

Den næste sag på dagsordenen var:

**3) Første behandling af lovforslag nr. L 89:  
Forslag til lov om ophævelse af lov af  
30. januar 1861 angående farten på Gudenå  
mellem Silkeborg og Randers.**

Af miljø- og energiministeren (Svend Auken).  
(Fremsat 29/11 95).

**Forhandling**

**Peter Christensen (S):**

Loven fra 1861 omhandler pramsejlad på Gudenåen mellem Silkeborg og Randers, og da man senere ønskede at udnytte vandkraften i Gudenåen, blev loven ændret i 1926 ved kongelig anordning. Hermed sikredes det, at der ikke blev foretaget anlægsopgaver eller andre foranstaltninger, der hindrede pramsejladsen.

Som det sikkert er kendt, er pramsejladsen for længst ophørt, og da Gudenåen er omfattet af vandløbslovens bestemmelser, er der ingen grund til at opretholde denne særlov. Adgangen for offentligheden til de gamle trækstier langs åen blev sikret ved en fredning i november 1994.

Ved Gudenålovens ophævelse forudsættes det, at åstrækningen mellem Silkeborg og Randers optages som offentligt vandløb med Viborg og Århus Amter som vandløbsmyndigheder, og det gælder også strækningen ved Tangeværket. Mellem Silkeborg og Randers er Gudenåen på nuværende tidspunkt et privat vandløb.

Det nye lovforslag betyder en administrativ forenkling, og selv om det er vemodigt at skulle tage afsked med en lov, der går helt tilbage til 1861, kan Socialdemokratiet støtte lovforslaget.

**Hans Christian Schmidt (V):**

Da vores ordfører ikke er til stede, skal jeg på hans vegne læse følgende op:

Der skrives næsten historie i Folketinget i dag, for ikke nok med at ministeren foreslår en lov ophævet, han undlader at fremsætte forslag til en ny! Måtte det blive en vane, for det ville være en lykke for danskerne.

Venstre kan selvfølgelig anbefale lovforslaget, idet der er taget hensyn til fortsat offentlig adgang og regeringen for en gangs skyld lægger op til administrativ forenkling. Venstre vil medvirke til en hurtig behandling i udvalget, og med disse få ord kan jeg på Venstres vegne give lovforslaget min fulde støtte.

**Niels J. Langkilde (KF):**

Jeg beklager, at jeg ikke kan lægge samme entusiasme for dagen, men jeg vil dog konstatere, at det drejer sig om afskaffelse af en lov. Det gør vi alt for sjældent, og deri kan jeg være enig med Venstres ordfører. Men desværre bliver loven erstattet af ministerbemyndigelser, og selv om det er noget så beskedent som at fastsætte frist for tilvejebringelse af et nyt regulativ, er det noget, vi ikke synes er helt fremragende.

Hvad der også gør, at udvalgsarbejdet nok efter vores mening bør tage lidt længere tid, er Viborg Amts tilkendegivelser af, at man lige bør klappe hesten lidt, indtil man har fundet ud af, hvad man vil gøre ved hele Tangeværkproblematikken, og derfor vil vi ikke ofre de største kræfter på at haste lovforslaget hurtigst muligt igennem. Vi vil gerne have det spørgsmål kigget grundigt efter, så vi ikke bare skal ud og lave et nyt stykke arbejde om kort tid.

**Anni Svanholt (SF):**

Nogle love har jo en meget kort levetid, mens andre gælder i utrolig lang tid. Man må bestemt sige, at loven om Gudenåen har kunnet leve i mange, mange år, men den blev faktisk overflødig, da pramfarten holdt op på Gudenåen, og det er jo mange år siden.

Formålet med at ophæve loven er at skabe ensartede regler for hele Gudenåen. På strækningen mellem Silkeborg og Randers er Gudenåen ikke et offentligt vandløb, men klassificeret som et privat vandløb med primærkommunerne som vandløbsmyndigheder. Den øvrige del af Gudenåen har amtsrådene i Viborg, Århus og Vejle Amter ansvaret for som vandløbsmyndigheder, og derfor er det mest hensigtsmæssigt, at hele Gudenåens forløb bliver amtsrådenes ansvar. I konsekvens heraf skal amtsrådene i Århus og Viborg Amter udfærdige nye regulativer, eventuelt et fælles regulativ, efter vandløbslovens bestemmelser.

Der er altså tale om en administrativ forenkling, som vi støtter fra SF's side, og vi støtter også det synspunkt, at staten skal betale amterne for udarbejdelse af regulativet.

