøgelse, for det siger sig selv, at havmiljøproblemerne ikke eksisterer, hvis man borer nedenunder i stedet for at gøre det andet, så jeg synes, at hr. Gades kritik på dette punkt er lidt forfejlet. Vi har besluttet en forbindelse ud fra en lang række hensyn, som jeg ikke skal trætte med her, som statsministeren og trafikministeren allerede har redegjort for, og som vi jo beskæftigede os intenst med under Folketingets behandling af aftalen i sin tid.

Det, vi nu er i færd med, og som jeg tror vi kan få held til, er at løse de mangartede miljøproblemer, der opstår, når man skal gennemføre en så stor anlægsopgave på en fuldt forsvar-