

om, hvad det ville betyde for vækst i biltrafik, hvad det ville betyde for CO₂-udledning, hvad det ville betyde for forureningen i øvrigt, hvad det ville betyde for støj, hvad det ville betyde i forhold til de alternativer, der kunne have været, hvis man havde brugt pengene til udbygning af den kollektive trafik – hvis det var den type oplysninger, forslaget lagde op til at få, så synes vi, det havde været en rigtig god idé.

Eller et andet eksempel: Hvis man – når vi skal fjerne kvælstof og kvælstofudvaskning for at få et bedre vandmiljø – så lagde meget mere vægt på at fjerne kvælstoffet dér, hvor det er billigst at gøre det, og hvor man får mest miljø for pengene og benyttede de informationer, vi har i forvejen, om at det allerbilligste sted at reducere kvælstofudledningen er ude på marken, i landbruget, og derfor brugte instrumenter til at sikre det.

Hvis det var den type beslutningstagnung, der var blevet lagt op til i det pågældende beslutningsforslag, så havde det været en rigtig god idé; men det er det ikke.

Det, der lægges op til i det her beslutningsforslag, er udelukkende at lave en forstærket indsats for en økonomisk vurdering og en social vurdering af miljøforslagene, og det er der, skævheden efter vores opfattelse ligger.

Vi vil også gerne være med til, og det understreger jeg, at lave mere kvalificerede økonomiske, beskæftigelsesmæssige og sociale konsekvensvurderinger af miljøpolitikken. Det tror vi faktisk, vi kan få en bedre miljøpolitik ved at gøre. Og det sker jo faktisk i stort omfang allerede nu, at man bruger miljøøkonomien og den økonomiske værdisætning til at undersøge forskellige projekter. Det er bl.a. baggrunden for, at vi, når vi laver skovrejsning og naturgenopretning, i høj grad lægger vægt på at beskytte grundvand og lave det bynært, fordi her får vi temmelig mange gevinster på en og samme tid for de investerede kroner.

Så når vi afviser det her forslag, er det ikke, fordi vi nødvendigvis er uenige i at lave en bedre vurdering af miljøforslagene ud fra den totale bæredygtighedstankegang, men fordi vi kun har den ene del, nemlig miljøforslagene, med og ikke alle de andre forslag om den generelle udvikling i samfundet, om den generelle økonomiske politik, om trafikpolitikken, om landbruget osv.

Hvis vi kunne samarbejde om at få en mere afbalanceret og mere dækkende beskrivelse af alle lovforslag, hvad der selvfølgelig er et meget

stort arbejde, og derfor skal den indsats også prioriteres, men hvis vi kunne samarbejde om det, så begyndte der at være visioner i det.

(Kort bemærkning).

Hans Christian Schmidt (V):

En stor del af arbejdet ved sådan en første behandling går jo bl.a. ud på at finde ud af, hvor der kan være muligheder for at få et flertal for sådan et forslag. Og jeg synes sådan set, at hr. Jørn Jespersen lægger op til noget her.

Hvis jeg har forstået det rigtigt, så siger hr. Jørn Jespersen, at man skulle gå ind og tage flere områder med end kun miljøforslagene. Sådan forstod jeg det. Det synes jeg er en overvejelse værd.

For at være helt sikker på, at jeg har forstået hr. Jørn Jespersen rigtigt, vil jeg så bare godt spørge hr. Jørn Jespersen, om han er enig i, at det med de økonomiske indikatorer, sociale indikatorer, altså dem, der er nævnt for de her tre institutioner, er ting, der så skal gå ind. For jeg hørte godt, at man sagde, at der var nogle miljøsynspunkter, hvor jeg i øvrigt fuldstændig deler hr. Jørn Jespersens holdning, nemlig at det ville være rimeligt, at man, når man vedtog noget, fik nogle vurderinger af det, så man havde mulighed for at prioritere og vurdere, hvad der var godt i forhold til det andet. Det synes jeg sådan set er rigtigt.

Det, jeg så bare vil spørge om, er: Er hr. Jørn Jespersen enig i, at resten af indikatorerne selvfølgelig også skal indgå?

(Kort bemærkning).

Jørn Jespersen (SF):

Det korte svar er ja.

Jeg tror, at alle er enige om, at definitionen på bæredygtighed er den, der også er refereret i bemærkningerne til beslutningsforslaget. Det er at skabe muligheder for kommende generationer for at have mindst samme muligheder for at udvikle sig på en konstruktiv måde i deres samfund, som vi har i dag, med hensyn til økonomi, beskæftigelse, sociale forhold og miljø og sikre bæredygtighed på alle disse områder og en sammenhæng på alle disse områder.

Derfor er vores grundlæggende synspunkt, at vi skal arbejde meget mere med at se på konsekvenserne af de lovforslag og de overordnede politikker, vi har, på alle områder. Efter vores opfattelse er der en meget stor mangel, når vi f.eks. ser på hele transportsektoren. Der har vi ikke overblik over, hvordan miljøkonsekvenser-