

ge heraf ikke sker ændringer i hverken antallet af flyafgange eller i det indsatte materiel. Den negative påvirkning af det samlede miljøregnskab skyldes i dette tilfælde den øgede togtrafik.

Et sådant scenarie er formentlig det mest realistiske, under de gældende pris- og rejsetidsforhold og med den rolle Københavns Lufthavn har i SAS's trafikstruktur.

Miljøregnskabet udvikler sig positivt, hvis flere togafgange medfører en markant overflytning af passagerer fra fly til tog og en deraf følgende reduktion i antallet af flyafgange og/eller en tilpasning af det indsatte materiel. Det positive bidrag til det samlede miljøregnskab kommer her fra reduktionen i antallet af flyvninger, medens et eller flere ekstra nattog påvirker miljøregnskabet i negativ retning.

Til bedømmelse af en eventuel nettovirkning har Trafikministeriet på basis af TEMA-modellen foretaget et groft skøn over energiforbruget ved en rejse mellem Oslo og København med henholdsvis fly og tog. Tallene skal tages med forbehold, idet energiforbruget er baseret på oplysninger om togtrafikken og indenrigsflyvningen i Danmark samt et skøn over afstanden mellem København og Oslo. Specielt for togtrafikken er det usikkert, om energiforbruget i danske tog kan sammenlignes med energiforbruget i svenske og norske tog.

Et fly af typen MD-81 skønnes at bruge ca. 100 GJ på den nævnte rejse. Et fly af typen Fokker F-50 skønnes at bruge ca. 35 GJ.

Et tog med et energiforbrug svarende til et IC3-tog skønnes at bruge ca. 55 GJ. Et tog trukket af et elektrisk lokomotiv (EA-typen) skønnes at bruge ca. 45 GJ.

Med hensyn til spørgsmålet om, hvordan miljøregnskabet påvirkes af at nattogene drives frem ved hjælp af el baseret på vedvarende energi, så afhænger virkningen af, hvilke forudsætninger der gøres om strukturen i den samlede energiforsyning, efter at nattogene begynder at køre på vedvarende energi.

Sker der ingen ændringer i energiforsyningsstrukturen, bliver resultaterne som ovenfor. I stedet for at anvende den vedvarende energi til f.eks. at opvarme boliger, anvendes den til at køre tog, medens den energi, der før blev brugt til at køre tog nu bruges til at opvarme boliger.

Erstatter den vedvarende energi, der bruges til at fremføre nattog, et hidtidigt forbrug baseret på fossile brændstoffer, er det klart, at det

samlede miljøregnskab vil blive forbedret i forhold til det ovenfor beskrevne. Forbedringen stammer her fra ændringen i den samlede energiforsyningsstruktur og ikke isoleret fra, at nattogene kører på vedvarende energi.

Spm. nr. S 2540

Til statsministeren (6/7 99) af:
Ellen Kristensen (V):

»Kan statsministeren redegøre for, om den danske regering havde to atompolitikker under den kolde krig - en for det kontinentale europæiske Danmark og en for Grønland?«

Begrundelse

Begrundelsen for spørgsmålet er de af det amerikanske rigsarkiv i Washington fornylig frigivne dokumenter, der refererer samtaler mellem amerikanske diplomater og to officerer i det danske forsvar, forsvarschef, general Kurt Ramberg og admiral Sven Thostrup.

Da dokumenterne skaber tvivl om den danske regering havde to atompolitikker i perioden 1957 - 1968, ønsker spørgeren en redegørelse fra statsministeren.

Svar (21/7 99)

Statsministeren (Poul Nyrup Rasmussen):

En samlet redegørelse for perioden under den kolde krig er udarbejdet af Dansk Udenrigspolitisk Institut (DUPI) i rapporten »Grønland under den Kolde Krig«. Jeg skal derfor henvise til denne rapport, som belyser dette emne.

Spm. nr. S 2541

Til statsministeren (6/7 99) af:
Ellen Kristensen (V):

»Kan statsministeren redegøre for, om det var i strid med den danske atompolitik at indføre kernevåben i Grønland i perioden 1957-1968?«