

[Margrete Auken]

Hvad angår Øresund, vil jeg bede ministeren lægge mærke til, at jeg faktisk ikke kom ind på det i mit første indlæg, for jeg tænkte, at vi kunne tale om det ved en anden lejlighed. Men så kom ministeren ind på det og hævdede min sandten, at der var redegjort omhyggeligt og fyldestgørende i handlingsplanen for, hvordan motorvejen på Øresund var mere energirigtig end færgen. Og så var det, jeg spurgte, om man havde medtaget de forskellige faktorer, som jeg inddrog, og havde håbet, at ministeren i stedet for at blive vred på mig ville svare mig på mine spørgsmål.

Trafikministeren (Knud Østergaard):

Som jeg sagde før, vil fru Margrete Auken kunne få alle de tekniske oplysninger, som der er behov for. Nu har jeg hentet nogle af dem, og det, det drejer sig om med hensyn til de faktiske gennemsnit, er 1,1 i byerne og 1,8 i gennemsnit for hele landet. Der er regnet med den nuværende udnyttelsesgrad i den kollektive trafik, når man diskuterer, hvad der kan spares ved overflytning.

Hvad angår de sammenligninger, der er gjort, når man kører frem igennem årene, er forudsætningen den almindelige samfundsmæssige udvikling.

Hermed sluttede forhandlingen.

Den sidste sag på dagsordenen var:

20) Forespørgsel nr. F 27:

Forespørgsel til energiministeren og trafikministeren:

»Hvilke målsætninger har regeringen bundet sig til, og hvilke konkrete initiativer vil blive taget på baggrund af regeringens handlingsplan på energiområdet og trafikområdet?«

Af Riishøj (SF) m.fl.

(Forespørgslen anmeldt 19/4 90. Fremme af forespørgslen vedtaget 26/4 90).

Begrundelse

Margrete Auken (SF):

Jeg beklager naturligvis, at vores energipolitiske ordfører, hr. Riishøj, ikke er her, så man må altså fortsat høre lidt på mig.

Vi har rejst denne forespørgsel, fordi vi savner handling. Vi savner ordentlig besked og målsætninger. Vi savner klarhed over, hvad regeringen faktisk har tænkt sig at gøre, ikke bare, hvad der allerede er lovgivet om, men hvad den faktisk har tænkt sig at gøre i fremtiden, og hvornår den vil gøre det.

Også regeringen ved, at det er nødvendigt at foretage sig ret omfattende ting. Det fremgår af alle de planer, regeringen så smukt har lagt foran os.

Jeg håber, at regeringen nu vil svare os på, hvilke planer der er for at udarbejde rigtige planer.

Besvarelse

Energiministeren (Bilgrav-Nielsen):

Jeg kan for min part svare på forespørgslen ved at sige, at den energihandlingsplan, som er fremlagt den 4. april 1990, og som var til debat i Folketinget den 17. april, ganske klart angiver, hvilke mål både internationalt og nationalt regeringen vil forfølge på energiområdet.

Vi har klart angivet, at de mål i henseende til reduktion af kultveilteudslippet, som desværre har så svært ved at blive stadfæstet i internationale forsamlinger, kan Danmark støtte. Det kom sidst tydeligt frem under Bergenkonferencen.

Det drejer sig om stabilisering ved år 2000 og om en reduktion på 20 pct. frem til år 2005 og på 50 pct. i et længere perspektiv.

Dette internationale ønske, udtrykt i Toronto, men desværre endnu ikke stadfæstet ved internationale beslutninger, støtter Danmark fuldt ud. Danmark har lagt vægt og styrke bag denne udtalelse om de internationale mål ved nationalt at fremlægge en energihandlingsplan, der lever op til de internationale mål.

Energihandlingsplanen viser således, at vi år 2005 ved at følge det program, der er lagt, kan opnå et fald i energiforbruget i Danmark på knap 15 pct., et fald i CO₂-udledningen på mindst 20 pct., et fald i SO₂-emission på 60 pct. og i NO_x-emission på 50 pct.

Danmark har altså tilkendegivet, hvad man vil internationalt, og har i en national handlingsplan angivet, hvordan vi herhjemme giver vort bidrag, så jeg mener, at man ret kontant kan svare på forespørgslen for så vidt angår den egentlige energipolitiske side.

[Energiministeren]

Efterfølgende vil trafikministeren naturligvis dertil lægge, hvad der ligger i transporthandlingsplanen. Samlet er de to planer udtryk for, at regeringen internationalt og nationalt lever op til de mål, der er beskrevet i de to planer.

Trafikministeren (Knud Østergaard):

Jeg må for det første henvise til de udtalelser, jeg fremsatte for lidt siden under behandlingen af min redegørelse om trafikhandlingsplanen.

Samtidig vil jeg gerne understrege, og det var jeg også inde på før, at man må gøre sig klart, at nogle af de virkemidler, som man må tage i anvendelse for at løse de lokale miljøproblemer, kan have en negativ virkning på de globale problemer. Det er altså nødvendigt at afveje de forskellige hensyn, der skal tilgodeses. Disse forhold er taget i betragtning ved forelæggelse af måltallene for henholdsvis transportsektoren og for energisektoren som helhed, således som energiministeren nylig gjorde opmærksom på.

Jeg skal ikke her komme ind på alle de enkelte konkrete initiativer i handlingsplanen, men jeg vil gerne fremhæve ét område, hvor jeg finder det særlig afgørende, at der hurtigt sættes ind.

