

bevilget, men da jeg ikke støtter forslaget, vil det da kun glæde mig, hvis det bliver skrinlagt. Det ville jeg synes var udmærket.

Men så vil jeg gerne spørge, om jeg kan få ministerens tilsagn om, at hvis der rent faktisk ligger nogle beregninger i ministeriet om, at vores forslag skulle være 50 pct. dyrere, end vi har anslået, kan vi få dem at se. Jeg vil faktisk mægtig gerne se dem, og hvis ministeren vil give mig et tilsagn om, at jeg kan få dem at se, kan jeg måske lave et endnu mere kvalificeret forslag næste gang.

Trafikministeren (Bjørn Westh):

Jeg svarer gerne på spørgsmål fra udvalget.

Hermed sluttede forhandlingen, og forslaget overgik derefter til anden (sidste) behandling.

Afstemning

Fjerde næstformand (Elisabeth Arnold):

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

8) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 47:

Forslag til folketingsbeslutning om indførelse af betalingsordninger, betalingsringe, bompengge m.v. for den gennemkørende bilisme.
Af Margrete Auken (SF) m.fl.
(Fremsat 4/11 97).

Sammen med denne sag foretoges:

9) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 50:

Forslag til folketingsbeslutning om bompengesystem i København og Århus.
Af Jette Gottlieb (EL) og Keld Albrechtsen (EL).
(Fremsat 4/11 97).

Forslagene sattes til forhandling.

Forhandling

Trafikministeren (Bjørn Westh):

Som det fremgår af bemærkningerne til beslutningsforslag nr. B 47, er det næsten ordret det samme forslag fra SF, som blev behandlet her i salen i april i år og i maj forrige år, og forslaget går generelt ud på at give lokale myndigheder mulighed for at indføre betalingsordninger, betalingsringe, bompengge m.v. for at dæmpe den gennemkørende trafik. Forslag nr. B 50 fra Enhedslisten indebærer en opfordring til, at vi nu går i gang med planlægning af et bompengesystem i København og Århus, men de tidligere debatter har tydeligt vist, at det er mere kompliceret end som så.

Som jeg har fremhævet tidligere, er den problemkreds, forslagsstillerne nævner, en del af de virkemidler, der tillader at regulere biltrafikken, og som både denne regering og tidligere regeringer har interesseret sig for. Regeringen finder, at de omtalte økonomiske virkemidler kan være interessante og relevante i en fremtidig situation, og regeringen har derfor iværksat et udvalgsarbejde, hvor man sammen med de amtskommunale enheder i hovedstadsområdet ser på forskellige sider af sagen vedrørende et vejbetalingsssystem – et road pricing-system – i dette område.

Af bemærkningerne til beslutningsforslag nr. B 47 fremgår det, at Oslo allerede har en betalingsring, der fungerer, og at Stockholm har besluttet at indføre en betalingsring. Jeg bliver her nødt til at gøre opmærksom på, at for det første tillader den eksisterende norske lovgivning kun vejbenyttelsesafgifter – som altså i Oslo er udført som en bompengering – der indføres for at finansiere vejinvesteringer og altså ikke for at dæmpe trafikken, og for det andet er planerne om en betalingsring i Stockholm af mange grunde, som jeg ikke skal komme nærmere ind på her, blevet opgivet i april i år. Der er således ikke tale om, at vi her i Danmark er bagud i forhold til resten af Norden med henblik på at indføre betalingsringe for at dæmpe trafikken.

Regeringen mener, at der som minimum bør foreligge et lokalt ønske om at indføre systemer med rent lokal virkning, før der bruges mange ressourcer på at undersøge sagen nærmere, og hidtil har ingen af de store bykommuner tilkendegivet, at de ønsker mulighed for at indføre en bompengering for at dæmpe trafikken ind til byen. Vurderingerne i de større bykommuner

har med andre ord været den, at den trafikale situation ikke aktuelt har givet anledning til at iværksætte sådanne virkemidler.

Ser man på, hvordan biltrafikken udvikler sig i København, viser de seneste tal, at biltrafikken over kommunegrænsen er steget med 0,8 pct. fra 1996 til 1997. I perioden 1992-1995 steg biltrafikken med ½-1 pct. hvert år, men fra 1995 til 1996 steg den med hele 6 pct. Denne stigning er dog ikke fortsat i det seneste år, og både fra 1995 til 1996 og fra 1996 til 1997 er det trafikken ud af byen om morgenen, der er steget mest.

Forslaget om en bompengering i København er hidtil blevet nedstemt flere gange i Borgerrepræsentationen, så man kan i hvert fald ikke påstå, at der her er et udtrykt ønske om muligheden for at kunne benytte et sådant virkemiddel. Københavns Kommune har derimod i sin nu vedtagne trafik- og miljøplan nævnt road pricing, der altså ikke er det samme som en betalingsring, men går bredere ud og måske på sigt kunne være en mulig løsning. Regeringen deltager, som jeg tidligere har nævnt, i et fælles udvalgsarbejde om dette spørgsmål.

I september i år udgav Transportrådet en rapport, som var bestilt af Folketingets Trafikudvalg, om betalingssystemer på veje, og denne rapport indgår i udvalgets arbejde. Det har i løbet af udvalgsarbejdet vist sig – det peger Transportrådet i øvrigt også på – at der er behov for at styrke den danske viden på dette område, og Trafikministeriet og Transportrådet overvejer da også, hvordan vi kan styrke arbejdet med at skaffe den fornødne viden. Regeringen arbejder således målrettet på at tilvejebringe et godt beslutningsgrundlag, men finder ikke, at tiden endnu er moden til konkrete beslutninger.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg har to bemærkninger. Den ene går på, at når ministeren siger, de tidligere debatter har vist, at spørgsmålet er kompliceret, har det komplicerede jo været at få folk til at indse det, de godt ved, og få dem til at tro på det. Det er det, der har været det komplicerede, ikke selve systemet, og nu har vi også, som ministeren selv siger, gode modeller for, hvordan det kan gøres. Det komplicerede er altså at få Folketingets flertal inklusive regeringen til at tage miljøproblemerne alvorligt, og det er virkelig kompliceret.

Så vil jeg sige om forholdene i Stockholm, at jeg medgiver uden videre ministeren, at det er en lapsus. Men den er nu ikke så gal endda, for man var forudseende. Nu er man nemlig i gang med at arbejde med et forslag i Stockholm, og det forslag er ved at gå igennem, og det er i modsætning til det foregående et reelt bompengeforslag. Det foregående forslag havde det i sig, at det var en blanding af noget, som skulle kradse penge ind – altså et vejafgiftsforslag ligesom det norske – og noget, der skulle begrænse trafikken. Vi er godt klar over, at det norske system har et andet formål, men selve teknikken kan man jo godt lave, uanset hvordan sagerne står.

