

[Trøjborg]

1988 og 1989, og her står vi netop med et reelt problem. Jeg vil derfor spørge miljøministeren, om hun tror, vi får reduceret kvælstofbidraget fra landbruget med de forudsatte 127.000 t kvælstof i 1990.

Som bekendt forudsatte beretningen om vandmiljøplanen, at målet skulle nås bl.a. ved et fald i kunstgødningsforbruget til 250.000 t kvælstof om året i 1990. Mig bekendt er der ikke nogen tegn på, at vi er på vej til at nå dette mål. Tværtimod ser kvælstofforbruget i form af handelsgødning i landbruget ud til at nærme sig de 400.000 t om året. Det er stadig Socialdemokratiets opfattelse, at indførelse af en kvælstofafgift, en handelsgødningsafgift, er det eneste middel, der virkelig kan nedsætte forbruget af kunstgødning og samtidig sikre en betydelig bedre udnyttelse af husdyrgødningen.

Jeg vil gøre opmærksom på, at vi jo foreslog, da vi fremsatte dette forslag om afgift på handelsgødning, at midlerne herfra samtidig skulle øremærkes til investeringer i landbruget i øvrigt. Men jeg vil også godt understrege, at hovedårsagen til ammoniakfordampningen i landbruget, der er på 160.000 t kvælstof om året – et fantastisk stort tal – er, at det er billigere for landmændene at erstatte fordampningstab ved indkøb af handelsgødning, end det er at anvende bedre metoder til nedfældning af ammoniakken og til beskyttelse mod fordampning fra lagerbeholdningerne.

Fortsat er det vigtigt, at miljøpolitikken ses som et dynamisk element, og at den ses i sammenhæng med andre områder. Forebyggelse af forurening gennem indførelse af ny teknologi, der forurenar mindre, er et område, som vi må prioritere højt – og højere, end vi gør i dag. Også sammenhængen mellem energipolitik og trafikpolitik er åbenbar. Energibesparelser er vigtigt for vor klodes overlevelse. Vist kan vi rense for svovldioxid og kvælstofilter, hvis vi vil, men den store fare ved forureningen med kuldioxid, drivhuseffekten, som vi kalder den, undgås alene ved en nedsættelse af energiforbruget. Derfor er energibesparelser nøje sammenhængende med en ansvarlig miljøpolitik.

Også en trafikpolitik, der støtter den kollektive trafik, må prioriteres højt, ikke mindst for at begrænse bilernes forurening i lokalområderne, der jo lukkes ud i det, jeg vil kalde børnehøjde. En trafikpolitisk indsats er nødvendig, for selv om vi indfører katalysatorkravet vedrø-

rende nyindregistrerede biler, går der omkring 20 år, inden den danske bilpark er udskiftet.

Jeg vil sige til miljøministeren, at besvarelsen som var mest omfangsrig vedrørende den internationale indsats, er helt tilfredsstillende, og jeg kan sige, at vi Socialdemokrater er meget tilfredse med det initiativ, hr. Anker Jørgensen tog til indkaldelse af Nordisk Råds Præsidium den 13. juni. Det finder vi godt og vigtigt, og vi synes også, det er fint, at Norge og Sverige nu tager initiativ til at iværksætte planer med samme indhold som den danske vandmiljøplan. Det er derfor – vil jeg også sige – det er så vigtigt, at vores plan, der er fin på papiret, ikke alene er en papirplan, men netop er en plan, der giver resultater, og som virker i praksis.

Den internationale indsats er vigtig, og den bliver mere og mere vigtig. Jeg synes, det kan siges, at den tidligere miljøminister, hr. Chr. Christensen, ydede en god indsats på dette felt, og jeg synes også, der er grund til at opfordre den nye miljøminister til at gøre en stor indsats på området for at nå internationale resultater. Det synes jeg – vil jeg afslutningsvis sige – ville være forstandigt, ligesom jeg i øvrigt, når det gælder miljøpolitikken, vil mene, at det vil være forstandigt, hvis miljøministeren retter sine kommende udspil vedrørende miljøpolitikken til Socialdemokratiet. Det vil også tjene naturen bedst.

**Arne Melchior (CD):**

Jeg vil gerne sige tak til kredsen af ordførere, der har tilladt, at CD afgiver sin melding på dette tidspunkt på grund af anden virksomhed her i huset.

Jeg vil gerne takke miljøministeren for redegørelsen, som vi i CD finder særdeles fyldestgørende og også særdeles velformet – hvis jeg må have lov til at give udtryk for det. Den er klar, det er en hel handlingsplan, det er en opsummering af, hvad der foreligger, og vi er tilfredse ikke alene med den iver, men også med den forstandighed, som er indbygget i denne redegørelse, som vi er helt klar til at tage til efterretning.

**Ahlmann-Ohlsen (KF):**

I 1981 var miljøbeskyttelsesloven til revision. I den forbindelse gav den daværende miljøminister en redegørelse til Folketinget, som tydeligt påpegede de alvorlige trusler mod kvalite-