Jeg har nævnt, at løsningen af de lokale miljøproblemer må prioriteres højt, og det gælder ikke mindst for hovedstadsområdet. En modernisering af trafikforholdene i hovedstaden trænger sig på, og nødvendigheden heraf understreges af den vækst i biltrafikken, som er forudset i transporthandlingsplanen.

I begyndelsen af dette år blev der som bekendt indgået en aftale mellem regeringen, Socialdemokratiet, Kristeligt Folkeparti og Centrum-Demokraterne om DSB's rammer, og heri blev der afsat ekstra investeringsmidler til styrkelse af den kollektive trafik i området. Som led i denne aftale er der endvidere igangsat et udvalgsarbejde med deltagelse af staten og hovedstadskommunerne. Det skal inden den 1. april næste år munde ud i, at der opstilles en plan for de samlede trafikinvesteringer i hovedstadsområdet samt forslag til finansiering af investeringerne, bl.a. ved anvendelse af utraditionelle finansieringskilder. Regeringen lægger stor vægt på, at dette arbejde fremmes mest muligt.

Forhandling

Margrete Auken (SF):

Jeg vil gerne takke for svaret. Jeg var glad for at få energiministerens forsikring om, at det er anbefalingerne fra Toronto, man vil leve op til. Jeg har svært ved helt at se, hvordan man vil kunne gøre det, men vil dog notere, at man regner med at have en reduktion på 20 pct. af CO₂-emissionerne i år 2005, så der skal altså også ske meget på energisiden, hvis vi skal sammenligne med trafikministerens udsagn. Jeg ville egentlig godt have haft en forklaring på, hvad det er for nogle ekstra dramatiske ting, energiministeren kan, som skal kompensere for det, som trafikministeren erklærede han ikke kunne. Det er altså ikke noget, jeg siger for at drille trafikministeren.

Allerførst vil jeg minde om det, jeg også havde fremme i min tale under debatten før, nemlig de anbefalinger, som nu vil komme fra IPCC. De gør udtrykkeligt opmærksom på, at kun hvis vi omgående reducerer CO₂-udslippet globalt med 60-80 pct., kan vi opnå at stabilisere den samlede koncentration af CO₂ i atmosfæren på det nuværende niveau. Det er ganske dramatiske tal.

Der står også, at hvis vi følger de planer, som ligger i energiministerens – det er lidt vanskeligere at se i trafikministerens, nemlig en 2 pct.s reduktion om året, og jeg kan ikke se, om energiministeren begynder at reducere allerede med det samme, men det skyldes muligvis, at jeg ikke er fortrolig nok med energiministerens handlingsplan, men jeg kan i hvert fald se på trafikministerens, at der vil ske en stigning – så skal der altså ske en ekstra reduktion på energiministerens, hvis vi skal kompensere.

Der vil komme til at stå i IPCC's planer, at hvis man reducerer med 2 pct. om året, så vi godt og vel vil få en halvering i år 2030 – jeg mærker mig igen, at trafikministeren kun har en reduktion på 25 pct. – vil koncentrationen af CO₂ i atmosfæren stadig stige ca. 60 år frem og først da begynde at aftage, og her forudsættes som sagt ikke, at man først øger for derefter at reducere. Man reducerer fra starten.

Ifølge trafikministerens planer vil der først ske en stigning, og sådan som det er beskrevet i IPCC's model, vil vi først om 40 år være i nærheden af en reduktion på 25 pct., og så vil koncentrationen i atmosfæren vokse i mere end 100 år endnu.

Det er de tal, vi snakker om, og jeg mener, det er det, vi skal forholde os til, når vi nu spørger:

[Margrete Auken]

Hvad gør en ansvarlig regering og et ansvarligt Folketing, som godt vil sørge for, at vores olde- og tipoldebørn ikke taler ondt om os, når de skal til at tage fat på problemerne, hvis de overhovedet får lejlighed til det?

Vi roste før under redegørelsesdebatten regeringens handlingsplan for trafikken, fordi den indeholder en hel stak gode ideer. Vi vil faktisk bede ministeren om at tage sin egen plan alvorligt. Vi har drøftet, hvad der kunne gøres for en omlægning eller afskaffelse, eller hvad det nu bliver af dieselaftgifterne. Jeg håber, ministeren glad lagde mærke til, hvilket håndslag der kom på omgående at fjerne det sjov på de små lastbiler mellem 2 og 6 ton. Det kunne hjælpe ganske gevaldigt.

Jeg mener i det hele taget, at vi meget snart bør have en ordentlig, gennemskuelig beskrivelse af, hvad hele skatte- og afgiftspolitikken betyder for denne sektor. Jeg er overbevist om, at skal dansk erhvervsliv klare sig i den kommende konkurrence, kan det ikke ske ved øget protektionisme, men ved, at vi simpelt hen arbejder mere kvalificeret, og det gør man nu engang ikke ved at holde hånd over nogen, sådan som vi hidtil har gjort. Det vil blive mægtig godt.

Derudover tror jeg, at man kan gøre en hel del for de almindelige personlige transporter ved at kigge på de skattelettelser, som gives for transport. Det kan jeg ikke komme nøjere ind på nu.

