

[Gade]

klart, at det selvfølgelig er sådan, og det er jeg glad for at vi har fået noteret.

Jeg kan tilføje, at af to andre miljøgunde er det oplagt, at man skulle have en boret jernbanetunnel: Trafikudviklingen i nærområdet København-Sydsverige vil få det bedre, hvis vi valgte en boret jernbanetunnel, og trafikudviklingen i Europa ville få det bedre, hvis vi sørgede for, at godset fra Sverige ned over kontinentet kom på skinner, inden det skulle igennem Danmark. Så jeg kan sige til miljøministeren, at jeg har to argumenter mere for, at en boret jernbanetunnel er det rigtige.

Jeg vil spørge, om miljøministeren også er enig med mig i de to andre, for så er vi da i hvert fald kommet så langt, at vi intellektuelt er enige om, at en boret jernbanetunnel er det helt rigtige.

Miljøministeren (Svend Auken):

Jeg vil gerne sige til hr. Ole Donner, at hverken svenske eller danske myndigheder vil gennemføre et projekt, medmindre det miljømæssigt er forsvarligt. Så der er ingen grund til at stille en kunstig modsætning op mellem Sverige og Danmark på dette felt.

Jeg tror også, at det virker gribende på offentligheden, at Fremskridtspartiet er så bekymret for miljøet, som tilfældet er her; jeg håber, det må sprede sig til andre områder, for så har vi jo få det gode ud af forespørgselsdebatten i dag.

Må jeg minde om, at Fremskridtspartiets holdning til Øresundsforbindelsen var en kritik af, at vi gennemførte den som et offentligt projekt i stedet for at lade den gennemføre for private profitinteresser. Det var Fremskridtspartiets løsning, men hvis man tror – og jeg skal selvfølgelig ikke udelukke, at hr. Ole Donner faktisk tror det – at miljøet ville have godt af, at det var rene profitinteresser og ikke den afvejede vurdering, som vi har lagt til grund for den danske og svenske lovgivning og den danske og svenske aftale, der afgjorde sagen, er det selvfølgelig en anden sag, men på det punkt tror jeg at hr. Ole Donner og Fremskridtspartiet står meget ene med deres vurdering.

Så vil jeg sige til hr. Tommy Dinesen om vandgennemstrømning, at selvfølgelig skaber et anlæg af en fast forbindelse, hvor man bygger en bro, et vandgennemstrømningsbloke-

ringsproblem på grund af piller osv. Det siger sig selv, men det er ikke ensbetydende med, at problemet ikke kan løses. Det er løst på Storebælt, ikke bare tilnærmelsesvis, men 100 pct., og det er endda løst, før selve anlægget står færdigt med det resultat, at der faktisk er overkompenseret. Igennem Storebælt strømmer der i øjeblikket mere vand, end der gjorde, før man startede forbindelsen. Det er klart, at det igen vil blive ophævet, når forbindelsen står færdig, men der er kompenseret 100 pct., og jeg tror, at hr. Tommy Dinesen vil kunne huske alle sine egne taler om miljøproblemerne i Storebælt, når forbindelsen er bygget; de er faktisk blevet gjort til skamme. Jeg tror, at det er en almindelig vurdering, at den omstændighed, at vi faktisk tog miljøproblemerne alvorligt i Storebælt, har gjort, at man har fået et godt resultat dér, og det er nøjagtig det samme, vi skal gøre i Øresundsforbindelsen.

Jeg står ved min udtalelse om, at det havmiljømæssigt selvfølgelig er en neutral løsning at bore en tunnel; det siger sig selv. Jeg mener ikke engang, man behøver at være intellektuel for at kunne fatte, at hvis man borer ned under bunden, er der ikke noget blokeringsproblem, og hvis hr. Gade mener, at han har bibragt mig den erkendelse og er stolt over sin indsats, vil jeg gerne kvittere for det, for dér er vi faktisk enige.

Det, der er opgaven, er naturligvis, at hvis man af andre grunde skal have en kombineret forbindelse, skal man tilstræbe, at virkningerne på miljøet af denne faste forbindelse også bliver neutrale, ikke neutrale i den forstand, at der ingen forandringer sker, men neutrale i den forstand, at der f.eks. ikke sker nogen blokering af vandgennemstrømningen.

Så kommer jeg frem til svaret på hr. Tommy Dinesens spørgsmål: En fjerdedel af vandet i Østersøen kommer via Øresund – en fjerdedel! I det oprindelige projekt er der forudset en blokering af denne fjerdedel på 2,4 pct., dvs. 2,4 pct. af en fjerdedel. Det, vi nu er i færd med i forbindelse med miljøoptimeringen, er at komme endnu længere ned, bl.a. inspireret af det internationale ekspertpanel. Hvis man f.eks. – jeg siger »hvis«, for vi har ikke lagt os fast på det – bruger det svenske Naturværks målsætning om 1 pct., er man altså nede under 1 pct. af en fjerdedel, og så er havforskerne enige om, at der er tale om en neutral