Søren Hansen (S):

Socialdemokratiets ordfører i denne sag, fru Tove Lindbo Larsen, kan ikke være til stede, og derfor skal jeg på hendes vegne fremføre følgende:

Det er ikke første gang, denne sag bliver drøftet her i Tinget, og vi er enige i, at det er vigtigt at beskytte ikke mindst de store byer mod de problemer, de mange biler fører med sig.

Her tænker vi ikke mindst på miljøproblemerne i forbindelse med udslip af CO₂ og andre luftarter, partikelforurening og støj, og bilerne fylder jo også fysisk meget i byerne.

De omtalte storbyer er også i høj grad selv opmærksomme på problemet, og der foregår, som ministeren var inde på her, et udvalgsarbejde mellem Trafikministeriet og Københavns Kommune med henblik på at etablere et beslutningsgrundlag, der kan bære.

Transportrådets rapport om systemet med betaling af road pricing vil naturligvis indgå i arbejdet, men efter vores vurdering er road pricing et system, som ligger noget ude i fremtiden. Vi mener også, at man skal vurdere denne sag i forhold til den udbygning af den kollektive trafik i Københavnsområdet, der foregår i øjeblikket. Der er banen til Kastrup, der er metroen, der er udbygningen af S-banenettet og andre tiltag, som jo alt andet lige vil gøre problemet mindre, end det er nu.

Socialdemokratiet mener, at beslutningerne om de store byers trafikpolitik først og fremmest bør tages i samarbejde med de lokale myndigheder og ikke ensidigt komme som overordnede beslutninger sådan som det fremgår af B 50. Vi mener derfor, initiativet skal komme fra de store byer selv.

Vi er meget opmærksomme på centret for transporttelematik, som Trafikministeriet og Transportrådet arbejder med at oprette. Alle kan være interesserede i at få den størst mulige viden, inden endelige beslutninger træffes.

Socialdemokratiet mener således ikke, at der på nuværende tidspunkt er et grundlag for at gennemføre hverken B 47 eller B 50.

Jens Løgstrup Madsen (V):

Bilen er et af de teknologiske fremskridt, som har styrket friheden, øget valgmulighederne, øget mulighederne for mobilitet for det enkelte menneske.

Det er også værd at se, at i en historisk sammenhæng har bilen jo faktisk også løst mange miljøproblemer. Da bilen kom frem, blev det jo bl.a. fremhævet, at den sørgede for, at der i byerne ikke længere var hestepærer og støj i samme omfang som tidligere.

Bilen gør ikke nødvendigvis, at det globale miljø bliver dårligere. Der er ikke nogen nødvendig sammenhæng mellem flere biler og et dårligere globalt miljø. Det hele afhænger jo af den tekniske udvikling, om bilerne bliver bedre og mindre forurenende, efterhånden som den teknologiske udvikling skrider frem.

Bilerne er også meget vigtige for vores byers udvikling. Efterhånden som befolkningen flytter ud i forstæderne, er det nødvendigt med en bil til at komme ind i centrum af byen for at kunne handle, og der er jo en modstrid blandt alle dem, som er modstandere af eksempelvis lavprisvarehuse, men gerne vil have liv i byerne, for de vil holde det, der giver liv, nemlig bilerne, ude af byerne.

Men det skal ikke benægtes, at der er problemer med biltrafik i byerne. Der er problemer i form af støj og luftforurening, og der er også problemer med kødannelse. Men det er værd at huske på, at når vi tænker på København, ja, så har den samlede biltrafik siden 1970 været svagt faldende, og forureningen har også samlet set været faldende.

Hvordan kan vi så løse de miljøproblemer, der er med bilen i byerne? Ja, bedre trafikplanlægning er et af de væsentligste elementer. Vi kan også få en bedre kollektiv trafik, og det er noget, vi fra Venstres side støtter meget. Vi har jo arbejdet meget ihærdigt for at styrke den kollektive trafik på det kvalitetsmæssige område og på det økonomiske område gennem anvendelse af udbud og udlicitering.

Bilen er også et stort skatteobjekt. Under et grønt dække er bilerne blevet pålagt store røde afgifter, og vi kan frygte, at betalingsordninger, betalingsringe, bompenge nemt kan komme til at virke som et skalkeskjul for yderligere røde afgifter på privatbilismen. Derfor afviser Venstre de to forslag, som her præsenteres for Folketinget. Der skal ikke indføres flere bilafgiftstyper, som kan forøge den samlede beskatning af bilerne.

Venstres afvisning af de to beslutningsforslag er dog ikke en blank afvisning af ideerne bag eksempelvis road pricing. Et forslag som road pricing kan – og jeg understreger kan – under nogle ganske særlige forudsætninger fungere som et fornuftigt markedsøkonomisk styringsinstrument af de trafik- og miljøproblemer, som krytter sig til tæt biltrafik i byerne.

For det første behøver alle veje jo ikke at indrettes efter den spidsbelastning, som finder sted i meget korte tidsintervaller nogle få gange om dagen, og for det andet påvirker det at bygge nye veje og udbygge veje og lave bedre trafikplanlægning jo også valget af, hvilke trafikveje man kører, og valget af boliger, og derfor kan det være nødvendigt at overveje, om der er andre alternativer til, hvordan og hvorledes vi kan styre trafikstrømmene.

De ganske særlige forudsætninger, som jeg har været inde på, for hvornår vi efter Venstres opfattelse kan gennemføre road pricing, er, at der må være et værn imod, at road pricing bliver benyttet som et påskud for at hæve den samlede beskatning af bilerne. Under forudsætning af en nedsættelse af den samlede bilbeskatning vil Venstre gerne være med til at sondere og undersøge mulighederne for, at road pricing kan bruges til at løse lokale trafik- og miljøproblemer, de problemer, som opstår som følge af en tæt trafik i vore store byer.

Kaj Ikast (KF):

I 1992 vedtog EF's Ministerråd en reduktion af lastbilernes NOx-værdierne med 60 pct. til gennemførelse fra 1. januar 1997. Jeg var på daværende tidspunkt minister. Det er nok et forslag, der er 10 gange bedre end det her, til at regulere forureningen i København. Det er gennemført, og resultatet er herefter, at målingerne er blevet betydeligt bedre. Det gjorde man uden at straffe bilisterne yderligere. Vi lægger ifølge finanslovsforslaget for næste år ca. 35 mia. kr. i afgifter på bilerne. Så er der nogle i dette Ting, der gerne vil have flere penge ud af bilisterne

og kalder det så forskellige ting. Så kunne man spørge: Har vi ikke prøvet det her? Jo, det har dette høje Ting. Man arbejdede meget sammen med Københavns Kommune og Københavns Amt om at lave en ordning, så det kunne gennemføres. Men det viste sig, at det ikke kunne kontrolleres, for der var alt for mange smutveje i København i forhold til i Oslo. Så enden på det blev, at man skulle bruge så mange folk, at det var ganske uoverskueligt.

