

[Helge Adam Møller]

ting, vi har opnået, hvor det indimellem er min fornemmelse, at fru Margrete Auken og andre altid kun ser på det, der endnu ikke er lykkedes helt, og er negativ, og alt skal være værre og værre.

Lad mig da konstatere vedrørende forureningen i byer, hvad enten det er i Næstved, hvor jeg kommer fra, eller i København, at blyet er på vej væk fra bilmotorer, næsten halvdelen kører nu blyfrit, og den anden halvdel gør det i løbet af to eller tre år. Katalysatorer er på vej ind.

Ifølge Teknologisk Institut og andre kloge mennesker er det mange forskellige slags forurening, vi har. Det ved fru Margrete Auken alt om. Generelt kan man sige, at en moderne bil med katalysator kun forurener ca. 1/10 af én af de gamle biler. Og sådan noget som benzinforbruget: Tag en 20 år gammel bil. Den første bil, jeg havde, kørte 6 km på literen. Nu kører man 15 km på literen. Det er altså mere end en halvering og dermed også af forureningen.

Der er da en hel bunke gode ting, og jeg synes bare, det også skal med, for at debatten bliver nuanceret. Der er faktisk sket meget. Det udelukker selvfølgelig ikke, at der kan ske mere.

Jeg troede altså ikke, at katalysatorerne løste alle problemer, men jeg synes faktisk, det er et godt skridt på vejen.

#### Margrete Auken (SF):

Nej, det, hr. Helge Adam Møller sagde, var, at den reducerede forureningen til 10 pct., og så sagde jeg: Det gælder kun kvælstoffet. Derudover vil det altså tage meget lang tid, før vi får skiftet bilparken. Det kan hr. Helge Adam Møller så være imod, men bilerne er gamle i Danmark, og det er af andre grunde slet ikke så tosset.

I øvrigt vil jeg sige, at jeg har en 20 år gammel bil, der kører 12 km på literen, så det må være et ualmindelig uheldigt eksemplar, hr. Helge Adam Møller får fingre i hele tiden.

Så siger jeg også, at jeg da godt vil være positiv og være glad for, at vi fik den katalytiske efterbrænding igennem. SF var en af drivkræfterne i det. Vi havde ikke sådan jublende opbakning fra De Konservative, men det lykkedes da – og: tak, tak, tak.

Så bliver jeg altså desværre nødt til at gøre opmærksom på, at selv i konservative kredse i Vesttyskland og andre steder er man klar over,

at der må andre faktorer til også. Og det, vi så-mænd én gang til beder om, er, at vi giver kommunerne lov til at gøre noget ved det her. Jeg vil godt henvise hr. Helge Adam Møller til en artikel, der var i Der Spiegels septemбернаummer, som handler om, at bilerne nu er miljøproblem nr. 1. Selvfølgelig er det meget værre i Vesttyskland end i Danmark, men det er jo ikke ensbetydende med, at vi ikke skal prøve at gøre noget ved det i Danmark.

Så til hr. Herluf Rasmussen. Willy Brauer blev nu VS'er, men han skal nu ikke af den grund lastes; det er ikke det, der er galt. Der er lavet mange ting. Jamen altså kæreste venner, Aksel Larsen gik ind for storlufthavnen på Salt-holm, der var jo virkelig gang i tingene tidligere. Vi er blevet klogere, det er nemlig tilladt i det parti, jeg er med i.

Hvad sporvognene angår – som jeg så i øvrigt ikke skal begynde at diskutere nu – synes jeg, det er en af de ting, vi kan diskutere. Jeg tror også, jeg sagde til fru Inge Dahl-Sørensen, at jeg synes, det er en spændende debat, der er i gang om, hvordan vi løser de her miljøproblemer i byerne, i bytrafikken.

Vi har bl.a. et forslag liggende i Nordisk Råd, som er vedtaget dér. Det er nu ikke, fordi det har sat den store aktivitet i gang i de nordiske regeringer for at finde ud af noget, for der er ikke sådan dynamo på, når det drejer sig om trafik og miljø. Men dér går alle de her ting ind, og dér har vi virkelig store overvejelser, fordi sporvognene kan gøre en masse godt. De har altså det problem, at de har en vældig blokerings-effekt – som selvfølgelig er meget mindre end den, en ordentlig bilkø, en bilstrøm har – idet det i modsætning til en tunnelloøsning er ganske belastende for overfladen, men de er jo rare at køre i, fordi man kører oppe, hvor der er lys og luft osv.

Jeg synes, man skal diskutere denne her sag nøje. Men det kræver penge; det, som jo er min bekymring i forhold til bl.a. CD, er, at man har sådan et let forhold til alle de ting, man gerne vil gøre, og når vi så skal have fat i pengene, lader man bare, som om vi har råd til det hele.

Og det er de penge, vi skal have ind, og noget af det er en statsopgave. Skal vi f.eks. udbygge tunnelsystemet i København, hvor det siges nu at være en statsopgave? Ved den sidste store trafikpolitiske redegørelse, vi havde i Folketinget, erkendte så at sige alle ordførerne, at det nu