Men denne sag om Gudenåen giver mig anledning til at sige, at der står jo en vældig blæst om Gudenåen, især vedrørende Tangeværket og Tange Sø. Det er en sag, som vi også er meget stærkt optaget af i SF. Vi vil meget gerne være med til og håber på, at naturgenopretningen kan blive gennemført i hele Gudenåens forløb, og at faunapassagerne kan blive fjernet fra Gudenåen.

I den forbindelse vil jeg gerne sige, at vi fra SF's side agter at tage et initiativ for at få et så godt beslutningsgrundlag som overhovedet muligt, når det skal diskuteres, om koncessionen for Tangeværket, som udløber år 2001, skal fortsætte eller begrænses og i så fald på hvilken måde. Vi har brug for at få belyst, hvilke konsekvenser det har med fisketrappen ved Tangeværket, og hvilke øvrige miljømæssige konsekvenser det vil få med det omløbsstryg, som amtsrådene i en årrække har været optaget af at få gennemført. Vi må også se på, hvilke konsekvenser det måtte få, hvis dæmningen skulle fjernes helt og Tangeværket bliver nedlagt.

Man må nok sige, at der i øjeblikket er en voldsom debat i området om de spørgsmål, og før der træffes endelig beslutning om koncessionsspørgsmålet, er det nok fornuftigt, at vi sikrer os det bedst mulige beslutningsgrundlag. SF vil i forbindelse med fremsættelse af et beslutningsforslag stille forslag om, at vi får et Gudenåråd. Vi har jo set, at der er mange forskellige interesser knyttet til spørgsmålet om Gudenåen, og de interesserede parter bør snakke sammen i et Gudenåråd, der bør etableres i et tæt samarbejde med Gudenåkomiteen.

Der vil fortsat være blæst og diskussion om dette spørgsmål, men vi håber, at vi siden hen kan få en god debat om Gudenåen, og at vi også får en miljømæssigt tilfredsstillende løsning.

#### **Elsebeth Gerner Nielsen (RV):**

Gudenåloven minder om en svunden tid, nemlig dengang Gudenåen havde en vigtig transportfunktion i forbindelse med godstransport ved hjælp af pramme. Dengang havde man ikke de store problemer med CO<sub>2</sub>, vil jeg sige.

Man vedtog Gudenåloven i 1861 for at sikre den fysiske mulighed for pramsejlad mellem Silkeborg og Randers, og loven er senere blevet ændret, hvorved man sikrede, at der ikke blev foretaget anlægsarbejder eller lignende, som eventuelt kunne genere trafikken på Gudenåen.

Nu er der gået over 130 år, siden loven blev til, og den transportmæssige situation ser unægtelig noget anderledes ud. Pramsejlad på Gudenåen er ikke længere væsentlig for gods-transporten, og offentligheden fik i slutningen af 1994 som følge af en fredning, som blev besluttet af Naturklagenævnet, adgang til de stier langs åen, man tidligere benyttede ved træknin- gen af prammene.

Når man i dag ønsker at ophæve loven, skyldes det, at den gør det administrative arbejde

besværligt. Gudenåen er i dag også omfattet af vandløbsloven, og det betyder, at forskellige tiltag langs åen kræver tilladelse efter begge love, hvad der selvfølgelig ikke er hensigtsmæssigt. Derfor er der efter Det Radikale Venstres mening ikke stor mening i fortsat at opretholde loven, hvorfor vi kan tilslutte os lovforslaget om at ophæve Gudenåloven.

#### **Tom Behnke (FP):**

Efter redegørelsesdebatten kunne man godt have frygtet, at ministeren havde trukket dette lovforslag. Alene det idylliske, sentimentale billede af prammene, der bliver trukket op ad Gudenåen, kunne jo have foranlediget til, at man havde fredet den ordning og havde gjort det til en pligt at trække pramme på Gudenåen. Det ser jo smukt ud, og det ville være et bevaringsværdigt stykke Danmarkshistorie.

Men her har ministerens sunde fornuft rådet, og derfor står vi nu med et forslag om at ophæve en lov, som blev til langt, langt tilbage i tiden, og som selvfølgelig har været benyttet gennem mange år. Men der har sandelig også været mange år, hvor den ikke har været benyttet, og derfor er det helt på det rimelige niveau, at man nu ophæver den. Jeg håber, det kan give ministeren anledning til at kigge lidt længere rundt i ministeriet og i de andre love og bestemmelser, ministeriet beskæftiger sig med, og se, om der mon ikke også skulle være andre ting, der ligger og er støvet til, og som vi lige så godt kunne få ophævet.

Fremskridtspartiet støtter lovforslaget.

#### **Bent Hindrup Andersen (EL):**

Det er jo selvfølgelig tiltalende, hvis man kunne transportere ting ved at trække dem. Det var måske det mest økologiske, man kunne forestille sig, men det er nok ikke det mest praktiske, så vi støtter selvfølgelig, at man ophæver ordningen.

