

[Tove Lindbo Larsen]

Sidste gang talte vi om, at forslaget var for detaljeret. Det er nu blevet forbedret lidt, idet nogle detaljer er flyttet fra lovparagraffer til bemærkningerne til lovforslaget, og det synes jeg er udmærket.

Der er ganske mange mennesker, der bliver berørt, hvis kommunerne beslutter sig for at indføre, hvad man populært kalder bompenge. Lad mig nævne erhvervstrafikken, forsyningsbiler, transporten mellem bolig og arbejde og så selvfølgelig de områder, som lovforslaget undtager.

Men nu er det jo ikke altid, det frie transportvalg er til stede, for der er forskel på, hvilke offentlige transportmidler der er til rådighed, afhængigt af hvor man bor. Tænk f.eks. på Amager, som jeg så ofte har talt om her i salen. Der har man stadig ikke S-tog til rådighed, men kun bus.

Man har ikke meget indflydelse på, hvor ens arbejdsplads geografisk er placeret i vore dage. Med næsten 300.000 arbejdsløse er det jo ikke det første, man spørger om, når man skal skaffe sig et arbejde.

Også jeg skal selvfølgelig henvise til, hvad jeg sagde ved sidste førstebehandling, og slutte med at sige, at vi betragter betalingsring som en af mulighederne for at skabe et bedre miljø. Jeg ved, at Københavns Kommune har skønnet, at en betalingsring vil begrænse biltrafikken med gennemsnitlig 5 pct.

Kommunen har besluttet at begrænse antallet af parkeringspladser i bykernen og at forhøje parkeringstaksterne, og det vil formentlig betyde en begrænsning af biltrafikken i bykernen med ca. 10 pct. Der skal altså mange forskellige initiativer til, før man kan opnå det mål, man har sat sig.

Men lad os arbejde videre med det i udvalget. Vi nåede jo ikke så langt sidste gang, så der er lidt at tage fat på denne gang også. Vi vil gå positivt ind i udvalgsarbejdet.

Helge Adam Møller (KF):

Det tegner jo til en dacapoforestilling. De første tre taler har været nøjagtig de samme som for 8 måneder siden. Og det får da også mig til at starte med at konstatere, at lovforslaget er overflødigt, i hvert fald på nuværende tidspunkt.

Jeg siger ikke, at der ikke er elementer i forslaget, der kan være rigtige eller hensigtsmæssige, men at behandle det nu er overflødigt.

Som flere har været inde på, behandlede vi nøjagtig det samme forslag – minus nogle små detaljer – for 8 måneder siden, og dengang var meldingen jo klar fra et flertal af Folketingets partier. Jeg kan sige, at De Konservative, Venstre, Radikale Venstre, CD og Kristeligt Folkeparti alle sammen efter at have haft positive og negative meldinger om enkeltdele konkluderede, at det var bedst at se det i en sammenhæng – netop det samme, som trafikministeren konstaterede for 8 måneder siden og for 10 minutter siden: en sammenhæng med alle de øvrige elementer.

Fremskridtspartiet var dengang klart imod, og så havde Socialdemokratiet – ikke overraskende – den samme holdning, som fru Tove Lindbo Larsen nu lige har givet udtryk for. Der var altså ikke noget flertal for at behandle det i substansen før den samlede plan, og derfor er det overflødigt at gentage det. Derfor vil jeg ikke gå ind i detaljerne. Jeg kom med nogle, kunne man sige, plusbemærkninger og nogle negative bemærkninger sidst, og vi har samme holdning som for 8 måneder siden.

En enkelt kommentar til den stigende luftforurening, som SF konstaterer i byerne: Der er jo da i hvert fald sket én positiv ting siden for 8 måneder siden, nemlig at alle nye personbiler pr. 1. oktober, når de er over 2 liter, skal have katalysator. Og det bliver også indført for de mindre biler om 11 måneder.

Det har jo medført, at en ny personbil, som man køber i dag, forurener nøjagtig en tiendedel af det, en af de gamle modeller købt for 8 eller 10 år siden forurener. Og det vil sige med det trods alt lave bilsalg, der er i øjeblikket, at når vi bare går 4-5 år frem, så vil luftforureningen fra personbiler her i København være halveret. Når vi er fremme ved år 2000, vil luftforureningen for privatbiler i København være nede på 10 pct. af den forurening, privatbiler giver i øjeblikket. Det er da en positiv ting. Det synes jeg da godt man kan tage med.

Min konklusion er, at forslaget skal ses i en større sammenhæng, og derfor mener jeg, at vi skal vente, til rapporten fra trafikministeren kommer om 6-8 måneder.

For øvrigt mener jeg, at spærregrænsen skal sættes op, men det er en helt anden sag.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):