

[Miljøministeren]

løsning, og så er man også fri for at lave alle afgravningerne. Jeg kan sige, at hvis man tager dette koncept, taler vi også kun om en merudgift på nogle få hundrede millioner kroner, dvs. at det helt klart holder sig inden for den forudsætning, at dette ikke bliver en skatteyderfinansieret forbindelse.

Hr. Tommy Dinesen misforstod mig fuldstændig, da jeg beskrev spørgsmålet om en boret tunnel og nævnte de økonomiske aspekter. Det, jeg gentog, var panelets overvejelser om for den strækning i den kombinerede forbindelse, der går fra Kastrup og ud til den kunstige ø, og som er forudset at foregå i en sænketunnel, af hensyn til sedimentspredningen at gennemføre en boret tunnel i stedet for. Der siger jeg, at det selvfølgelig er rigtigt, at man ikke får sedimentspredning, hvis man borer i stedet for at lave en sænketunnel, men da sedimentproblemet er overskueligt, er til at håndtere, og da prisen er dobbelt så høj, sagde jeg, at på dette punkt – og det er altså en helt konkret sedimentopgave, vi står over for – fører de økonomiske overvejelser mig til, at det miljømæssigt ikke er så påkrævet, at det bør gennemføres; det var kun i den relation, jeg sagde det.

Så skal jeg endelig sige om trafikudviklingen, at prognoserne svinger mellem en forøgelse af 1, 2 eller 3 promille af den samlede trafik. Det er et utrolig vigtigt problem at få diskuteret. Vi har haft en fordobling af biltrafikken alene inden for EF-området inden for de sidste 20 år, og vi har sat det som et hovedspørgsmål at få det belyst under det danske formandskab. Men undskyld, jeg siger det, det er altså et så ekstremt lille hjørne af en overordnet problemstilling, at det efter min mening er udtryk for proportionsforvrængning at gøre det til et hovedsynspunkt, men jeg indrømmer hr. Gade, at det er en vigtig diskussion at gennemføre.

Så må jeg endelig oplyse, at når vi ser på emissionerne omkring Øresund, vil effekten, også selv med disse trafikskøn lagt ind, af Øresundsforbindelsen være helt marginal. For SO₂, kulilte, kulbrinter, udstødningspartikler og CO₂ vil der ske et fald i emissionerne i forhold til fortsat færgefart, endda hvis man indregner en 50 pct.s reduktion af færgerne pr. år 2010, hvorimod NO₂-emissionerne vil være stort set uændret. Men hvis man også medregner reduktionen af emissionerne på grund af

mindre færgetrafik på Østersø- og Kattegattrerne, vil der for alle stoffer være lavere emissioner end ved fortsat færgedrift. Så hvis man ser ud fra det synspunkt, som jeg går ud fra lå bag hr. Gades udtalelser, er der heller ikke her støtte for hans synspunkt. Men jeg vil gerne afslutningsvis erklære mig enig med ham i, at spørgsmålet om trafikmønsteret i Europa er et af de mest centrale miljøproblemer, vi står over for.

(Kort bemærkning).

Ikast (KF):

Hr. Tommy Dinesen omtalte igen bropillerne. Selv om det modsatte er bevist, også af ekspertpanelet, siger man her i Danmark, at den svenske statsminister ikke har humor. Under Nordisk Råds møde for nylig udtalte statsminister Carl Bildt: »Hvis bropiller må anses for en miljøbelastning, må Hven være en naturkatastrofe.« Jeg kan i det hele henvise til det referat, der er udsendt den 11. marts.

Jeg vil gerne sige til hr. Gade: Når man nu diskuterer på så højt et intellektuelt niveau, som man gør her, er det jo rart at glemme alt om pengene, så det forstår jeg godt at hr. Gade ikke omtalte. Den løsning, hr. Gade omtalte, koster små 30 mia. kr., og det er jo småting, når man diskuterer på dette meget høje niveau. Skal man have en boret biltunnel, koster den omkring 20 mia. kr., og samtidig får vi skældud for, at der ikke er økonomi i det projekt, der er lagt frem. Der er altså ikke rigtig sammenhæng mellem den praktiske verden og den meget intellektuelle diskussion, der foregår her.

(Kort bemærkning).

Ole Donner (FP):

Jeg er lidt ked af, at miljøministeren ligesom klandrer Fremskridtspartiet for at ville være med til at overholde nogle miljømæssige regler, som er vedtaget både i Danmark og i EF. Miljøministeren prøvede ligesom at fortælle, hvad der var Fremskridtspartiets synspunkt på opførelsen af en Øresundsforbindelse. Det kom ministeren ikke så godt fra, for der blev kun nævnt noget om profit og privat. Der var mange andre ting, men jeg vil her undlade at gå ind på, hvad det rent faktisk var, vi fremlagde på det tidspunkt.