

[Ole Donner]

Men jeg vil godt sige til miljøministeren, som jo er en svoren EF-unions-tilhænger, og som vil have mange flere regler og indviklede direktiver, at jeg ikke kan forstå, at miljøministeren vil klandre Fremskridtspartiet for at overholde reglerne, når de først er fastsat. Jeg vil godt sige, at vores synspunkter på miljøet selvfølgelig er forskellige fra Socialdemokratiets. Vi mener ikke, at man skal være hysterisk, f.eks. har vi ikke de store bekymringer for ozonlaget, fordi kørerne bøvs på marken; det er der andre partier der har. Vi går altså ikke helt ud i det ekstreme, men når først de forskellige regler er vedtaget, går vi ind for, at de skal overholdes.

Vi er tilsyneladende også helt uenige med Socialdemokratiet om den måde, som beslutningerne om denne forbindelse er truffet på, for vi synes stadig væk ikke, at de skulle være kommet i den rækkefølge. Vi mener, at det havde været mere demokratisk at foretage høringerne før beslutningerne.

Så vil jeg godt lige vende tilbage til det, miljøministeren sagde om, at vores synspunkt var, at det skulle baseres på privatfinansiering og profitinteresser. Selv om ministeren ikke har været miljøminister så længe, vil jeg da sige, at profitinteresser i hvert fald ikke tilsviner miljøet; det var sådan ligesom det, der fremgik af ministerens tale.

(Kort bemærkning).

**Tommy Dinesen (SF):**

Oven på den dér intellektuelle snak, der har været, vil jeg som matros sige lidt om Storebælt, ikke fordi jeg har bevæget mig nedenunder det, men i hvert fald oven på. Når jeg tager Storebælt, er det, fordi vi efterhånden har nogle erfaringer derfra, og jeg ved, at de, der sejler med færgerne til daglig, altså siger, at de kan mærke strømmen, og det tyder på, at der er en indsnævring; det siger sig selv.

Jeg mener, at Storebælt er fantastisk vigtigt, fordi det er 70 pct. af vandgennemstrømningen, der foregår her. Det er altså kun 15 pct. i Øresund, som jeg mener – hvis jeg skal sammenligne med Storebælt – bliver undersøgt ganske gevaldigt. Det kan aldrig blive for meget, men i forhold til det, der var tilfældet med Storebælt, er det i hvert fald meget. Man ved dog, at f.eks. Langelandsbæltet kan blive brakvandsfarvand.

Miljøministeren sagde, at det gik godt i Storebælt, men der har altså også været et blæsevejr, som der ikke har været de sidste 30-40 år, så det kan være derfor, man har fået en vandudskiftning. Følgerne af det her er noget, man først vil se om en 20-30 år.

Jeg vil slutte af med at sige, at efter det, miljøministeren har sagt, har jeg opfattelsen af, at SF og Socialdemokratiet er meget enige om de problemer, der er; vi er bare uenige om løsningerne.

(Kort bemærkning).

**Gade (SF):**

Hr. Ikast havde en munter bemærkning om, at vi ikke var interesseret i, hvad det her kostede. Jeg kan sige til hr. Ikast, at er der noget, vi er interesseret i, så er det at få en undersøgelse af en boret tunnel og også en beregning af, hvad den vil koste, men det er bare interessant, at da hr. Ikast var trafikminister, kunne vi ikke få sådan en alternativ undersøgelse. Der er ikke lavet en grundig, seriøs, alternativ undersøgelse af en boret jernbanetunnel; der er lavet nogle beregninger, men der er ikke lavet en undersøgelse.

Må jeg så sige til miljøministeren, at jeg har forstået, at hvad angår vandgennemstrømningen og Østersøen, er det Socialdemokratiets heroiske indsats nu, at miljøødelæggelsen ikke skal blive så stor som dengang, man vedtog loven sidste år. Det er det, det handler om nu, selv om man altså får det råd i ekspertpanelets rapport her, at panelet ønsker at understrege, at en boret jernbanetunnel i almindelighed vil ødelægge miljøet mindst. De udtaler sig oven i købet om noget, der klart nok ligger lige i kanten af deres kommissorium, for at sige det mildt. Det har de jo gjort for at understrege, at en boret jernbanetunnel er det rigtigste, miljømæssigt set.

Jeg må forstå, at regeringen har tal for en sammenligning mellem motorvejsbroen og færgefarten, og på den baggrund vil jeg gerne spørge miljøministeren, om man ikke også har tal for en sammenligning med en boret jernbanetunnel. Det er jo det, vi siger. Vi taler ikke for en fortsat færgefart, vi taler for en boret jernbanetunnel. Har man tal for det, eller findes det ikke? Og hvorfor findes det i så fald ikke? Jeg ved godt, at det ikke findes. Men man har tal for de andre ting.