Så vil fru Margrete Auken jo nok sige, at det er Folketingets stivbenede ældre herrer, der ikke vil være med til det her. Nej, jeg synes, fru Margrete Auken skal spørge kollegerne i Københavns Amt eller i Københavns Kommune om, hvad de har gjort. De er gået stik imod det, selv om man bevidst prøvede det to gange. Så vidt jeg husker, var det sidste år og forrige år, men det blev ikke til noget.

Det er i øvrigt slet ikke dette høje Ting, der skal tage stilling til, om København skal gennemføre det eller ikke, eller om Århus skal gennemføre det eller ikke.

Skal vi tale road pricing, så kan vi komme ind på noget helt andet, men så er toppen jo alligevel 35 mia. kr. Det er jo ikke nogen ekstra afgifter.

Vi må så se på, hvornår det virkede ud over, dengang man nedsatte bilernes NOx-værdier den 1. januar 1997. Det gjorde det, da man indførte og hævede parkeringsafgifterne. Men det er jo heller ikke nogen straf, for folk kan bare lade være med holde de steder. Det virkede, således at bilismen i København ligger i den nedre del i sammenligning med samtlige hovedstæder i Europa, og jeg synes, det er flot, at vi har klaret det på den måde.

Jan Kørpe Christensen (FP):

Vi har en del forslag, der ligesom skal give privatbilismen kniven, og sådan opfatter Fremskridtspartiet naturligvis også de to forslag, der bliver behandlet under ét, B 47 og B 50.

Hvis forslaget om bompenge blev vedtaget, ville det efter Fremskridtspartiets opfattelse blive utrolig kostbart alene med de administrative omkostninger, der ville være omkring det f.eks. i København, hvor der er så mange småveje. Så det er ikke så enkelt, som det måske fremstår.

Sådan noget, som at skattesugerøret skal ned i privatbilisternes lommer, er efterhånden helt uantageligt, og Fremskridtspartiet vil ikke billige sådan et forslag. Vi ønsker ikke at få privat-

bilismen yderligere, og det er reelt det, det kort sagt handler om.

Med hensyn til miljøet er vi da klar over, at vi naturligvis skal gøre det optimale for at undgå den store miljøforurening, som nogen påstår findes. Men jeg vil sige, at der har været ideer og tanker fremme om, at der må ske en afgifts-nedsættelse over for miljøvenlige biler. Det må ikke betyde højere afgifter på de mere forurenende biler, som ellers har været det primære formål, for hvis man bare skal lægge højere afgifter på de mere forurenende biler, så drejer det sig om igen at trække flere kroner ind i statskassen. Vi må hellere animere befolkningen til at købe nogle andre biler, således at man får flere økonomiske biler og miljøvenlige biler i dette land.

Men den samlede beskatning af privatbilismen er alt, alt for høj, og den må ned, således at det bliver nemmere for borgerne at få råd til, som jeg sagde under behandlingen af et tidligere forslag, at køre i egen bil.

Vi har hørt, at man har indført bompenge i Oslo, men ikke desto mindre må vi erkende, at efter de oplysninger, vi har, så er der stadig væk store trafikproblemer i Oslo. Det er ikke så enkelt, som nogen måske gør det til, lige på en studs at indføre bompenge og tro, at man så kan gå over til kollektiv trafik. Jeg er lige ved at sige, at hvis man skal have to tunge bæreposer med, så er det altså ikke muligt at bruge kollektiv trafik, og derfor er det ikke så enkelt, som det bliver lagt frem med de her forslag fra SF's og Enhedslistens side.

Så vi vil naturligvis fra Fremskridtspartiets side klart afvise de foreliggende forslag.

Vibeke Peschardt (RV):

Det er en lille smule for ikke at sige meget synd, når debatterne om bompenge, betalingsringe, vignetordninger eller road pricing ender i grøftegravning.

I al den tid, jeg har siddet i Folketinget, har vi jo haft de her forslag med jævne mellemrum. En gang om året får vi dem. En gang om året markerer vi, hvad der skal gøres ved det, og virkeligheden flytter sig jo ikke ret meget, i hvert fald ikke herindefra.

Der, hvor den flytter sig, er derude, hvor bilerne kører. Det er jo rigtig, som det er blevet sagt, at biltrafikken stiger markant i de her år, og det vil sige, at miljøproblemerne ikke bare med CO₂-forureningen stiger, men også med alt det udslip, der, uanset om man kan lide det

eller ej, kommer fra de biler. Man ved, at udslippet fra biler er kræftfremkaldende. Man ved, at der her i Københavnsområdet er påvist en større andel af kræfttilfælde i forskellige aldersgrupper. Derfor kender man altså godt komplikationerne ved det.

I Det Radikale Venstre er vi faktisk tilhænger af en betalingsring. Vi er tilhængere af bompeng omkring større byer. Vi er tilhængere af road pricing, vignetordninger, alt det, der er beskrevet i den rapport, som Trafikudvalget har bestilt og fået fra Transportrådet, og som vi synes er en udmærket belysning af det her emne.

Når jeg siger, der er komplikationer, så ligger det for os i Det Radikale Venstre på forskellige leder. Det, vi kan blive enige med vores socialdemokratiske regeringsfæller om, er jo, at road pricing er en god ting. Vi er ikke helt enige om, hvad provenuet skal bruges til, men vi er i hvert fald enige om, at det kan være en af de måder, man kan begrænse biltrafikken på, og det er vi selvfølgelig meget tilfredse med.

Til gengæld ligger det langt ude i fremtiden. Nu har man et udvalg til at sidde og kigge på det sammen med amter og kommuner i omegnen, i HT-området, og det er selvfølgelig positivt, at man har det, men det ligger jo altså langt væk.

Den anden komplikation ved det er jo, at Borgerrepræsentationen i København – og jeg ved slet ikke, om de i Århus Byråd er klar over, at vi står og behandler det her forslag fra Enhedslisten i dag på deres vegne – jo ikke er indstillet på at lave det her, og det, Folketinget i givet fald kunne gøre, var jo at give amter og kommuner en hjemmel til at lave de her ordninger. Andet er muligheden herinde faktisk ikke. Det vil sige, at det er det lokale selvstyre, der skal gå ud og gennemføre det.

Derfor er der jo ikke på nuværende tidspunkt mulighed for at gøre andet end at sige, at vi synes, det er en god idé, vi vil gerne fortsætte med det af miljømæssige grunde og af den grund, at bilerne efterhånden står køler ved køler i hvert fald inde i midten af København.

Men vi kan altså ikke gøre mere ved det end at markere, at vi synes, det er en god idé. Det vil vi så benytte lejligheden til at gøre og håbe, at forslaget i virkeligheden bliver fremsat igen, men også at de nye byråd og Borgerrepræsentationen vil se lidt mere venligt på det, end de har gjort indtil nu.

