

størst? Der tror jeg simpelt hen, at der måske er tale om, at vi på en eller anden måde har en forskellig tilgang, for det er jo sådan, at der, hvor problemerne er størst, grænser man også op til andre byområder – i alt fald i Københavnsområdet – hvor man med lige så stor hæderlighed kunne sige: Her er problemet lige så stort. Og hvis der de steder er et ønske om, at man kunne indgå i kommende miljøzoner i en naturlig sammenhæng med det, der eventuelt skabes i København, synes vi, det er meget underligt, at man ikke kan tage den diskussion op.

Som sagt er ændringsforslaget jo sådan sammensat, at det overlades til ministeren at tage endelig stilling, men at man netop dér kan vurdere, om der ikke kunne skabes en indre logik og en sammenhæng til de kommende zoner. Det synes vi er mærkeligt at man ikke vil lade omfatte af forslaget.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Hr. Christian Wedell-Neergaard for et sidste spørgsmål.

(Kort bemærkning).

Christian Wedell-Neergaard (KF):

Jamen anerkender ordføreren ikke, at det at skabe miljøzoner er et stort indgreb over for transporterhvervet, og at man derfor skal gøre det med forsigtighed og der, hvor det har den største effekt?

Kl. 13.30

(Kort bemærkning).

Johs. Poulsen (RV):

Jo, vi anerkender, at det er en væsentlig ændring i den positive retning, og det er jo også derfor, vi har presset på igennem lang tid for at få skabt miljøzoner. Men det må dog være sådan, at hvis man lokalt, altså i kommunalbestyrelsen, et udtryk for et demokratisk fundament, siger: Vi synes, der også her er baggrund for sagligt, fagligt, indholdsmæssigt at indgå og medvirke eventuelt i en samlet miljøzonebetragtning – det er jo mest aktuelt i hovedstadsområdet – så synes vi, det er meget mærkeligt, at man afskæres fra at få muligheden. Vi synes, at miljøministeren burde have mulighed for efterfølgende at vurdere sagligt og fagligt, om det vil være logisk at udvide zonerne til nogle af de byområder, som jo er vokset totalt sammen, som har noget af den samme trafik, som derfor også har nogle af de samme problemer, og hvor der måske også der-

for kunne være nogle gevinster ved at inddrage yderligere områder i zonerne.

Så vi synes, det er mærkeligt. Det er en brist i den logik, der ellers kunne være i forslaget.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Tak til ordføreren. Det, der nu står tilbage, er, at vi skal have hr. Torben Hansen op som ordfører, senere hr. Per Clausen og så ministeren, som ønsker at runde af. Det er rækken. Først hr. Torben Hansen som ordfører – sådan har jeg forstået det – så senere hr. Per Clausen og så til sidst ministeren.

Torben Hansen (S):

Der skal med hensyn til det her forslag ikke herske tvivl om, at det på nogle punkter er et skridt fremad. Det tror jeg vel også, som det også har været sagt af tidligere ordførere, at hele Folketinget kan stå bag og kvittere for. Det, der så er det lidt ærgerlige i det, er, at man jo sådan set i stedet for at have taget et skridt fremad kunne have taget to skridt fremad, nogle ville også sige, man kunne have taget et syvmileskridt, fordi vi har den viden til rådighed, som vi egentlig på mange punkter har behov for. Det er jo også den viden, der har dannet grundlag for, at oppositionen i fællesskab har stillet de ændringsforslag, som vi har, både om flere kommuner, om varebiler og også om de tidsfrister, der er.

Jeg skal da beklage, at regeringen ikke har villet være med på de ændringsforslag. Jeg tror også, det er vigtigt at få rettet en misforståelse. Det er blevet sagt indtil flere gange, at det her reducerer partikeludslippet mellem 90 og 98 pct. Og det passer simpelt hen ikke.

Det, der kommer til at foregå ved det her, er: 1) varebiler er ikke med, 2) når man tager de tunge køretøjer – og det er jo så også det svar, der ligger på spørgsmål 70 – så kommer ministeren til at blande dadler og æbler, om man vil, sammen, for det, der jo sker, er, at når man tager udgangspunkt i de 90-98 pct., så handler det om vægten af partiklerne, men det, der så at sige er det allermost sundhedsskadelige i det her, og det, som den tilgængelige viden, vi har for nuværende, siger, er, at det er antallet af partikler, de helt ultrafine partikler, der er det mest skadelige.

Det vil sige, at jeg synes, man fra borgerlige ordføreres side stikker folk blå i øjnene, når man siger, at mellem 90 og 98 pct. af partiklerne forsvinder. Ja, mellem 90 og 98 pct. af vægten af partiklerne for biler over de 3,5 ton forsvinder