Så skal vi i gang med den store infrastruktur. Jeg ved godt, at jeg ikke får lov til det, fordi alle vil sige, at det bør vi ikke snakke om, men der er faktisk grund til at kigge endnu en gang på de store vejinvesteringer, som er vedtaget. De står i fuldstændig skrigende modsætning til de planer, der er lagt frem, og det er for galt, at vi ikke kan få ordentlige svar på, hvorfor man ikke foretager en revurdering. Det er sådan noget, der gør én fuldstændig fortvivlende træt ved tanken om, hvordan fremtiden vil vurdere f.eks. det Folketing, der sidder i øjeblikket. Man ved det hele, men de iskolde hjerter gør ingenting eller gør det modsatte af, hvad man skal. Der er ingen fornuftig begrundelse for at plastre Nordjylland til med motorveje, for at hælde 10 mia. kr. ud i Storebælt og for at lave en tilsvarende motorvejsbro over Øresund, hvor der oven i købet kun skal køre halvdelen af de biler, der i dag kører på Farøbroerne. Det er altså en lille lan-

devejs trafikbehov, der skal dækkes dér, og det kan man endda kun få ved stort set at lukke Helsingør-Helsingborg-linjen. Det er det rene pip og pjat, og jeg nægter efterhånden at tro, at det skyldes mangel på intelligens og indsigt. Jeg må konkludere, at det så er mangel på moral.

Så skal vi i gang med alle de mange gode forslag, der er om bytrafikken, i regeringens handlingsplan. Vi har nævnt en del af dem, og som sagt ville jeg altså ønske, at det virkelig var regeringens handlingsplan og ikke nogle fantasifulde embedsmænds, for hvor ville det dog være skægt nu at gå i gang med nogle overvejelser om, hvordan vi – selvfølgelig nogle steder med indgreb, der er voldsommere, end der er lagt op til – kan få skabt et spændende, vel fungerende, effektivt transportsystem, hvor alle mennesker får – for manges vedkommende ville der blive tale om at få gengivet – automobilitet. I dag har vi fjernet automobiliteten fra gamle, fra børn og fra en række andre i samfundet. Alle skal kunne komme omkring og ikke være afhængige af at blive transporteret af andre.

Der er gode bud i regeringens plan, og vi er nogle af dem, der er mest privilegerede i verden, fordi vi har en cykeltradition. Den kan udbygges betydelig mere, og jeg tror, at hvis man lavede cykelveje i byerne, som tilgodeså cyklisternes tryghed og mulighed for at komme frem og ikke bare deres sikkerhed, behøvede vi ikke at lukke for biler, for ingen ville have interesse i at køre i dem.

Jeg tror, det er en dårlig idé at lukke byer for biler i noget synderligt omfang. Men vi kunne gøre det sådan, at bilerne var i byerne på cyklisternes og fodgængernes betingelser. Man kan lave busbaner. Vi er fuldstændig enige om, at vi selvfølgelig skal have effektiviseret bussernes energiforbrug og især have gjort noget ved deres forurening, men jeg kan egentlig ikke forstå, at man ikke er lidt mere optaget af de kolossale gevinster, der kan opnås med en malerbøtte, hvis man simpelt hen laver nogle streger, sådan så busserne kan køre dér. Det vil øge deres kapacitet enormt, og det vil gøre dem betydelig mere tiltrækkende.

Hvorfor sørger vi ikke for, at parkeringsafgifterne kan komme i lommen på kommunerne? Det vil ikke bare hjælpe enormt på kommunernes økonomi, men også på deres lyst til at få tingene til at hænge sammen.

[Margrete Auken]

Jeg er meget glad for at se handlingsplanens beskrivelse af bompengene; den svarer i sine grundprincipper til det forslag, SF har fremsat. Vi kunne skynde os at gøre det færdigt, så vi havde lovhjemmel til at køre det igennem.

Endelig skulle man selvfølgelig kigge på hele spørgsmålet om landområdernes trafikbetjening. Der kan man blive nervøs for, at handlingsplanen er for lidt ambitiøs. Vi er da alle sammen enige om, at det ikke er irregulært, som Fremskridtspartiets ordfører sagde, at køre rundt med tomme busser, men det er lidt dumt. SF har mange gange talt om, at man kunne indføre fleksible systemer; jeg ved også, at det står i handlingsplanen. Lad os dog se at komme i gang med det. En række af disse initiativer kan, hvis de sættes i gang med det samme, give gode muligheder for at opnå virkelig skrappe reduktioner omgående og for at nå store mål i fremtiden.

På denne baggrund vil jeg på vegne af Socialistisk Folkeparti fremsætte følgende:

Forslag om motiveret dagsorden.

»Folketinget pålægger regeringen dels at sætte ind med omgående reduktion af emissioner og energiforbrug og skærpe de langsigtede mål i overensstemmelse med de kommende anbefalinger fra IPCC, dels at samarbejde handlingsplanerne for trafik og energi, således at reduktionsmålsætningerne vedrørende det samlede energiforbrug og forureningsbegrænsningerne i de to planer kan fremlægges i Tinget senest den 1. november 1990 i form af konkrete initiativer.

Tinget går herefter over til næste sag på dagsordenen.«

(Dagsordensforslag nr. D 37).

Formanden:

Der er nu fremsat følgende forslag om motiveret dagsorden: (se ovenfor). Dette forslag indgår nu i forhandlingen.