(Kort bemærkning).

Jens Løgstrup Madsen (V):

Det, der kalder mig på talerstolen, er, at fru Vibeke Peschardt siger, at biltrafikken er steget. Ja, det er den måske ude omkring i omegnskommunerne.

Hvis man ser på Københavns Kommune og tager den trafik- og miljøplan, som Københavns Kommune selv har lagt frem, så fremgår det af den, at sammenlignet med 1970 er biltrafikken i København mindre, og luftforureningen er også mindre. Da betalingsringene jo netop drejer sig om København, var det måske et faktum, som fortjente at komme frem.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Jeg er jo godt nok den næste ordfører, der står for tur, men før fru Vibeke Peschardt går herop og svarer hr. Løgstrup Madsen, ville jeg dog gerne spørge fru Peschardt om konklusionen af hendes ordførertale. Jeg synes ikke, det klart fremgik, om Det Radikale Venstre støtter forslagene eller afviser dem.

(Kort bemærkning).

Vibeke Peschardt (RV):

Først til hr. Jens Løgstrup Madsen: Efter min bedste overbevisning – jeg ved ikke, hvor hr. Jens Løgstrup Madsen har sine tal fra – så er biltrafikken altså steget med 18 pct. i Københavnsområdet inden for 3-4 år, og i hvert fald stiger biltrafikken generelt i disse år med omkring 4 pct. om året, og det er efter vores opfattelse for meget.

Til hr. Melchior vil jeg sige undskyld, hvis konklusionen ikke var lysende klar. Jeg mener egentlig, at den fremgik af hele fremstillingen, men jeg vil så gerne understrege, at vi er glade for, at vi er enige med Socialdemokratiet, altså vores regeringspartner, om alt, hvad der sker omkring road pricing, selv om vi er kede af, at det ligger så mange år ude i fremtiden, inden man kan få det gennemført. Og jeg kan jo forstå på flertallet her i dag i hvert fald, at road pricing er noget, der nok kunne skabes flertal for, hvis vi skulle vedtage det nu og her.

Med hensyn til bompeng og betalingsringe er vi ikke enige med vores regeringspartner, og derfor må vi afvise det. Men vores grundlæggende holdning er, at det er en god ting, og at det faktisk nemt kunne gennemføres enten ved den ene eller den anden ordning og endda relativt hurtigt.

(Kort bemærkning).

Jens Løgstrup Madsen (V):

Jeg vil gerne over for fru Vibeke Peschardt nærmere underbygge min påstand ved at henvise til »Trafik- og Miljøplan for København«, som er udgivet af Overborgmesterens Afdeling, fra september 1997, og jeg citerer fra side 10:

»Biltrafikkens udvikling i København adskiller sig væsentligt fra udviklingen i det øvrige Danmark. Det samlede biltrafkniveau i byens gader er i dag lidt mindre end for 25 år siden, mens biltrafikken i Danmark som helhed er steget med ca. 80 pct. Der er således ikke i København tale om øgede gener fra biltrafikken i form af flere støjramte boliger eller mere luftforurening, men opmærksomheden omkring biltrafikens miljøgener er øget gennem perioden.«

Det er jo lige præcis den situation, som der trækkes frem her fra Overborgmesterens Afdeling. Det vil selvfølgelig så sige, at trafikken på hovedvejene i byen er steget, men på alle de mindre veje er der sket et meget, meget større fald. Konklusionen er altså, at biltrafikken som helhed i vores hovedstad, København, er faldet.

Fjerde næstformand (Elisabeth Arnold):

Så er det hr. Arne Melchior i ordførrækken.

Arne Melchior (CD):

CD kan ikke støtte nogen af de to forslag, vi behandler under dette punkt på dagsordenen. Jeg kan bakke helt op om ministerens besvarelse, ligesom jeg er enig med både hr. Løgstrup Madsen og hr. Kaj Ikast i de bemærkninger, de har fremsat, ikke mindst med hensyn til det skattemæssige aspekt, som hr. Løgstrup Madsen gjorde meget ud af, og også selve det principielle syn på road pricing ligner meget det, som jeg på CD's vegne ved forskellige debatter om disse ting har været inde på, så det kan jeg bakke stærkt op om.

Det er helt oplagt, at begge forslagene er åbenlyst bilfjendske. Godt nok står der i SF's forslag, at det ikke er muligt helt at fjerne biltrafikken fra byerne – man merkt die Absicht und wird verstimmt – og det er da meget realistisk at sige, at det nok ikke helt vil lykkes, men kunne man halvere den, var det jo meget godt.

Nu er der jo det med biltrafikkens udvikling, at man ikke kan fremskrive en eventuel stigning visse steder eller i visse dele af en by fremover efter den erfaring, man en gang har indhøstet. Der er trods alt en overgrænse. Jeg ved

godt, at en del danskere i dag benytter deres biler 33 pct. mere, end de gjorde f.eks. i et tidligere årti.

Men da er det netop, jeg hævder, at der kommer der en limit, fordi der er sikkert grænser for enhver for, hvor mange timer af døgnet man vil opholde sig i sin bil. Der skal jo indimellem være på arbejde, og hvis man ikke er chauffør, så hører det altså ikke til ens arbejde at køre. Der skal spises, der skal soves og mange andre gode ting, som jeg ikke skal nævne her, og det tager faktisk også tid. Og derfor kan man ikke sige, at fordi noget er steget en vis procent i de sidste 5 eller 10 år, så vil den stigning nok fortsætte, for det er simpelt hen uladsiggørligt.

Jeg ser også på road pricing, som hr. Løgstrup Madsen gav udtryk for det. Det er en mulighed. Selv fru Peschardt erkendte, at det er en fjern mulighed. Men det skal vi da følge nøje, og vi skal lære mere om teknikken i det og om de erfaringer, man eventuelt vil indhøste andre steder. Systemet er jo endnu ikke indført noget sted. Det er meget godt at være pioner, men det er nu ikke alle områder, det er lige vigtigt for.

Så må jeg til slut sige til fru Peschardt, at hun i sin korte bemærkning for et øjeblik siden ikke besvarede spørgsmålet om, hvordan hun stiller sig til forslagene, hvordan hun vil stemme til disse forslag. Det kan da være, vi får det at vide ved andenbehandlingen og under udvalgsarbejdet, men jeg konstaterer altså, at indtil videre må ikke mindst ministeren fra fællesregeringen mellem Socialdemokrater og De Radikale, men også vi andre ordførere være i uvidenhed om, hvordan Det Radikale Venstre forholder sig til disse to forslag, når det kommer til trykknapperne.

(Kort bemærkning).

