

**[Miljøministeren]**

Så alt taget i betragtning er der tale om forbedringer. Når det drejer sig om luftforurening, og når det drejer sig om trafikstrømmen, er der tale om gevinster, og når der er tale om den samlede påvirkning af den individuelle trafikintensitet i hovedstadsområdet og i Danmark, er det ekstremt marginale påvirkninger sammenlignet med de øvrige påvirkninger, vi kan iagttage på dette område.

Så spurgte hr. Gade, hvad vi ved om afgravningerne, hvad vi ved om, hvor de skal foretages.

Jeg kan roligt sige, at der er formentlig ikke noget internationalt farvand, der er så velundersøgt som det farvand, vi her taler om. Der har vel aldrig være udfoldet så mange anstrengelser af danske og svenske eksperter og af internationale ingeniørfirmaer, internationalt miljøekspertpanel osv., sådan at vi har et glimrende grundlag, når vi til sin tid skal gå i gang med at foretage afgravningerne, og vi sikrer, at det sker på områder, hvor generne vil være færrest mulige. Det er klart, at vi vil undgå steder, hvor der er problemer med havneslam. Det siger sig selv.

Jeg tror, at hr. Gade misforstod mig, da jeg sagde, at miljøet ikke havde spillet den store rolle i debatten i dag og i det hele taget ikke i debatten, og det var, som om jeg havde antydnet, at man fra kritikernes side i debattens forløb har bagatelliseret miljøproblemerne.

Det var bestemt ikke min hensigt, tværtimod har de jo spillet en meget stor rolle i debatten. Når jeg imidlertid kan konstatere også ved at lytte til debatten i dag, at de spiller en aftagende rolle, så hænger det sammen med, at vi har prøvet at lytte til den kritik, der har været fremført, lytte til de ideer, der har været fremført både i forbindelse med selve aftalen, i forbindelse med miljøoptimeringsarbejdet siden hen og i forbindelse med de to høringer, som vi på eget initiativ har ladet afholde, og hvor vi har fået mange og værdifulde bidrag til en samlet løsning.

Så hvis vi ikke var så uenige om de positive henholdsvis negative perspektiver i denne her forbindelse – og på det punkt er jeg nok fundamentalt uenig i det, hr. Gade har sagt i debattens forløb – så tror jeg, at der ville være grundlag for betydelig tilfredshed i alle dele af Folketinget med, at man ved en stor anlægsgave som denne virkelig har taget miljøet al-

vorligt i alle faser, i planlægningsfasen, optimeringsfasen og beslutningsfasen, og har givet garantier for, at miljøhensyn vil indgå i selve gennemførelsesfasen.

(Kort bemærkning).

**Gade (SF):**

Jeg kan ikke afvise, at regeringen har prøvet at lytte, og jeg kan heller ikke afvise, at vi har haft høringer. Men jeg er noget kritisk over for, hvad der er kommet ud af dem. Grundlæggende er hele konstruktionen jo i modsætning til det, der er regeringens og vores fælles princip på miljøområdet, forsigtighedsprincippet, at usikkerheden skal komme miljøet til gode, for så ville man i stedet for lave en boret tunnel. Det var miljøministeren også enig med mig i engang.

Så trækker miljøministeren de gamle travere frem om, at miljøet som helhed får det bedre i forhold til ved færgedrift. Det troede jeg egentlig vi var igennem, for det er et ældgammelt manuskript, miljøministeren er blevet udstyret med. Jeg tror, det er, fra da vi startede på projektet, og da var projektet jo meget værre, forstod jeg på miljøministeren. Der er ikke ét nyt argument fra regeringen her. Det kunne selvfølgelig være godt nok, hvis det var gode argumenter. Problemet er, at man ikke kan sammenligne med en uændret færgefart, man må også sammenligne med nye færger, og så er det for øvrigt mit synspunkt og SF's synspunkt, at vi skal have en boret tunnel.

Når ministeren nu bagatelliserer spørgsmålet om trafikudviklingen og luftforureningen, hvorfor vil regeringen så ikke opstille en luftkvalitetsmålsætning for området og en overordnet plan i forhold til, hvilke konsekvenser det skal have for trafikstrukturudviklingen i hele regionen? Det er vel ikke tilfældigt, at det lige netop er de her argumenter, der har fået det svenske koncessionsnavn om trafikudvikling og trafikstruktur til at sige nej.

Regeringen har, så vidt jeg ved, endnu ikke sagt: Ja, vi laver en luftkvalitetsmålsætning, og det er jo, fordi økonomi, trafiktal og miljø her er hægtet sammen på den måde, som de nu engang er.

**Formanden:**

Hr. Bilgrav-Nielsen for et indlæg i anden omgang.