J. K. Hansen (S):

Jeg kan ikke helt lade være med at udbryde, at med disse debatter, som er tilrettelagt en sen fredag eftermiddag med lange taler, der i øvrigt også holdes, har vi medlemmer, der er valgt i provinsen, det egentlig så glædeligt, at vi slipper for at skulle bruge en energikrævende transportart, for vi slipper for at tage fly hjem i

aften. Vi får det så dejligt, for nu kan vi sætte os ind i et tog og rejse hele natten, og så er vi hjemme i morgen tidlig. Det er egentlig rart, og københavnere kan så, mens de ligger i deres lune seng, glæde sig over, at vi har den fornøjelse.

Det er ikke det, der er til debat, men det er jo en energi- og trafikdebat, vi har.

Vi har lige haft en lang debat om regeringens redegørelse og regeringens handlingsplan på energiområdet og trafikområdet. Jeg skal efter den debat, vi lige har haft om trafikministerens transporthandlingsplan for miljø og udvikling, indskrænke min ordførertale til at henvise til de bemærkninger, som min kollega hr. Poul Nielson gjorde på energiområdet, og de bemærkninger, jeg selv gjorde på transportområdet.

Vi synes, at der er en række gode målsætninger i den plan, vi har fået, men vi har også nogle kritiske bemærkninger til den. Det er, som om midlerne mangler på en række områder. Vi har fået nogle svar, men vi vil naturligvis bruge den kommende tid til at afæske nye svar og presse regeringen, så der også kommer handling bag disse handlingsplaner.

Jeg skal herefter på vegne af Socialdemokratiet, Det Konservative Folkeparti, Venstre og Det Radikale Venstre fremsætte følgende:

Forslag om motiveret dagsorden.

»Folketinget tilslutter sig de målsætninger om væsentlige reduktioner i energiforbruget og dermed i udledningen af svovldioxid, kvælstofilter og kuldioxid, der fremgår af energihandlingsplanen og transporthandlingsplanen.

Folketinget konstaterer, at der med aftalen af 20. marts 1990 om decentral kraftvarmeudbygning m.v. og med styrkelsen af jernbanetrafikken i forbindelse med aftalen om Storebæltsforbindelsen og aftalen af 16. januar 1990 om DSB's økonomi er tale om beslutninger, der bidrager til en bæredygtig udvikling.

Tinget går herefter over til næste sag på dagsordenen.«

(Dagsordensforslag nr. D 38).

Formanden:

Der er nu fremsat følgende forslag om motiveret dagsorden: (se ovenfor). Dette forslag indgår ligeledes i forhandlingen.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Det er dog fantastisk. Her oplever vi Socialdemokratiet være ude i tide og utide, men måske allermost i tide med pompøse erklæringer om, hvor stor en rolle miljøet spiller. Fru Ritt Bjerregaard bruger en hel 1. maj-tale til at skælde landbruget ud, og så får vi dette splat af en dagsorden. Vi står over for et problem, som alle erkender er ved at være et af de allerstørste.

SF fremsætter et dagsordensforslag, som er meget behersket, men dog et minimum af, hvad man må bede om, hvis dette skal give mening. Det har Socialdemokratiet ikke villet være med på, selv om vi endda havde det i en endnu blidere udgave først, og så kommer dette ingenting.

Man kan selvfølgelig ikke bestride, at der indgår elementer til en bæredygtig udvikling, men det, som Socialdemokratiet nu har gjort, er, at det har givet regeringen lov til foreløbig ingenting at foretage sig.

Nu har vi ventet i 1 1/2 år. Socialdemokratiet har næsten lige så støjende som jeg forlangt at få de handlingsplaner omgående. Socialdemokratiet har skældt ud over, at de ikke kom, og så kommer Socialdemokratiet selv med ingen verdens ting. Jeg synes, det er ret forfærdeligt. Der er ikke andet at sige om det, end at det må råbes ud fra alle tage og vinduer, hvor Socialdemokratiets miljøbevidsthed er henne, når det kommer til stykket, når det er ens egne og ikke landbruget, man skal træde en lille smule over tærerne.

(Kort bemærkning).

J. K. Hansen (S):

Jeg er selvfølgelig ikke forundret over, at fru Margrete Auken absolut skal tage det store skyts frem over for Socialdemokratiet på denne tid af ugen. Efter at have lyttet til det, som fru Margrete Auken sagde om handlingsplanen under redegørelsesdebatten, og til nogle af de ting, som fru Margrete Auken er kommet med her, føler jeg da, at fru Margrete Auken også kan tilslutte sig de målsætninger og de væsentlige reduktioner, der sker af energiforbruget ved fremlægelsen af energihandlingsplan og transporthandlingsplan.

Så er det selvfølgelig vores opgave i fællesskab at sørge for, at de midler, som regeringen

taler om, men ikke rigtig sætter af, bliver sat af. Sådan er de politiske vilkår altså, så jeg synes, fru Margrete Auken skulle prøve at dæmpe sig lidt ned. Jeg kan selvfølgelig ikke forbyde fru Margrete Auken at sprede over tage og kviste, hvad vi siger, og hvad hun siger. Det vil jeg overlade til fru Auken selv at gøre.

Vi har foreslået denne dagsorden i fællesskab med de partier, som jeg har nævnt.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg vil da ikke bestride, at vi i masser af diskussioner kan blive enige med Socialdemokraterne. Det er da også derfor, det er så chokerende, at vi ikke kan blive det, når det kommer til konkrete handlinger. Det var et chok, da Socialdemokraterne løb fra alt, hvad de havde sagt om Øresund.