Vibeke Peschardt (RV):

To ting til hr. Arne Melchior: For det første sagde hr. Arne Melchior, at biltrafikken ville regulere sig selv på et eller andet tidspunkt. Jeg ved ikke, om hr. Arne Melchior nogen sinde har været i Bangkok, men jeg har været i Bangkok, og jeg havde en forunderlig oplevelse, sidst jeg var der. Da fik vi en oplysning fra ambassadøren om, at i Bangkok var det meget normalt, at når man boede et langt stykke uden for byen, så havde familierne købt et lille rugbrød, og derinde sad de så på bagsmækken og spiste morgenmad og havde familieliv i de to timer, det

tog at komme ind til byen og komme tilbage igen.

Hvis man har været i den by, og hvis man har set den uhæmmede biltrafik, så ved man, at hvis man gør biler til et gode på linje med æbler og pærer, altså meget billigt, så har man virkelig en risiko for, at det går galt. Så galt er det ikke gået i Danmark, fordi der har været fremsynede politikere, der hele tiden har sørget for at stoppe den uhæmmede vækst, som efter vores formening vil fortsætte.

Så vil jeg godt sige: Vi stemmer imod de her forslag. Jeg har prøvet at sige det, jeg vil også gerne sige det direkte. Nu får hr. Melchior det så.

Og endelig til allersidst – selv om jeg godt kan se, at lampen lyser – så har jeg nu ved trafikministerens udmærkede hjælp fået tjekket hr. Jens Løgstrup Madsens tal. Nu kan jeg ikke nå at sige, hvad konklusionen er, men hvis jeg får lejlighed til at gøre det senere, vil jeg gøre det.

(Kort bemærkning).

Jette Gottlieb (EL):

Det forekommer mig, at betragtningen om den selvregulerende bilisme minder meget om den ægtemand, der ikke har spor lyst til at gøre rent, og som fortæller, at der udvikler sig en naturlig balance. På et eller andet tidspunkt er der så beskidt indendørs, så man slæber lige meget skidt ind og ud, og så behøver man jo ikke foretage sig noget.

Det er jo den samme betragtning, der ligger bag ved, at jo mere tæt man pakker bilerne i en by, jo mere begrænser det sig selv, hvor mange biler der kan være. Men inden da er børnene blevet syge.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Den sammenligning var en gang goddag mand økseskaft, så den skal jeg ikke forholde mig til, men jeg vil da sige til fru Peschardt, at jeg har været i Bangkok. Det er godt nok længe siden.

Jeg har også været i mange andre byer, hvor bilismen er værre, altså hvor der er flere kødanelser, længere ventetider, end der f.eks. er i København. Det er jo ikke nok at sige, hvordan bilismen går i London eller i Paris eller i Hamborg eller i Stockholm, eller hvordan den går i Søllerød, hvor fru Peschardt sidder i kommunalbestyrelse, eller i København. Det kommer også an på anlæggenes egnethed og trafikreguleringerne. De er muligvis bedre i København,

end de er i så mange andre storbyer i Europa, fordi vi har større fremkommelighed end disse byer.

Og derfor er enhver sammenligning med Bangkok og familier, der tager ind og spiser rugbrød bag i rugbrødet, helt irrelevant. Det har intet som helst med København eller Søllerød at gøre.

(Kort bemærkning).

Vibeke Peschardt (RV):

Jamen nu skal vi altså sørge for ikke at komme alt for vidt omkring, hvis jeg må sige det sådan.

Søllerød er jo en forstadskommune til København, og det, jeg egentlig sagde i min korte bemærkning, var jo blot, at fremsynede politikere i dette land havde sørget for, at bilerne ikke var et tilgængeligt gode på linje med æbler og pærer, altså så billige, som de antagelig er derude, hvor trafikken er gået fuldstændig amok.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Det er til det, som både fru Peschardt og fru Gottlieb sagde om, at jeg skulle have hævdet, at bilismen er selvregulerende. Det sagde jeg ikke.

Jeg sagde, at der er en overgrænse for, hvor meget den kan vokse. Jeg kan vel få ret i, at der ikke er nogen, der vil opholde sig 18 timer i døgnnet i sin bil hvert døgn. Det kan jeg vel få ret i. Derfor har jeg ret i min påstand om, at man ikke kan henvise til, hvad antallet af biler og brugen af bilerne er steget i de sidste 10 år osv., og føre det 10 år frem. Det giver ingen mening. Det var kun det, jeg ville have sagt.

Fjerde næstformand (Elisabeth Arnold):

Så er det ordføreren for beslutningsforslag nr. B 47, fru Margrete Auken.

Margrete Auken (SF):

Jeg vil da gerne takke for den her, havde jeg nær sagt, opvisning, vi har i, hvor man virkelig skal se, hvor de klare skel i det danske Folketings går, og hvor det bliver tydeligt. Det er jo, når vi kommer til miljøpolitikken.

Jeg har ikke så meget at gøre med miljøpolitikken ellers, men kan jo opleve den fra formandsstolen jævnlig. Der går en klar grænse ned igennem Folketinget. Vi har SF, Enhedslisten, Socialdemokratiet og De Radikale på den ene side, desværre ikke CD, og så har vi den

anden side, hvor det bliver sortere, jo længere man kommer ud.

Det bliver mere problematisk, når vi så kommer til trafikken, for der er det jo sådan med Socialdemokratiet, at man er vældig god til at vedtage noget meget overordnet.

Jeg mener, at vi ville have haft et meget, meget fint miljø, oven i købet et meget fint trafikmiljø, hvis beslutninger i sig selv gjorde noget. De rapporter, der ligger om trafikken og trafikens miljøbelastning, som er lavet af den her regering og for den sags skyld også af den foregående – det begyndte jo tidligt – er jo meget, meget godt arbejde.

Dokumentationen er lysende klar, og jeg synes i øvrigt, det var lidt opmuntrende, at hr. Løgstrup Madsen er overbevist om, at trafikken er faldet i København. Det kan lige være et spørgsmål til hr. Løgstrup Madsen, han kan tage med: Hvad nu, hvis det viser sig, at den ikke er faldet, og det viser sig, at den er steget? De tal, som jeg har fra 1990 og frem til 1996, viser, at den er steget 18 pct. inde i København, altså rundt i København. Det er ikke de tal, som også var stigningstal, over trafik ind og ud af byen, men over, hvad der foregår rundt i byen.

Hvis det nu viser sig at være rigtigt eller bare tilnærmelsesvis rigtigt, så kan jeg forstå, at så har vi hr. Løgstrup Madsen på plads, og så vil han godt gøre noget ved det. Han klamrer sig til den dér faldende trafik. Det kan jo være, det er, fordi han ikke færdes her ret meget, at han tror det. Vi andre har opdaget, at det er gået galt.

