

København om året, og det er 15 for meget. Men hvis der døde 500, og hvis det var tydeligt for os, tror jeg simpelt hen ikke, vi ville finde os i det. Cyklistere, der kører rundt med cykelhjelme, burde jo også køre rundt med maske og ligne fuldstændig paranoide individer – altså, hvor meget er det vi skal beskytte os for at kunne være i det her samfund?

SF og den øvrige opposition har flere gange påpeget over for regeringen, at der er et behov for at stramme reglerne på det her område, og hvorfor er vi så optaget af trafikken? Jo, det er vi, fordi trafikken er den lokale forurening, og det er den, som laver allerfleste skader. Hvis det ikke var den lokale forurening, der var den værste, ville vi jo ikke få at vide, at vi skal lufte ud til vores gård i stedet for til vores gade, hvis vi bor i en by. Det er jo ikke sådan, at de internationale partikler, som jeg anerkender er der, kommer kravlende og så lægger sig på gaden og ikke i gården. Nej, det er, fordi trafikken er en af de allerstørste syndere på det her område, og det er søreme også et område, vi kan gøre noget ved.

Da vi langt om længe vedtog loven om miljøzoner, som vi var så lang tid om at få, fordi den her regering var så fodslæbende på miljøområdet, ville man ikke stille krav vedrørende partikelforurening til varebiler, og man ville ikke stille krav til alle lastbiler, og man ville ikke stille krav til personbiler. Man havde simpelt hen nogle meget snævre erhvervsinteresser for øje, når man ikke ville stille de krav til varebiler.

Hr. Per Ørum Jørgensen spørger til økonomien, og det drejer sig om et par øre pr. vare, der ville komme oven i prisen, hvis man satte en katalysator på en varebil. Det vil koste ca. 30.000 kr. pr. varebil, og det kan man så fakturere over på varerne, så det er ikke engang sådan, at vi ruinerer de her folk. Og jeg tror altså godt, at alle danskere vil betale en øre mere for deres varer, for at de kan trække vejret i byen uden at blive fuldstændig forgiftet af det.

Der vil jeg så sige, at vi ikke er tilfredse med det, regeringen har gjort. Jeg anerkender, at man har gjort noget vedrørende brændeovne; jeg anerkender, at man faktisk har fået gjort noget, så kraftværkerne gør noget ved det her; og det er også meget, meget fint, at der nu kommer krav til taxaer – de ville alligevel være kommet om et par år, men det er fint, lad os endelig få fremskyndet processen. Men det er jo ligesom ikke nok, når det er forureningen fra trafikken, vi ved er allerværst. Tyskerne har gjort det her, og jeg kan ikke forstå, at noget, som Tyskland har gjort,

kan være så fjernt for os. Hvorfor er det, som Tyskland gør, og som vi foreslår i dag – de samme tiltag – helt gone i Danmark at gøre? Hvorfor er det kun noget, man kan gøre i Tyskland?

Kl. 15:58

Skiftende miljøministre fra Venstre og Konservative har valgt ikke at tage det her problem alvorligt, de har valgt at lave en miljøzonestrategi, som trådte i kraft, 7 år efter at de kom til – selv om vi har påpeget det her problem i over 10 år – og er nu endelig, langt om længe begyndt at anerkende, at nogle af de forslag, vi stillede dengang, loven blev til, faktisk kan betale sig. De her forslag, som vi kommer med i dag, er de samme forslag, som vi kom med dengang.

Heldigvis er miljøministeren begyndt at lytte, det vil jeg anerkende. Jeg vil virkelig anerkende, at miljøministeren har åbnet mere op på det her område end den tidligere miljøminister fru Connie Hedegaard – det er helt klart. Miljøministeren tager luftforureningen meget mere alvorligt, end De Konservative gjorde, da de havde ministerposten.

Men lad mig nu prøve at gøre det tydeligt, hvor alvorligt et problem det her er. Det kan godt være, der er nogle, der mener, at jeg overdriver, men det her er faktisk virkeligheden:

Jeg har en veninde, som bor ud til Tagensvej, en af de store veje i København. For hende betyder luftforureningen, at hun statistisk set vil dø meget tidligere end min veninde i Gentofte. Hvis hun, der bor ude på Tagensvej midt i København, en dag vælger at få børn, kan hun regne med, at de vil få sværere ved at koncentrere sig end andre børn, fordi de er vokset op tæt på tung trafik. Og når hun bliver ældre, det siger al sandsynlighed, vil hun få meget større risiko for at udvikle lungekræft og hjerte-kar-sygdomme end folk i andre dele af landet.

Passiviteten på det her område begynder at ligne en skandale, og det er lige meget, hvad vi andre foreslår, så siger man, at der er noget galt med det. Partierne skulle simpelt hen tage at høre på sig selv! Kom nu med de forslag, så vi kan få gjort noget ved de varebiler og lastbiler og biler, som vi ved gør så meget skade. Miljøministeren *kan*, hvis han vil, lave om på de her ting. Det kan han. Det kan faktisk ret hurtigt ændres, det her. Men med den her regering får vi hele tiden at vide, at vi skal have mere tålmodighed: Det her er lige på trapperne; der kommer en ny rapport; der kommer en ny beregning – og nu er der altså gået 8 år. Vi har ikke mere tålmodighed, nej, vi har ikke. Vi vil have sat en stop-