Det viste selvfølgelig, at det, de havde sagt om Storebælt, ikke passede. For selv om vi i sin tid havde haft både Det Radikale Venstre og SF bag jernbaneløsningen over Storebælt, var Socialdemokraterne ikke gået med til det, for rigtige mænd kører bil selv, og dem er der altså lidt for mange af i det dér Socialdemokrati.

Det viser sig altså også nu, at når det kommer til stykket, vil de overhovedet ikke være med til de skrappe mål. Hvis bare hr. J. K. Hansen ville gå op nu og sige, at det, der ligger i handlingsplanen, er, at det er Torontomålsætningerne, der skal overholdes, inklusive inddragelse af trafikministerens handlingsplan, og at vi naturligvis meget hurtigt kommer med øgede krav til, hvad der skal komme ud af denne plan.

Nu skal vi ikke diskutere Øresund, men jeg går ud fra – jeg ved det selvfølgelig ikke – at Socialdemokraterne dog vil forsøge med en lidt bedre argumentation, end de hidtil har fremført, nemlig at det var svenskerne, der ville have den dér Øresundsforbindelse, og så skal det nok vise sig, hvordan det hænger sammen. Hvis Socialdemokratiet vil det, er der en lille smule troværdighed tilbage, men jeg frygter, at Socialdemokratiet ligesom en række af de andre partier er for mast i dette bilsamfund og derfor ikke orker at tage de skridt, der skal tages. I så fald er der altså ikke andet at gøre end at sige, at vi må få nogle andre politikere eller i hvert fald nogle andre Socialdemokrater.

(Kort bemærkning).

J. K. Hansen (S):

Fru Margrete Auken har gentagne gange i dag trukket både Storebælt og Øresund frem i debatten. Det kan fru Margrete Auken så fortsætte med lige så længe, som hun har lyst.

I Socialdemokratiet er vi helt klar til at tage ansvaret for de handlinger, som vi nu går ind for. Jeg skal ikke rippe op i, at SF og andre ikke kendte deres besøgstid i forbindelse med Storebælt, og jeg ved ikke engang, om SF kender sin besøgstid med Øresund.

Vi lægger stor vægt på jernbanesiden både på Storebælt og på Øresund. Det er der ikke nogen tvivl om. Vi er ikke løbet fra noget her, det kan jeg garantere fru Margrete Auken for.

Formanden:

Kort bemærkning til fru Margrete Auken, og så skal vi til at vende tilbage til ordførerrækken.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Selv om det er fredag eftermiddag, er det altså de langsigtede trafikmålsætninger, vi diskuterer, og derfor er det helt legitimt at inddrage Øresund og Storebælt.

Jeg ved ikke, om jeg kan få hr. J. K. Hansen til at svare, men hr. J. K. Hansen er i hvert fald godt klar over, at der er et flertal i Folketinget, hvis Socialdemokraterne vil, for en jernbaneforbindelse under Øresund. SF har sagt det, Det Radikale Venstre har sagt det, og hvis Socialdemokratiet vil stå ved det, partiets ledelse sagde indtil for ganske kort tid siden, er der et flertal.

Jeg har hidtil givet hr. J. K. Hansen ret i, at det var ærgerligt, at SF og Det Radikale Venstre ikke var der dengang. Jeg mente også selv, at det havde været bedst kun at bygge en jernbaneforbindelse, og alle de planer, vi har foran os nu, viser det samme, men det, som jo er sket her på det sidste, afslører desværre, at Socialdemokratiet ikke tager miljöhensyn, ikke tager økonomiske hensyn, ikke tager trafikpolitiske hensyn, men tager nogle ganske andre hensyn, når det her skal lægges frem.

Jeg kan forsikre hr. J. K. Hansen, at hvis vi går de såkaldte økonomiske argumenter for Øresundsbroens motorvejsdel grundigt, fordomsfrit og sagligt igennem, så er der altså ikke

ret mange grunker tilbage til at redde den motorvejsbro. Men vi kan lade det komme an på en prøve. Skulle vi ikke for en gangs skyld lade det være markedskræfterne, der bestemmer? Vil hr. J. K. Hansen love mig, at vi lader markedskræfterne afgøre, om der skal bygges motorvej på Storebælt? Den er jeg med på.

(Kort bemærkning).

J. K. Hansen (S):

Det skal også blive det sidste fra min side. Jeg skulle gerne nå nattoget hjem.

Omkring Øresund er det således – og det sagde jeg for et øjeblik siden – at vi satser meget stærkt på at få en jernbaneforbindelse mellem Sverige og Danmark via Københavns Lufthavn. Det anser vi for meget vigtigt, det har jeg nævnt i dag i forbindelse med redegørelsen, og de ord kunne så være blevet gentaget her under forespørgslen. Vi anser det for meget vigtigt, at vi får denne jernbaneforbindelse. Så er det vel egentlig sagt.

Jeg har ikke sagt, og vi har heller ikke sagt, at der er nogen, der har lagt pres på os, men vi ved godt alle sammen, hvordan tingene er skruet sammen. Vi ved godt, at tingene er skruet sammen på en sådan måde.

Jeg ved ikke, hvor mange gange eller hvor meget fru Margrete Auken har været inde i økonomien omkring en fast jernbaneforbindelse. Jeg er ikke sikker på, at fru Margrete Aukens backing-group, eller hvem der nu arbejder for hende, har de rigtige økonomiske oplysninger. Vi har arbejdet meget med disse ting, og vi har altså nogle oplysninger, der siger, at der er problemer i økonomien omkring en jernbaneforbindelse, og derfor må vi have nogen til at være med til at betale den. Jeg tror, at fru Margrete Auken, hvis hun ville sætte sig ned og studere tingene rigtigt, ville opdage, at det kunne være nødvendigt for at få en jernbaneforbindelse, at vi skruer noget andet på.

