

[Kaj Poulsen]

har været galt med hensyn til placeringen af ordrerne i Vesttyskland, er, at man ikke har spurgt de værfter, som kan udføre disse ordrer. Jeg bad ministeren om at bekræfte, at man ikke forlods ville udelukke skib nr. 3, 4, 5 – eller 10 og 12, som ministeren tilføjede – fordi man har nogle forhandlinger om nogle gamle ordrer – hvad det så end er – men at danske værfter vil få mulighed for at afgive tilbud på dem. For det kan vel ikke være meningen, at den samlede danske værftsindustri skal straffes, fordi man har forhandlinger om gamle og forhenværende ordrer. Dette her er ødelæggende for dansk værftsindustri, ødelæggende for dansk beskæftigelse og alt for dyrt for statskassen.

Ministeren for offentlige arbejder (Nør Christensen):

Det sidste – at det er altødelæggende – kan jeg bestemt ikke være enig med hr. Kaj Poulsen i.

Til hr. Stavad kan jeg sige, at jeg er overbevist om, at vi ikke befinder os på kanten, men på den rigtige side, endda på den gode side. Jeg skal i øvrigt henvise hr. Stavad til debatten om den trafikpolitiske redegørelse, hvor et flertal her i Folketinget pålagde mig at sørge for, at der skulle være så mange midler som gørligt til den kollektive trafik. Jeg mener derfor stadig væk, at jeg er i nøje overensstemmelse med det flertal i Folketinget, som for 14 dage siden diskuterede den trafikpolitiske redegørelse.

Tidsfristerne – det er et svar til hr. Lohmann – skyldes, at man ønsker prinsessefærgerne indsat på Helsingør-Helsingborg-overfarten inden sommerperioden – det vil sige i slutningen af maj og i slutningen af juni – og det tidspunkt vil færgerne kunne leveres til, og således vil de kunne gå ind i konkurrencen.

Jeg vil gerne sige til hr. Kaj Poulsen, at der med hensyn til færgerne 3, 4, 5, 10 eller 12 ikke bliver udelukket nogen, og at vi straffer ingen.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Spm. nr. S 1024

2) Til *miljøministeren* af:

Albrechtsen (VS):

»Vil ministeren nu erkende, at efter meldingerne om situationen i Århus Bugt må der ske en opstramning af handlingsplanen for havmiljøet, så der gennem bindende foranstaltninger sker en omgående og 100 pct. sikker nedskæring af kunstgødningsforbruget?«

Skriftlig begrundelse

I svaret af 8. april 1987 på spørgsmål nr. S 974 om iltsvindet i Kattegat (ved Nordsjællands kyst) erkender ministeren, at dette hænger sammen med de stigende koncentrationer af næringssalte, især kvælstof.

Nu kan Aarhus Stiftstidende den 9. april 1987 oplyse, at problemet er det samme i Århus Bugt. Også her er der nu – på trods af årstiden – konstateret iltsvind. Det er påvist af Århus Amtskommune.

Amtsbiolog Jytte Heslop Christensen siger ifølge avisen, at situationen er nået til et yderpunkt, hvor naturen ikke længere kan klare, at havet dækkes af is.

Meldingerne fra Nordsjællands kyst var altså ikke et tilfældigt lokalt problem, men forvarslet om et regulært miljøsammenbrud.

I den situation er en række politikere mest optaget af, hvordan man kan få gennemført udsættelser i handlingsplanen for havmiljøet. I stedet for at snakke om udsættelser bør debatten nu dreje sig om, hvordan man hurtigt kan stramme indsatsen op. Vi ved, at det hurtigste og sikreste middel er en direkte begrænsning i forbruget af kunstgødning. Her kan belastningen af naturen hurtigt og effektivt nedsættes, hvor mange andre midler virker noget langsommere.

Albrechtsen (VS):

Jeg kan huske, at man i sin tid, da meldingerne om fiskedøden kom, bl.a. fra Norddjurslands kyst, fik at vide, at det nok var lokale fænomener og sådan noget. Nu har alle erkendt, at forureningen var årsagen. Nu foreligger meldingerne om iltsvindsvanskeligheder også om vinteren, og så kommer der også umiddelbart forklaringer om, at det nok er noget lokalt ved Nordsjællands kyst, hvorefter vi får oplysningerne om, at det altså nu også finder sted i Århusbugten om vinteren. Jeg vil gerne på den baggrund spørge, hvilke opstramninger af handlingsplanen for havmiljøet det vil give anledning til.