Jeg ved ikke, om man kan huske, hvad der skete, da Christians Brygge blev lukket. Det er vist 16.000 biler, det drejer sig om. Det skabte kaos ud i så mange dele af det tætte København. Vi mærkede det herinde, man kunne jo ikke komme af med sin bil. Vi, der havde cykler, vi havde jo en fordel ved det, fordi vi kunne køre forbi selv den dér tætte række af biler ind til Folketinget, men hvis man var kommet for skade at tage sin bil med ind, så fortrød man det da bittert i den periode. Nu er det lettet igen, fordi Christians Brygge er blevet åbnet, men der skulle altså ikke mere til. Det var bare lige for, at selv hr. Løgstrup Madsen kunne forstå det. Men jeg er nu ikke sikker på, at det siver ind, for jeg kan huske, at jeg havde en drøftelse med hr. Løgstrup Madsen i TV Lorry, hvor han mente, at det var en yderligere afgift, hvis man i stigende omfang skulle betale parkeringsbøder, når man parkerede ulovligt, og

hvor jeg kunne forstå, at hr. Løgstrup Madsen mente, at det ville overstige både hans og hans vælgeres intellektuelle evner at undgå at komme til at betale denne afgift. Og hvis man har så lave forestillinger om sine vælgeres evner, at man mener, at de ikke kan finde ud af at holde loven, kan det jo hurtigt blive dyrt.

Men hvis vi nu tror på, at de fleste mennesker kan finde ud af at lade være med at parkere ulovligt og i øvrigt kan finde ud af de andre ting, der er nævnt her, så er der meget lidt af det, der drejer sig om at gøre det dyrere, og det er faktisk ikke vores specielle hensigt at gøre det dyrere.

Men der er jo ikke tale om uhæmmet bilisme. Det udtryk var der en der brugte før, og jeg tror oven i købet, Bangkok blev nævnt som et sted, hvor man har uhæmmet bilisme, men er der noget, man har i Bangkok, så er det totalt hæmmet bilisme, for dér sidder man faktisk fast i trafikken, og det gør man også i mange andre storbyer; der sidder man simpelthen fast. Så at tale om uhæmmet bilisme dér, er minsandten en eufemisme eller simpelthen lodret forkert, for man sidder jo fast.

Og en af grundene til, at folk elsker metroerne rundt omkring, er jo, at der er kaos på overfladen. Det er forfærdeligt, og derfor synes man, en metro er en god ide. Og jeg forstår sådan set også på metro-partierne herinde – hvortil hr. Løgstrup Madsen jo i virkeligheden hører, selv om han prøvede at opføre sig lidt, som om han afslørede ting og sager – at når man satser på dét, så er det åbenbart, fordi man altså også satser på kaos på overfladen, når man ikke vil gå ind og begrænse de her ting. For jeg kan hverken høre på Venstre eller De Konservative eller Fremskridtspartiet – eller for den sags skyld CD, og det beklager jeg, for det havde jeg håbet lidt mere på – at man er interesseret i at gøre noget ved det her. Og som sagt er der altså en stigende trafik, og med de tal, jeg har, mener jeg, at stigningen fra 1990 til 1996 er på 18 pct.

Og for at gøre opmærksom på problemernes omfang vil jeg lige nævne det ekstra problem, at selv om regeringen gerne vil have, at Danmark fremstår som foregangsland, er vi faktisk her i landet nogle af de ringeste til at gøre noget ved problemerne, mens man f.eks. i Zürich og i Wien har kunnet gøre noget ved dem, fordi man dér har taget sin viden alvorligt, og derved har man dels fået styrket den kollektive trafik gevaldigt, så den faktisk er blevet mere attrak-

tiv, og dels altså fået begrænset privatbilismen, for de to ting skal nemlig sammenkobles.

Det lod sig altså gøre i de byer, for dér var der åbenbart handlekraft, og så må der altså have været nogle politikere på den anden fløj, som enten manglede eller havde for lidt indflydelse. Og jeg er såmænd ligeglad med, om det er det ene eller det andet, bare vi dog kunne få Socialdemokraterne – for det er jo Socialdemokraterne, det drejer sig om, kan vi høre her i dag – bare vi dog kunne få Socialdemokraterne til at tage deres miljøpolitik alvorligt. Det er det, det hele går ud på, for så vil de også kunne komme igennem over for Københavns Borgerrepræsentation.

Der er også et andet punkt, som jeg synes jeg lige vil nævne her, når vi taler om trafikken i København, men jeg ved ikke, om det stadigvæk er justitsministeren eller det nu er trafikministeren, der skal kigge på det:

Københavns Politi har åbenbart ikke tænkt sig at sørge for at få overholdt 10-meters-parkeringsreglen. De har i hvert fald ikke gjort noget ved det endnu. Men hvis man begyndte at overholde 10-meters-parkeringsreglen, ville det være noget, der ville betyde en hel del, og det står faktisk i loven, at den regel skal overholdes, og det må der altså være plads til. Men de gør ikke noget ved det.

Jeg ved godt, at Københavns Politi altid har været imod den regel, men det er jo ikke ensbetydende med, at de så selv bestemmer, om den skal overholdes eller ej, men det tror de åbenbart. Så det ligger stadigvæk hen, så man kan parkere, som man vil. Ikke engang den gamle 5-meters-regel overholdes og i hvert fald slet ikke 10-meters-reglen.

Det ville nemlig også hjælpe på trafikken, hvis vi fik det antal færre parkeringspladser, som det ville medføre, for det er jo også et spørgsmål om at kunne komme af med bilen. Og det er så en af de kombinationer, man kunne tage med, hvis der skulle gøres noget ved den københavnske trafik, og i øjeblikket er det altså først og fremmest København, der har problemet.

Det første forslag, vi lavede – i 1986 eller 1987, tror jeg det var – var meget nøje udarbejdet og meget detaljeret med hensyn til, hvordan det hele skulle gøres, fordi vi på det tidspunkt tog hensyn til Verdensbankens rapport om, at det var vigtigt at have hele målsætningen for, hvordan det skulle gøres, og dengang havde vi altså de dér fonde med, der skulle til for at sik-

re, at de penge, der kom ind, gik til styrkelse af pendlernes kollektive trafik.

Men det har vi ikke gjort siden. Det sidste par gange har vi i vores forslag i højere grad lagt vægt på, at der bare skal skabes lovmulighed for, at de kommuner, der vil gøre det, kan komme i gang med det. Og jeg kan trods alt forstå på regeringen – og det vil jeg i og for sig godt have bekræftet her – at hvis der f.eks. kommer et ønske fra Københavns Kommune om at gøre det, altså hvis det nu lykkes Det Radikale Venstre og SF sammen med Enhedslisten i de forhandlinger, der i øjeblikket pågår på Rådhuset, at få overtalt Socialdemokraterne til at gøre noget ved det her problem, så er regeringen på plads med det samme, og så er De Radikale glade for alligevel at kunne stemme for det, som de faktisk går ind for, i stedet for at skulle stemme imod det, som de går ind for. Og hvis det kan ske, så er det i og for sig, jeg vil ikke sige lige så godt, men næsten lige så godt.

