

[Miljøministeren]

delse med anlægsloven nøje sørge for, at der kommer miljøstyring af både gravemaskiner og graveinstrukser, således at vi får et spild, der ikke overgår de 5 pct., som vi regner med vil kunne klares. Det er naturligtvis, fordi vi vil sikre os, at miljøet bliver tilgodeset og beskyttet.

Det er også korrekt, som hr. Løvig Simonsen siger, at miljødebatten ikke er afsluttet med i dag – bestemt ikke. Jeg har netop sendt rapporten til alle Østersølandene, og det er naturligtvis ikke for at fortælle dem, at debatten i øvrigt er afsluttet, men for at sige til dem: Værsgo, det er, hvad vi agter at gøre, og vi vil gerne høre jeres mening om det. Hvis I har nogen spørgsmål, har vi tid til at besvare dem nu. Og der vil være tid til det: der vil være både hele året 1991 og hele året 1992, og jeg går ud fra, at alle vil være i stand til at læse den oversatte rapport i løbet af den tid, der er til rådighed. Vi kan for så vidt diskutere miljø, lige indtil den sidste streg er tegnet og spaden er sat i jorden.

Miljøet bliver ikke sorteper. Vi kan jo se, at der på visse områder kommer forbedringer – det drejer sig jo desværre kun om menneskene – f.eks. med hensyn til støjen. Således slipper f.eks. 225 boliger i Nørrebro-Frederiksbergområdet for den støj, de har i dag. Der kommer mindre støj på de alvorligere linieføringer på Amager, der kommer bedre trafikforbindelser, som samler den støjgivende trafik, og der kommer luftforbedringer. I anledning af den tvivl, der har været om forholdet mellem færger og biler, kan jeg gøre opmærksom på, at der kommer et væsentligt fald i CO₂-udslippet, som det fremgår af rapporten s. 109, selv med en forhøjet biltrafik og en formindsket færgetrafik.

I beregningerne er forudsat en røgrensning på færger, som vil reducere emissionen. Man tror, vi ikke har kunnet forudse røgrensning på færger, men det har vi selvfølgelig gjort. Der er forudset en røgrensning på færger, som vil reducere emissionen af oxider, svovldioxid og partikler med 50 pct. i forhold til i dag, men der er sandelig ikke forudset alle de forbedringer, vi kan forudse på bilerne. Der er ikke forudset, at man kommer frem til Californinormerne, men mon ikke vi har nået dem inden år 2010? Og der er slet ikke indregnet de forbedringer, vi så sent som i går leverede på EF's miljøministermøde med regler for diesellastbilerne; de er taget med, men ikke i det fulde omfang, som vi kan forvente efter beslutningen i går. Så man

kan nok sige, færgerne har fået, hvad der tilkommer dem, og bilerne har ikke fået de forbedringer, vi kan forvente af dem.

Hr. Gade mener, at der er noget galt med modelberegningerne for vandgennemstrømningen i Storebælt. Det mener han, fordi de er blevet kritiseret. Det er nu ikke alt, der er blevet kritiseret, der nødvendigvis er forkert, fordi det er blevet kritiseret. Vi har jo altså på Storebælt et internationalt ekspertpanel, som stadig væk på trods af kritikken siger, at Storebælts modelberegning er den bedste og mest avancerede, der kendes i dag, og som siger om kritikernes modeller, at det er dem, der er de primitive.

Men for at miljøet skal have enhver tvivl på sin side, er der jo netop sat nye undersøgelser i gang – de er blevet foretaget i januar og er ved at blive beregnet nu – af kritikken af disse modeller for vandgennemstrømningen, og det siger sig selv, at skulle der være noget galt med dem, vil vi selvfølgelig også i tide ændre vurderingerne af Øresund, og det vil sige også de nødvendige tiltag.

Jeg kan derfor heller ikke rigtig se, at hr. Gade kan have forstået fru Brundtland korrekt, når han siger, at vi andre ikke har forstået fru Brundtland korrekt. »Økologisk og økonomisk bæredygtigt« skrev jeg i artiklen i Politiken projektet viser sig at kunne være. Jamen en bæredygtig udvikling går jo netop ud på »udvikling«, det er faktisk det andet ord, og »bæredygtig« går ud på, at naturen kan bære det. Jeg ser, vi forstår hinanden. Rapporten går jo netop ud på at påvise, sådan som den ligger i dag, at det er bæredygtigt, at det kan lade sig gøre at forene dette ønske, den store drøm, som Det Radikale Venstre havde i fjor, og som jeg er enig i, med en skånsom, miljøvenlig, moderne bro, som jo oven i købet forbedrer vilkårene på mange områder.

Hvad angår naturområdet, skal jeg gøre opmærksom på, at vi har brugt 1,8 mia. kr. i dette forslag til miljøforbedringer af Saltholm og fuglelivet omkring Saltholm. 1,8 mia. kr. ville det have været dyrere, hvis vi skulle have fulgt SF's tanker fra 1973, for i 1973 ville SF nemlig have en storlufthavn på Saltholm. Den stemte vi naturligvis imod, fordi vi altid har været meget miljøbevidste. Men skulle vi nu have fulgt SF's måde at behandle Saltholm på, ville det have været 1,8 mia. kr. billigere. Men sådan handler vi ikke, vi bruger gerne de 1,8 mia. kr. for at sik-