(Kort bemærkning).

Elisabeth Arnold (RV):

Med alle de mange ord, som fru Margrete Auken utvivlsomt har sagt i løbet af dagen, kommer der altså til at smutte nogle ind imellem, som ikke bliver opfattet helt på den måde, som jeg håber at de er ment. For et øjeblik siden sagde fru Margrete Auken, at det var ærgerligt,

[Elisabeth Arnold]

at Det Radikale Venstre ikke havde været til stede, da beslutningen om Storebælt blev truffet. Sådan opfattede jeg det. Jeg håber ikke, at det var rigtigt. Fru Margrete Auken ved lige så vel som jeg, at Det Radikale Venstre og SF stemte imod Storebæltsforbindelsen, men der var et drønende flertal imod os. Sådan er situationen, og det ved fru Margrete Auken også godt.

Ernst B. Schmidt (FP):

På baggrund af, hvad jeg har sagt under redegørelsen, skal jeg ikke forlænge debatten her ved forespørgslen om trafikproblemer, men kun sige, at Fremskridtspartiet ikke vil støtte de to dagsordener, som er foreslået.

Elisabeth Arnold (RV):

Jeg har fået den særlige fornøjelse sidst på fredag eftermiddag at få lov på vegne af såvel Det Konservative Folkeparti og Venstre som Det Radikale Venstre at udtale mig om handlingsplanerne for energi og transport.

Jeg skal indledningsvis sige, at vi naturligvis står bag den dagsorden, som er foreslået. Den indeholder jo tre vigtige ting på trods af fru Margrete Aukens meget negative udtalelser om den. Den indeholder for det første en beskrivelse af, hvad det er for udledninger, man vil nedsætte. Og den indeholder en beskrivelse af tre vigtige, konkrete beslutninger, der er truffet her i Folketinget, nemlig den om decentral kraftvarmeudbygning fra den 20. marts 1990, beslutningen om jernbanetrafikken i forbindelse med Storebæltsbeslutningen og beslutningen fra januar om DSB's økonomi.

De tre ting er vi fra Det Radikale Venstres side tilfreds med, og vi vil oven i købet sige, at når fru Margrete Auken startede med at sige, at hun ikke anede, hvad der foregik, og hun ikke kunne forstå, hvad det var for planer, man skulle foretage, og hun forstod ærligt talt ikke, hvad det var, regeringen ville foretage sig, så må jeg altså konkludere, at fru Margrete Auken ikke ved, hvad hun selv gør.

Tidligere på dagen har fru Margrete Auken stemt om forslaget til varmforsyningslov, L 60, som blev vedtaget. Fru Margrete Auken stemte for den. I den er indbygget adskillige helt konkrete tiltag, som bringer naturgasprojektet ind i nogle fornuftige baner, som ændrer på tilslutningsforholdene for blokvarmecentraler, og

som ændrer på en hel masse ting vedrørende kraftvarmeforsyning.

Der er konkrete planer, som ikke bare er besluttet, men som faktisk også er vedtaget, og som træder i kraft nu. Så derfor er det en lille smule letkøbt, når fru Margrete Auken siger, at hun ikke kan forstå, hvad det er for planer, regeringen vil gennemføre. De er meget nøje beskrevet i adskillige af energihandlingsplanens afsnit. De er allerede sat i gang, eller de bliver sat i gang, og de bliver fortsat efter sommerferien.

Derfor vil jeg på Det Radikale Venstres og de øvrige regeringspartiers vegne sige, at vi er glade for, at planerne er langsigtede. Der er mange ukendte faktorer, der skal tages med i betragtning, og derfor bliver målsætningerne desto vanskeligere at beskrive nøjagtigt, jo længere ude i fremtiden de ligger.

Kursændringerne er det vigtigste, vi kan ikke fortsætte uændret – eller rettere sagt, vi vil ikke fortsætte uændret på den måde, vi har kørt i de sidste 10-15 år. Det, vi foretager os nu, må ikke afskære os fra at træffe fornuftige foranstaltninger senere hen, dvs. vi skal foretage os ting nu, som med det samme ændrer udviklingen ind i et spor, som gør, at vi kan fortsætte de tiltag, vi allerede starter på nu, og stramme op, efterhånden som resultaterne viser sig.

Jeg er glad for en bestemt ting, der står i dagsordenen, nemlig det, der står om kuldioxid. Der er talt meget om drivhuseffekten, og forskellige eksperter har anfægtet, at der skulle være noget om snakken, forskellige eksperter har antydnet, at det var ikke noget, der var vigtigt, det var ikke noget, der betød noget for Jordens klima, og forskningsresultaterne var endnu for usikre, og man kunne ikke lægge nogen vægt på, om der kom lidt forskellige forskningsresultater i øst og vest og syd og nord.

For os er det vigtigt at slå fast, at det er et princip, at vi siger: Tvivlen skal komme miljøet til gode. Hvis vi allerede nu foretager handlinger, som kan nedsætte emissionen af kuldioxid, gør vi noget, som i hvert fald ikke kan skade det globale klima, vi gør noget, som under alle omstændigheder vil være fornuftigt.