Jeg vil godt føje til her, at Enhedslistens forslag ville jeg på en måde hellere have end vores, for jeg synes, der er så mange rigtige ideer i det forslag, og det passer mit temperament godt, at det præciserer, hvordan det nogenlunde skal gøres. Og jeg synes i hvert tilfælde, at vi i fællesskab skal sige til Københavns Kommune, at den konklusion, der bl.a. er i Transportrådets rapport om det her: at man skal vide, hvordan man skal bruge pengene, og at de ikke bare må gå i den store, slunkne kommunekasse, er vigtig, for at systemet kan komme til at virke. Det synes jeg i hvert tilfælde at vi skal sige i fællesskab.

Jeg tror også, det er vigtigt, at vi får sagt, at hvis det her skal have en chance, så skal der altså satses kraftigt på den kollektive trafik. For når f.eks. bare det, at Christians Brygge blev lukket, kunne skabe så meget kaos, så siger det sig selv, at der altså er problemer, og at der skal meget lidt til i København, før det begynder at gå galt det ene og det andet sted. Og i øjeblikket har den kollektive trafik altså ikke kapacitet til at klare den virkning, som vi gerne vil have ud af, at der oprettes bomringe, især ikke, hvis der oprettes to bomringe, altså både den indre omkring bymidten og den ydre til at tage pendlertrafikken ude ved ringvejene, for det er jo lige ved, at Transportrådet foreslår begge dele.

Og så er vi altså også nødt til at gøre noget for pendlere, for der skal selvfølgelig investeres meget kraftigt i pendlernes jernbanesystemer, i togvogne og spor – det blev der også talt

om i går herinde – og her er det altså også vigtigt at gøre noget effektivt ved busserne, men det kan man til gengæld gøre meget hurtigt, for meget af det er blot et spørgsmål om en malerbøtte, og hvis man har en malerbøtte til at sikre busbanerne med, vil man ikke behøve så meget ekstra busmateriel, for hvis busserne kommer hurtigt igennem, øges deres kapacitet jo enormt.

Noget andet, der skal med her, er jo, at selve det at skabe bedre vilkår for den trafik, der skal være der, gør, at man får store økonomiske gevinster ud af bare at gøre dét. For noget af det, som også ligger i Transportrådets rapport for erhvervslivets vedkommende, er jo, at erhvervslivet vil have stor gavn af sådan et system som det her, for dér er tid som bekendt penge, og det er det jo især for folk, der har brug for at køre, og som skal tjene penge i den sammenhæng. Så hvis de kan komme hurtigere igennem trafikken, vil det jo være en kæmpegevinst for dem.

Jeg vil også godt lige sige, at jeg tror, det er vigtigt, når man skal etablere et kollektivt transportsystem, der virker, også at kigge på selve trafikken inde i København og ikke bare ud og ind af byen. Og derfor har SF i forbindelse med kommunalvalget fremlagt et forslag om, at der skal etableres ringbaner, både en indre ringbane i godsbanetraceet og en ydre ringbane, sådan at man ikke går fuldstændig i stå, hvis der f.eks. kommer sporproblemer et eller andet sted. Og der er et kæmpebehov for at aflaste Boulevardbanen og i det hele taget gøre det at komme rundt inde i byen til noget ret indlysende i stedet for, som det er i øjeblikket, noget, der ofte er ret besværligt.

Det er ikke sagt for at kritisere HT, for jeg synes i og for sig, at HT gør et glimrende arbejde i øjeblikket. F.eks. virker S-busserne jo godt. De virker endda så godt nogle steder – næsten som jernbanen under Storebælt – at der er kapacitetsproblemer i nogle af de nye S-busser. Så de har også brug for at få denne støtte her.

Og så er det jo bare enormt ærgerligt, at der stadig væk ikke virkelig er vilje i Folketinget til at gøre noget ved det, som vi godt ved at der skal gøres noget ved, og som vi om og om igen bliver forsikret om at der vil blive gjort noget ved. Så det er altså bagstræb, det her, og Danmark er ikke et foregangsland, men tværtimod et af de lande, som man i hvert fald ikke skal kigge hen til, når man skal se, hvad der skal gøres ved problemerne, og hvis vi virkelig

skulle måle os selv internationalt, tror jeg, vi ville komme meget skidt fra det.

Så når ministeren henviser til, at forslagene hidtil er blevet nedstemt i Borgerrepræsentationen, vil jeg lige gentage mit spørgsmål fra før: Hvis det nu skulle lykkes os også at få Socialdemokraterne i Københavns Borgerrepræsentation til at tage privatbilismen alvorligt som problem – og det er altså et problem, og det er faktisk ikke, fordi vi principielt er bilfjendtlige, men det bliver man jo med den biltrafik, der er, især hvis man sidder i en af bilerne og ikke kan komme ud af pletten, så bliver man meget bilfjendtlig og ærgrer sig over, at man var dum nok til at lade cyklen stå den dag – kan vi så være sikre på, at det er i hvert tilfælde ikke er Folketinget, der forhindrer, at man kan gå i gang med at lave de her ting?

Med hensyn til hele diskussionen om road pricing synes jeg nok, at vi, da Trafikudvalget var på besøg hos Transportrådet, fik klarhed over, at det system er altså for smart – eller rettere sagt for usmart, for det tager mægtig lang tid, før det kan komme igang, og vi ved for lidt om det, og det er i mange henseender et teknisk fix, og desuden har det i den grad overvågning indbygget i sig, hvilket jeg synes er meget betænkeligt, for når jeg er en hund efter at cykle, er det bl.a., fordi jeg vil have min frihed, og bare det overhovedet at køre i bil begrænser jo friheden enormt, i hvert fald hvis man vil gøre det i byområderne, og hvis det så oven i købet skal være sådan, at man kan følges overalt, hvor man er, så synes jeg, det er lidt irriterende.

Hr. Løgstrup Madsen behøver jeg vist ikke at kommentere; det klarer han fint selv.

Og på samme måde med både hr. Ikast og hr. Køpke Christensen. Jeg synes også, det dér med »sla dem eller ikke sla dem – bare smid dem op i luften, så kan de falde ned og sla sig selv« ikke er noget, vi andre behøver at beskæftige os med; de blå mærker leverer de selv.

Men til fru Vibeke Peschardt vil jeg sige, at jeg betragter faktisk den tale, der kom fra Det Radikale Venstre, som løfterig både for det videre arbejde og for de forhandlinger, der foregår i Københavns Kommune – jeg ved nemlig, at dér er man meget optaget af det – og det vil sige, at der kom gode signaler fra Det Radikale Venstre og dermed måske også fra Socialdemokratiet om, at hvis man går i gang med at lave nogle af disse ting, kan man faktisk bruge de rapporter, der allerede foreligger, til at komme videre med det.

