

en offentlig debat om, hvor færgerne skal sejle, og hvilke konsekvenser det i det hele taget vil få for miljøet.

I den forbindelse håber vi, at ministeren er indstillet på, at den måde, det skal håndteres på, betyder, at vi ikke i fremtiden vil kunne opleve, at hurtigfærger sejler inde i naturbeskyttelsesområderne. Det er et stort problem, har vi kunnet iagttage ved Samsø, at færgerne sejler inde i naturbeskyttelsesområderne.

Jeg mener også, at det er principielt forkert, at der bliver givet dispensationer til at sejle i de meget værdifulde områder med skader til følge, når Danmark i international sammenhæng skal forsvare beskyttelsen.

Der er også i lovforslaget lagt op til, at der skal være en overgangsordning for eksisterende færger, og i den forbindelse er vi naturligvis meget interesseret i at høre, hvilke forestillinger ministeren har med hensyn til tidsplan, og hvordan det i øvrigt skal foregå med at få vurderet de eksisterende færger.

Vi ved jo, at færger er det mest energislugende transportmiddel, der findes. Det er her for nylig vurderet af Energimiljørådet. Derfor mener vi faktisk, at det burde følges op, sådan at vi kunne få dels indført energiafgifter, dels at der blev en pligt til at lave et egentligt miljøregnskab for en sådan færge, når den skal godkendes. Så kunne det også indgå i den samlede vurdering af, hvorvidt det ville være anbefalelsesværdigt at godkende en færgerute.

En del af forslaget indebærer også, at der skal føres affaldsjournaler, og vi mener, at det er meget nødvendigt og stærkt påkrævet, at der bliver bedre kontrol med affaldsmængderne på færgerne.

Der er også en ændring med hensyn til dumpning. SF's holdning til dumpning er, at man skal søge at undgå at dumpe forurenende stoffer. Havet skal ikke være nogen losseplads. Man skal først og fremmest forebygge, at der kommer disse affaldsstoffer, men ellers skal man forsøge at håndtere det på land, sådan at dumpning altså bliver en nødløsning, noget, man ikke bare nemt kan gøre.

Lovforslag nr. L 227 mener vi også er et fremskridt. Her bliver der skabt mulighed for, at man kan beskytte kysten og foretage vurderinger i forbindelse med godkendelse af en rute for en hurtigfærge.

Alt i alt mener vi, at der her gøres gode fremskridt for at få iværksat den nødvendige regulering af det hurtigtvoksende transportområde. Vi

ønsker at gå konstruktivt ind i udvalgsarbejdet og vil gerne se nærmere på enkeltdele og på, om vi muligvis kunne få det med miljøregnskabet ind i lovforslaget.

Ulla Solvang (RV):

Jeg skal også for disse to lovforslags vedkommende fremføre fru Elsebeth Gerner Niensens ordførertale:

Hurtigfærgerne har vist sig at give en række miljø- og i øvrigt også andre problemer. Flere gange om dagen sejler de med høj fart gennem følsomme fuglebeskyttelsesområder. Store hæk-bølger slår ind på kysterne og vælter småbåde og folk, der bader, omkuld. Sandbanker og diger eroderes, og dertil kommer støj- og luftforureningsproblemer.

I Hurtigfærgeudvalgets rapport fra januar konkluderer det, at den gældende lovgivning er utilstrækkelig til at gribe ind over for disse problemer. Vi er derfor tilfredse med, at miljøministeren og trafikministeren nu får hjemmel til at regulere sejladsen.

Den kommende godkendelsesprocedure, der jo gælder nye såvel som eksisterende færgeruter, giver således mulighed for at regulere både bølgehøjde, støj og røg samt hastighed, sejlfrekvens og ruteføring. Det er efter vores mening et godt redskab, der betyder, at vi i fremtiden kan undgå de problemer, sejladsen indtil nu har givet anledning til.

Vi er samtidig klar over, at lovforslagene ikke løser alle problemerne med hurtigfærgerne. Det gælder især energiforbruget, hvor hurtigfærgerne jo ifølge udvalgets rapport bruger 2-5 gange mere energi end de konventionelle færger. Vi så gerne, at det blev muligt at anvende miljøbeskyttelseslovens princip om renere teknologi i forbindelse med færgesejlads, og vi bakker fortsat op om, at fly og færger skal kunne pålægges en energiafgift i lighed med andre transportformer. Vi ser frem til Energimiljørådets arbejde med disse spørgsmål.

Et andet problem, der ikke bliver løst i denne omgang, er sikkerheden, hvor vi jo for nylig i fjernsynet kunne se en kutter blive sejlet ned af en hurtigfærge. Det glæder os, at erhvervsministeren nu er i gang med at se på reglerne, så vi for fremtiden undgår ulykker af den karakter.

Ændringsforslaget til § 26 åbner for, at det i fremtiden vil være muligt at opgrave havbund uden for Vadehavet. Vi er i Det Radikale Venstre klar over, at det kan påføre statshavnene øgede udgifter, men den pris må vi betale, hvis