I forbindelse med kommentarerne om, hvad der videre skal ske med Gudenåen, synes jeg, det er en utrolig vigtig ting at finde et optimalt kompromis, som jeg vil kalde det, om Tangeværket. Samtidig håber jeg, at den megen interesse for at få et bedre miljø og et kulturlandskab til at vokse op omkring Gudenåen også kunne medføre, at man fik sat en stopper for planerne om at gennemføre motorvejsstrækningen i området. Jeg håber, at den lokale vilje til at forsvare miljøet også kan få støtte hos miljøministeren til sin tid, så den kan være med til at standse motorvejsplanlægningen i området.

**Sonja Albrink (CD):**

Gudenåen har haft en stor betydning for pramsejlad i masser af år, men transportsituationen har ændret sig, som også tidligere ordførere har nævnt, og Tangeværkets problemer får vi drøftet i udvalget. Så jeg kan kun sige her til sidst, at CD tilslutter sig lovforslaget.

**Miljø- og energiministeren (Svend Auken):**

Jeg vil gerne sige tak for de mange smukke ord om dette epokegørende lovforslag, og jeg tillader mig forsigtigt at antyde, at det har mulighed for at blive vedtaget her i Folketinget, inden vi tager på sommerferie.

Jeg vil dog advare imod at tro, at vi også kan nå at løse Tangeværkets problemer inden sommerferien. Nu kører der en lokal debat, hvor folk engagerer sig på livet løs, og jeg synes, den debat skal have lov til at køre videre. Jeg synes, den er spændende, jeg synes, der er kommet masser af godt materiale frem, så lad dem dog få lov til at diskutere, i stedet for at vi altid skal kortslutte alting, før diskussionen er overstået. Vi har alligevel ikke – medmindre vi er parat til at trække den helt store pung frem – mulighed for at gøre noget ved problemet før i forbindelse med en eventuel koncenssionsfornyelse år 2001, så der er god tid til at få drøftet spørgsmålet igennem, og det vil jeg gerne give de lokale kræfter, som engagerer sig så stærkt i det, mulighed for.

Men jeg vil gerne sige tak til ordførerne for de smukke bemærkninger om regeringens lovforslag.

Hermed sluttede forhandlingen.

**Afstemning**

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

**Formanden:**

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Miljø- og Planlægningsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

**4) Første behandling af lovforslag nr. L 90: Forslag til lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse. (Anvendelse af forordninger).** Af miljø- og energiministeren (Svend Auken). (Fremsat 29/11 95).

Lovforslaget sattes til forhandling.

**Forhandling****Lis Greibe (S):**

Det er med stor glæde, jeg i dag går på talerstolen og på Socialdemokratiets vegne støtter lovforslag nr. L 90.

Jeg er som valgt i Sønderjylland ofte blevet konfronteret med problemerne vedrørende affaldsturismen, og jeg ved, hvorledes følelsen af afmagt har præget de lokale myndigheder. Affaldet har også andre adgangsveje til Danmark, men transporten over den dansk-tyske grænse har været den mest omtalte og markante.

»Tyskland drukner i affald« var avisoverskrifterne for snart 2 år siden, og Tysklands affaldsproblem blev Danmarks. Tyskland producerer godt 230 mio. t affald om året, og efter at den tyske industri er blevet pålagt at tage emballage tilbage og man har udstukket ambitiøse mål for genanvendelsesprocenten, har landet slet ikke haft kapacitet til at genanvende så meget af affaldet som foreskrevet.

EU-forordningen om kontrol af affaldstransport over grænserne trådte i kraft den 6. maj 1994 og blev fulgt op af en lovbekendtgørelse, hvoraf det fremgik, at Miljøstyrelsen var den kompetente myndighed. Men inden kompetencen var blevet placeret, startede en glidende strøm af lastvognstog ind over den danske grænse, og skidtet væltede ind. Ved en trafiktælling, som Sønderjyllands Amt foretog i oktober 1994 på motorvejene, blev der på blot én time konstateret 18–20 sættevognstog med fliset træaffald. Dette var ikke uden grund, for afgifterne for bortskaftelse er 15–20 gange så store i Tyskland som i Danmark, så der var penge i skidtet. Gevinster på 15.000 kr. pr. læs for danske aftagere er blevet nævnt.

Men hvorfor egentlig bekymre sig så meget om denne affaldsimport? Så længe danske forbrændingsanlæg har kapacitet hertil, kan vi vel kun være tilfredse med den tilførte tyske forbrændingsvarme. Nej, for problemet er, at det