

[Margrete Auken]

Jeg tror, det er meget vigtigt, at vi samtidig er i stand til at fremlægge forslag, som ikke er for abstrakte, som altså ikke kun drejer sig om udledningsnormer og -tal, eller som er uigennemsigtige på den måde, at man ustandselig får fornemmelsen af, at det er nemt at komme uden om de krav, der stilles. Det er jo karakteristisk for vores miljølovgivning, at den i det store og hele ikke forbyder forurening – det, den forbyder, er ulovlig forurening – men regulerer forureningen sådan med venlig hensyntagen til de økonomiske interesser.

Sagt anderledes: Det, vi skal i gang med, er naturligvis at forebygge forureningen. Vi skal ikke lave affaldshåndtering – jo, det skal vi naturligvis, men vi skal forhindre, at affaldet kommer. Vi skal ikke lave røgrensning, vi skal ikke indføre udledningsbegrænsninger; vi skal undgå, at problemerne opstår.

I spørgsmålet om landbruget, som jeg i øvrigt ikke synes at der har været nogen hetz imod – det har jeg også sagt til den konservative ordfører – synes jeg, man godt kan påpege, at vandmiljøplanen giver et rimeligt billede af nærings-saltbelastningen, men den kommer let til at fremstå som indeholdende en række temmelig omkostningskrævende og belastende indgreb i landbruget, og den rummer ikke i sig opfordringerne til de rigtige løsninger, der består i, at man går i gang med at satse på og opmuntre til at støtte andre dyrkningsmetoder, sådan at vi vil få et bæredygtigt landbrug inden for en år-række, som også befolkningen kan øjne, og som ikke bare ligger ude i et fjernt Utopia engang på den anden side, hvor man så kan sige, at verden måske for længst er gået under.

Tilsvarende med energiproduktionen. De 4-5 vigtige områder i denne forbindelse er jo landbruget, energiproduktionen, industrien og trafikken, og i energiproduktionen oplever vi jo også, at man kommer med sine rensningsforslag. Her synes jeg og vi i SF, at det har været beskæmmende, at Danmark pludselig kommer ind og virker som en bremse. Jeg tænker på, at hvis man overførte den argumentation, vi har brugt, nemlig at vi først skal have vores egen teknologi, hvor svært bliver det så ikke for lande, som er langt vanskeligere stillet, end vi er, at opfylde stillede krav. I stedet burde vi sige: Vi underkaster os nu de skrappe krav. Vi kan bedre end nogen andre gøre det. Vi har råd til det, og vi er trods alt langt i retning af at have udviklet de metoder, vi skal bruge.

Men det interessante ved de forslag, som foreligger til debat i f.eks. EF, er jo, at det er rensningsforslag. Der er ikke meget om energibesparelser og energiomlægninger, og det er jo det, vi skal komme med. Vi skal foreslå, at vi får lavet en energiproduktion, der ikke forurenere, først og fremmest selvfølgelig ved naturgas og senere, i det omfang det virkelig lykkes for os – og det skal det – ved vedvarende energi.

Og så er energibesparelser alfa og omega i dette her. Brundtland-kommissionen anbefaler, som det er kendt for de fleste, der er til stede her i salen i øjeblikket, at vi inden for de næste 50 år har fået halveret vores energiforbrug. Her skulle Danmark have alle tiders chance for at være forrest i den teknologiske udvikling og kunne gøre disse ting, og jeg er overbevist om, at hvis man spurgte vores miljøminister og hendes parti, ville det også være det, de ville slå på, men det er ikke det, der er blevet slået på.

I f.eks. EF kører vi på rensningsstrategien i stedet, og det er ikke en bæredygtig udvikling. Men i øvrigt vil fru Lone Stig Andersen senere komme ind på nogle konkrete forslag om dette, for jeg mener, det er vigtigt i alle disse ting, at vi kobler de lange mål sammen med meget konkrete initiativer, som man kan gå i gang med allerede nu både på det offentlige og på det private plan.

Den sidste vigtige bidragyder til næringssaltforureningen, der kommer til havet via luften – og en meget stor del af belastningen af havmiljøet stammer jo fra luften, halvdelen vel – er trafikken. Det vil jeg godt gøre lidt mere ud af, dels fordi det er noget, jeg arbejder med, dels fordi det alt for sjældent tages ind i debatten.

For lige at give et billede af, hvor stor belastningen er, vil jeg henvise til Miljøministeriets luftforureningsredegørelse, der kom i april. Heri står der, at i 1980 var bilernes bidrag til kvælstofforureningen 75.000 t. I 1980! Det siger noget om, hvordan det så ser ud i dag. Tallet må være vokset.

Man har længe vidst dette her, og det er også dukket op her og dér, men debatten har indtil for få måneder siden næsten udelukkende været koncentreret om indførelsen af katalytisk efterbrænding.

Sagen er desværre, at ligegyldigt hvor fine krav vi finder frem til og det lykkes os at få indført, er tidsperspektivet for forbedringer her alt for langt. Hvis ikke vi griber ind på den anden må-