Om forskningsresultaterne kan man sige, at hvis der er små og måske usikre forskningsresultater over hele verden, men de alle peger i den samme retning, så må man sige, så må der være hold i resultaterne. Når der kommer re-

[Elisabeth Arnold]

sultater både fra Grønland, fra USA, fra Ruhrdistriktet, fra Sydpolarlandet og fra andre steder om, hvordan indholdet i atmosfæren stiger, ja, så må det være sådan, at det må være en udvikling, som man må imødesee med stor bekymring.

Om energiplanens 4 hovedlinjer: besparelser, effektiviseringer, anvendelse af rene kilder og øget forskning og udvikling vil jeg også påpege over for fru Margrete Auken, at der allerede er sat masser af ting i gang, og yderligere ting er bebudet. Jeg vil blot nævne omlægning af energifgifter til miljøgifter, det ser vi frem til fra radikal side med stor interesse. Vi vil også gerne have omlagt tarifsystemerne, sådan at man får anvendt energien på de mest hensigtsmæssige tidspunkter i døgnet, og så man får en bedre energiøkonomi også i kraftværkerne. Og der er sådan noget som normer for apparater, der er sådan noget som bygningsregulativer, alt sammen noget, som peger fremad, og som betyder, at vi senere hen kan udnytte de fornuftige tiltag, vi har taget allerede nu.

Trafikken har været diskuteret meget intenst tidligere i dag, så den vil jeg ikke gå dybere ind i, men blot sige, at de tre partier, jeg her taler for, tilslutter sig dagsordenen D 38.

Arne Melchior (CD):

CD's ordfører, hr. Duetoft, er til tvingende politisk møde andetsteds, hvilket han beklager, og han har så overladt mig at give CD's markering i denne debat, idet vi henviser til, at vi på forskellig måde – og ikke mindst netop gennem hr. Duetofts mange udtalelser og artikler og medvirken til miljølovgivningen – helt klart og regelmæssigt har oplyst om CD's syn på disse ting.

For en ordens skyld skal jeg gentage, at vi anser et godt miljø på land, i luften og til vands for at være en helt klar forudsætning for borgernes trivsel og betragter det som en dansk forpligtelse i samarbejde med andre nationer i EF og uden for EF at medvirke til, at også andre end vore egne borgere kan løse disse opgaver i fællesskab. Vi har endda tillid til, at menneskeheden, at menneskeligt snilde vil evne at løse disse opgaver.

Jeg ved godt, det ikke sker af sig selv. Mange af os og mange nationer – vel de fleste – blev først relativt sent opmærksom på de mange farer, der lurder ved den fart, teknik, introduktion

af nye materialer og lignende, udviklingen har ført med sig. Disse farer blev man sent opmærksom på, men man blev det altså. Det er et enormt komplekst sæt af problemer, der derved opstår, men vi har tillid til, at menneskeligt snilde og efterhånden også samarbejdsvilje mellem nationer ud fra dette, at flere og flere indser egeninteressen ved at være med i dette nærmest globale arbejde, vil føre til, at det går fremad i de kommende år, og at problemerne vil blive bemestret.

I den sammenhæng skal jeg benytte lejligheden til at sige, at vi i CD fortsat anser atomkraft for at være den reneste og sikreste energikilde, og vi føler ikke, at der er noget ude i verden, der tyder på, at andre nationer, der besidder stor erfaring, stor videnskabelig indsigt og i øvrigt har de samme eller tilsvarende målsætninger som dem, vi har, vil afbygge deres udnyttelse til fredelige formål af atomkraft. Det skal derfor også være sagt i dag, at uanset at emnet ikke forekommer vældig aktuelt, så kan det godt blive det i overskuelig tid, og derfor vil jeg gerne have markeret, at vi fortsat ikke har kunnet overbevise om, at det ikke ville være klogt at satse på denne energiform.

Jeg skal sluttelig oplyse, idet jeg siger tak for de samtaler, der har været forud for fremsættelse af det dagsordensforslag, som 4 partier her har præsenteret, at vi har måttet vælge ikke at være medforslagsstiller til den dagsorden af den årsag, at den henviser til aftalen af 20. marts 1990 om decentral kraftvarmeudbygning. Denne aftale er vi ikke deltagere i, og det vil derfor, så meget mere som vi i formiddags har stemt nærmest imod den, være noget paradoksalt, hvis vi i eftermiddag stemmer for den.

Det hindrer ikke, at vi har stor sympati og kan give tilslutning til intentionerne i dagsordenen. Vi frygter, at det er lige lovlig optimistisk, når den siger, at disse beslutninger, altså også aftalen af 20. marts, vil give en bæredygtig udvikling, men det er et spørgsmål om grader af bæredygtighed.

Med respekten for intentionerne i den vil vi derfor afholde os fra at stemme, når dagsordenen kommer til afstemning på tirsdag, og jeg har påtaget mig tillige at hilse fra fru Inger Stilling Pedersen, repræsenterende Kristeligt Folkeparti, og sige, at af ganske samme årsag og med tilsvarende intentioner vil også Kristeligt Folkeparti stemme blankt, når dagsordenen

[Arne Melchior]

kommer til afstemning, hvorved vi altså håber, at alle, der interesserer sig for sagen, også vil interessere sig for den stemmeforklaring, der hermed er afgivet.

