

med de teknologier, der er i dag, sådan set kunne forhindre. Der er 3.300 tilfælde af kronisk bronkitis, 11.000 tilfælde af akut bronkitis hos børn under 15 år, tusindvis af hospitalsindlæggelser og 2 millioner sygedage. Det er fuldstændig uacceptabelt, og derfor er det også indlysende, at der skal handles. Derfor må jeg sige, at jeg også synes, at det er skuffende med de bemærkninger, der har været fra regeringsordførerne i dag.

Der er mange ting at tage fat på. Der er i dag 485.000 varebiler i Danmark, og det her store antal varebiler bidrager jo væsentligt til partikelforureningen især i de store byer. Og de 485.000 varebiler er der sådan set ikke krav til i dag. Dem kunne vi også godt tage med i sådan en kommende runde. 485.000 varebiler svarer rent faktisk til partikelforurening fra de 50.000 lastbiler og 14.000 busser, der er i Danmark.

Der skal også partikelfiltre på alle dieselpersonbiler og nye dieselvarevogne. Partikelforureningen i de større byer skyldes jo faktisk primært dieselmotorer i trafikken, og i dag, i 2009, bliver der rent faktisk solgt dieslbiler uden partikelfilter. Folk tror, at når de går ud og køber en fin lille diesebil, er der automatisk partikelfilter på den, men det er der faktisk ikke på dem alle sammen. Det korte af det lange er, at fra 2007 til 2008 steg andelen af de helt nykøbte private dieslbiler fra 27 pct. til 43 pct. af bilkøbene. Alene der burde man gå ind og lave en ordning, der under alle omstændigheder sikrede, at alle nye dieslbiler blev købt med partikelfilter.

Det næste er SCR-katalysatorer på tunge køretøjer i miljøzonerne, og der er ikke alene rigtig god sundhed i at gøre det, da kvælstofilteren er skadelig, men der er også rigtig god samfundsøkonomi i det, og endvidere giver det også en bedre brændstoføkonomi på de køretøjer, hvor katalysatorerne er monteret. Derfor er det mig uforståeligt, at man ikke vil være med til et krav om SCR-katalysatorer på tunge køretøjer i miljøzonerne.

Når vi er ved miljøzonerne, vil jeg sige, at Socialdemokraterne også gerne ser, at vi får en markant udvidelse af antallet af byer med miljøzoner. Når vi allerede nu med sikkerhed ved, at luftforureningen fra trafikken er skyld i tusindvis af dødsfald årligt, en betydelig belastning af sundhedsudgifterne, tabt arbejdsfortjeneste, nedsat livskvalitet for rigtig mange danskere, så giver det ingen mening, at det kun er borgerne i landets fem største byer, der skal have fordelene ved miljøzonerne. Derfor skal antallet af byer,

der har mulighed for at oprette miljøzoner, også udvides.

På den baggrund og med de bemærkninger vil jeg sige, at vi gerne vil støtte beslutningsforslaget fra SF.

Kl. 15:30

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):

Tak til ordføreren. Den næste ordfører er ordføreren for Dansk Folkeparti, og det er hr. Jørn Dohrmann.

Kl. 15:30

(Ordfører)

Jørn Dohrmann (DF):

Tak for det. Man kan jo blive helt glad, når man sidder og lytter til den her debat om, at der nu endelig sker noget i dansk miljøpolitisk. Et stort skridt fremad kan vi tage på det her område, hvis ellers oppositionen er med på det. Men som så mange andre gange før er det jo igen kun, tror jeg, varm luft fra SF. Det er en ren tilståelsessag, for vi har jo diskuteret det her emne før, hvor jeg sagde: Lad os da sige, at det her skal gælde hele Danmark, i stedet for at det kun skal gælde byerne med 25.000 indbyggere. For som hr. Torben Hansen jo siger: Hvorfor er det kun de fem største byer, som har miljøzoner?

Hvorfor skal vi nu lave en ny grænse, som er 25.000 indbyggere? Hvorfor ikke sige, at det er alle de biler, der kommer over den dansk-tyske grænse eller den svensk-danske grænse, eller hvor de nu kommer fra, som skal være de mest miljørigtige biler?

Et andet spørgsmål, man kan diskutere og sidde og tænke lidt over, når man sidder og lytter til debatten her, er: Hvor mange gange har SF og deres byrådspolitikere derude stillet krav om, at når der udliciteres f.eks. buskørsel eller andre former for kørsel, skal de busser, som udfører kørslen, være udstyret med SCR-katalysatorer eller andre former for katalysatorer? Det kunne jeg godt tænke mig at få et svar på, for det må man vel kunne finde nogle statistikker frem på fra SF's side. Jeg kan bare oplyse, at der, hvor jeg har undersøgt det, er der ikke stillet de her krav i byrådene rundt omkring. Vi ved, at et område som København er et rødt område, hvor det både er Socialdemokrater og SF-folk, som sidder og styrer byen. Er der stillet krav til busserne dér, hvor man har udliciteret kørsel i København, om, at de skal have de her katalysatorer? Nej, det er der ikke. Det er kun herinde, hvor man kan få en debat om det, at man gerne vil diskutere det, men der, hvor man reelt har en