

[Helge Adam Møller]

Jeg må også spørge: Hvad med ellerter? Jeg er selv en af dem, der i 14 dage har kørt i en ellerter, og det er et fantastisk dejligt køretøj. Var det måske ikke rimeligt, hvis man nu vil have dette indført, at også ellerterne blev undtaget?

Mit sidste kritikpunkt: Hvorfor skal pengene gå i en stor central fond? Det virker da urimeligt. Der står »fond« i ental alle de tre steder, det er nævnt. Hvis man gennemfører forslaget, mener jeg, pengene alene burde anvendes af den kommune, der laver foranstaltningen. Det kan ikke være rigtigt, at det er os i Folketinget, som skal dirigere og styre unødvendigt.

Lad mig så nævne en enkelt fordel ud over dem, som forslagsstillerne selv har listet. Der er jo den positive ting i lovforslaget på baggrund af, at vi næsten alle ønsker øget kommunalt selvstyre, at man må sige, det er noget, vi lægger op til den enkelte kommune; de kan beslutte det eller lade være. Men hvis man vil følge den tanke, så mener jeg i hvert fald også, at man under alle omstændigheder må sige, at pengene må blive i kommunen, og at det er kommunen, der suverænt kan bestemme, hvad pengene skal bruges til. Efter min mening må kommunerne kunne vælge den ene eller den anden eller den tredje slags trafikforanstaltninger, men de må også kunne bruge pengene til noget helt andet. Det kan ikke være rigtigt, at vi dirigerer det herfra, når det er unødvendigt.

Min konklusion er, at jeg synes, vi skal følge det forslag, som trafikministeren lægger op til. Lad det indgå i de overvejelser, der er om en handlingsplan, der omfatter trafikstyring, miljø, skatter og afgifter. Der er gode tanker i det, men der er bestemt også masser af ting, som jeg ikke synes er rigtige eller rimelige.

Mejdahl (V):

Biltrafikken i bycentre har tid efter anden givet anledning til debat, fordi problemerne har været flersidede.

Kommunerne har i vid udstrækning taget sig af problemerne ved at lave gågader, bilfrie områder, hastighedsbegrænsninger i form af skilting, bump og indsnævring af kørebanen m.v.

I det foreliggende lovforslag fokuserer SF på miljøproblematikken og foreslår, at kommunerne får mulighed for at indføre en miljøafgift på biltrafik inden for en nærmere fastlagt betalingsring omkring centrale byområder. § 5 understreger, at lovforslaget især er møntet på hovedstaden.

På nuværende tidspunkt er Venstre ikke parat til at give kommunerne mulighed for at opkræve en miljøafgift og dermed pålægge privatbilismen øgede omkostninger. Det er der flere årsager til.

Københavns Kommune, som forslaget især er møntet på, er for det første tilsyneladende ikke parat til at gøre brug af den mulighed, som lovforslaget vil give, og det tager jeg som udtryk for, at problemstillingen ikke er så enkel endda.

For det andet vil det være forkert at foregribe den handlingsplan, som regeringen har besluttet skal udarbejdes med henblik på at opstille mål for hele transportområdet.

For det tredje viser de gadeluftforureningsmålinger, som Miljøkontrollen i Københavns Kommune for tiden foretager i Holmbladsgade, jo ikke, at det er en hastesag.

For det fjerde: Den teknologiske udvikling skrider også fremad på dette område til gavn for miljøet. Blyforbruget i benzinen er fra 1977 til 1987 faldet fra 1250 t til 210 t, og fra den 1. oktober 1990 er der krav om katalysatorer på nye biler. Også den foranstaltning må man formode trækker i den rigtige retning.

Jeg skal på Venstres vegne afvise lovforslaget uden at gå ind i forslagets enkeltelementer.

Ernst B. Schmidt (FP):

Vi i Fremskridtspartiet mener nok, at det er forurenere, der skal betale. Det er et godt princip, og det vil vi ikke vige fra, men at diskriminere og lave københavneri på denne måde kan vi i hvert fald ikke se kan være rimeligt. Vi mener oven i købet, det er meget asocialt, at man vil indføre nogle afgifter, som skal være så høje som muligt. Det vil i sin dybeste konsekvens sige, at den lille mand overhovedet ikke har råd til at køre rundt i København.

Fremskridtspartiet kan ikke støtte lovforslaget, men vi vil gerne være med til at bekæmpe forureningen, bl.a. dette forslag.

Larsen-Ledet (RV):

Biltrafikken i byerne har mange steder fået et omfang, som giver anledning til bekymring. Trafikken bliver meget tæt og dermed hård ved svage trafikanter. Trafikken giver også forureningsproblemer, som vi ikke kan lukke øjnene for. Det er gamle bygninger, det er kunstværker, som tager skade. Vi, der lever i det nuværende forbrugersamfund, har selvfølgelig et an-