Margrete Auken (SF):

Jeg vil først sige til hr. Arne Melchior, at det desværre ikke er rigtigt, at det vil gå bedre i de kommende år. Hvis hr. Arne Melchior – og det er ikke sagt spøtsk – havde fulgt den gennemgang, jeg lavede af det, der ligger nu til FN-planen, og som regeringen sandsynligvis kommer til at overtage snart, så ville hr. Arne Melchior kunne se, at det går værre. Det er ganske dramatiske ting, der skal ske, hvis vi bare skal stabilisere niveauet. Så hvis der er alvor bag ordene om, at miljøet betyder noget, er det mere dramatiske initiativer, der skal tages, end det, der er forelagt for os nu.

Til denne forespørgsel vil jeg sige, at vi har jo da fra SF's side sagt, at vi mener, at regeringens energihandlingsplan er noget af det bedre, vi har set. Det har været en lille smule svært at opdage, i hvilket omfang den kunne leve op til den ambitiøse målsætning, som jeg nu på energiministerens svar her i dag kunne høre der var, nemlig Torontomålsætningen. Det er helt åbenlyst, at trafikministerens handlingsplan ikke bare ikke kan, men slet ikke kan, og jeg er ikke klar over, om energiministerens plan er så god, at den også kan kompensere for de negative virkninger af trafikministerens plan i denne sammenhæng. Det har jeg ikke fået svar på.

Jeg går ud fra, at grunden til, at man ikke vil stemme for vores dagsorden, er, at det kan man ikke, fordi man ikke kan leve op til den. Jeg går ud fra, at det er grunden, ellers kan jeg ikke se, hvorfor man ikke kunne stemme for den. Den er da rimelig uskyldig ud fra de planer, der foreligger. Der er ikke ondsksfulde angreb på hverken den ene eller den anden bro eller sådan noget i den. Der er faktisk en understregning af målsætninger, og jeg er meget glad for at høre, at det er Torontomålsætningen. Jeg vil tage det til mig som en skærpet målsætning, så det vil være den del af vores, der er opfyldt. Jeg kan ikke høre, om der er omgående initiativer, for jeg mener ikke – heller ikke med de ting, der er vedtaget herinde i dag – at vi er fremme ved omgående reduktioner af CO₂-emissionerne.

Vi prøvede i går at snakke om, om vi kunne lave en dagsorden, der bare skulle gå på, at man

skulle samordne de to handlingsplaner og få forelagt initiativerne, som kunne virkeliggøre dem, og vi bad om at se det til november. Det blev der sagt nej til, og det kan jeg ikke begribe. Det må være, fordi man ikke kan leve op til dem, for ellers var der da ingen grund til at sige nej til det og bare remse de ting op, man allerede har vedtaget. Det er ikke for at kritisere energiministerens handlingsplan og for den sags skyld heller ikke for at kritisere trafikministerens blomsterbuket, men fordi jeg er dybt skeptisk over for den vilje til handling, der måske ikke ligger bag.

Den sidste bemærkning, jeg vil komme med nu, er et par ord om kernekraften. Jeg har lige været sammen med tre andre medlemmer af Folketinget til en miljøkonference, som det amerikanske senat holdt her i slutningen af april/begyndelsen af maj. Her så vi blandt mange andre ting også nogle af de overvejelser, der var omkring kernekraften, og det viser sig, at det er en af de mest kostbare måder at reducere CO₂-emissionerne på. Jeg ved godt, at det er a-kraftlobbyen, der har kørt de mest hektiske kampanjer omkring CO₂, men det er til gengæld ikke dem, der har de bedste bud på, hvad man gør ved det. Det er en meget, meget dyr måde at reducere det på, og det vil sige, at det vil kræve en hel masse anden aktivitet, hvis man skal have det til at lykkes. Vi kan da også se, at man ingen steder i verden, hvor man anvender kernekraft, samtidig er indstillet på et samfund med nedadgående CO₂-emissioner, så det modarbejder næsten pr. struktur hinanden.

Jeg vil beklage, at vi ikke er kommet længere, og jeg kan love Folketinget, at det ikke bliver sidste gang, heller ikke i nær fremtid, at man hører fra Socialistisk Folkeparti i disse sager, for vi mener stadig væk, at de er så alarmerende alvorlige, som også regeringen kan sige, når den kun skal skitsere, hvor problemerne er. Vi mener altså, at der skal sættes konkrete handlinger bag, og vi kan ikke længere blive ved at have planer, der lover, at der engang kommer planer, som engang vil udmønte noget af det, som man måske engang vil overveje at gøre.

Hermed sluttede forhandlingen.

Formanden:

Jeg skal udsætte afstemningen til mødet tirsdag den 22. maj.

Meddelelser fra formanden:**Formanden:**

Der er ikke mere på dagsordenen.

Fra medlem af Folketinget *Nør Christensen* (CD), der har orlov, har jeg modtaget meddelelse om, at han fra og med den 22. maj atter kan give møde i Tinget.

Stedfortræderens, *Søren Bastholms*, hverv som midlertidigt medlem af Folketinget ophører herefter fra nævnte dato at regne.

Folketingets næste møde afholdes tirsdag den 22. maj 1990 kl. 12.00 – jeg gentager kl. 12.00.

Angående dagsordenen skal jeg henvise til den i salen opslåede dagsorden.

Angående Folketingets arbejde de følgende dage i den pågældende uge skal jeg henvise til den omdelte ugeplan.

Mødet hævet kl. 17.03