Og vi har også Transportrådets ord for, at det faktisk kommer til at virke, og både portene og alt det andet kan faktisk laves; det er ikke særlig kompliceret. Det, som kan blive kompliceret – altså ud over at få tingene vedtaget – er at kunne være sikker på, at pengene virkelig bliver kanaliseret ind til en forbedring af den kollektive trafik. Det er sådan set det, jeg er mest bekymret for, og det er derfor, jeg faktisk er lidt gladere for Enhedslistens forslag end for vores eget, selv om jeg nødig vil forgribe mig på det kommunale selvstyre og derfor siger, at vores forslag nok er det, vi skal satse på. Men det er bare for, at signalet også skal forstås af vores venner i Københavns Kommune.

Fjerde næstformand (Elisabeth Arnold):

Der er et par korte bemærkninger, og den første er til hr. Jens Løgstrup Madsen.

(Kort bemærkning).

Jens Løgstrup Madsen (V):

Fru Margrete Auken kom jo vidt omkring med hensyn til de synspunkter, som Venstre har. Så lad mig bare slå fast, at i Venstre mener vi også, at der virkelig er både støjproblemer, miljøproblemer og trafikproblemer i vore byer. Og det er selvfølgelig nogle problemer, der skal løses, og det bliver der virkelig også taget fat på mange steder. Men enhver seriøs debat om trafikproblemer, miljøproblemer og støjproblemer må nu engang tage sit udgangspunkt i de fakta og den virkelighed, der er, og ikke i myter om, hvordan tingene forholder sig, og det var derfor, jeg trak den rapport fra Københavns Kommune frem, som netop fastslog, at i Københavns Kommune er biltrafikken faktisk faldet i de senere år, og det er det faktum, vi må tage hensyn til, når vi diskuterer tingene her.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikkast (KF):

Nu skal det jo ikke være nogen hemmelighed, at det her har vi hørt fra fru Margrete Auken i de sidste 10 år eller måske endda lidt længere, og i den tid har bilernes forurening været faldende.

Trafikudvalget har jo lige besøgt en af de større bilfabrikker, og en af de biler, som kommer derfra nu, kører faktisk 100 km på 3 l diesel. Det er fremskridtet, og det er altså sket i løbet af de sidste 10 år, og det sker ved, at man gennem sin stemmeafgivning kræver det af bil-

fabrikkerne og dermed påvirker dem således, at udstødningsgasserne reduceres.

Også for lastbilerne er udstødningsgasserne reduceret med over 60 pct.

Og vi har fuldstændig ændret HT's struktur, således at vi i dag har nye HT-busser, fordi visse ruter er blevet udliciteret. Det var fru Margrete Auken også imod.

Og vi har købt 112 nye S-tog, og det er Europas mest miljøvenlige, der er blevet købt, og de er ved at blive sat ind i København nu.

Og Øresundsforbindelsen bevirker jo netop, at al trafikken kommer uden om Storkøbenhavn. Så med hensyn til de godsbaner, som fru Margrete Auken talte om, er de fuldstændig aflastede om 3 år, for så der er ikke nogen trafik på dem. Hvorfor skulle man så anlægge en ny?

Det er jo de ting, vi andre har gennemført, mens fru Margrete Auken stadig væk har talt om afgifter.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Bare lige ganske kort til hr. Løgstrup Madsen: Jeg kan forstå, at vi skal tage udgangspunkt i virkeligheden. Men hvis vi nu bliver enige om dét og det så viser sig, at jeg har ret i, at trafikken er stigende – det kan være, at det er helt forkert, men lad os nu sige, at jeg har ret i det, og at den endda er steget så meget, at det kan ses, og det synes jeg jeg kan mærke, når jeg kører rundt i byen, hvad jeg har gjort i mange år, men hvis det altså også viser sig, at jeg har ret ifølge statistikken – så kan jeg forstå, at hr. Jens Løgstrup Madsen til gengæld også er klar til, at der skal gøres noget ved det, men det vil jeg godt have bekræftet.

Og så vil jeg sige til hr. Kaj Ikkast, at jeg tror, han skal prøve at læse nogle af de mange, mange rapporter, som også det ministerium, som han selv har været minister for, kan vise om, hvordan det er gået med trafikken samlede forurening. For det er jo ikke bare et spørgsmål om, at nogle enkelte biler måske forurener mindre, for hvis der køres mere i dem og der kommer flere af dem, stiger forureningen jo. Det er et forholdsvis simpelt regnestykke.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikkast (KF):

Det er ikke, fordi jeg gerne vil være dommer i væddemålet, men fru Margrete Auken glemmer vist, at motorvejen uden om København ud til Kastrup er åbnet, og at det fjerner en stor del af

trafikken fra det indre København. Og om meget kort tid åbner også jernbanen derudtil, og det vil også reducere trafikken. Der sker altså hele tiden noget, også uden afgifter.

(Kort bemærkning).

Jens Løgstrup Madsen (V):

Jeg kan blot gentage, hvad jeg sagde før:

Der er problemer med miljøet, med støjen og med trafikken i København, og der skal gøres noget ved dem, men der er ingen, der kan sige, hvordan udviklingen vil være fremover, og derfor er der store udfordringer på det område, og det har Venstre jo sagt hele tiden, lige fra jeg kom med mit ordførerindlæg. Men vi må diskutere tingene på grundlag af de fakta, der er, og dér kan jeg bare forstå, at hver eneste gang vi taler om miljøproblemer og den slags ting, har venstrefløjen lidt svært ved at forholde sig til realiteterne og prøver at fremmane nogle myter, og det synes jeg er forkert, for jeg synes, vi skal gøre noget ved problemerne, men jeg synes også, vi skal forholde os til de fakta, der er.

Fjerde næstformand (Elisabeth Arnold):

Ordføreren for forslagsstillerne til beslutningsforslag nr. B 50 (forslag til folketingsbeslutning om bompengesystem i København og Århus), fru Jette Gottlieb, har ordet.

Jette Gottlieb (EL):

Når Enhedslisten har udarbejdet et konkret forslag om at se nærmere på en bompengoordning i København og Århus, skyldes det reelt, at regeringen stadig ikke har taget nogen som helst konkrete initiativer til at nedbringe bilpendlingen ind i og ud af de store byer i Danmark.

Der mumles ganske vist lidt her og dér om road pricing, men det er jo blot en syltekrukke, for at man kan undgå at gøre noget her og nu, hvor luftforureningen stiger dag for dag og støjen og larmen ligeså, og hvor bilerne lægger beslag på stadig mere plads i byerne. Og noget af det, der bekymrer mig mest, er den tilsyneladende ligegyldighed med hensyn til de stadig kraftigere meldinger om bilernes skadevirkninger på børnene i byen, og jeg kan ganske enkelt ikke forstå, at en socialdemokratisk-radikal regering sætter bilismen højere end børnenes sundhed.

Og road pricing er et meget avanceret system, hvor den enkelte bilist betaler efter,

hvor meget bilen kører. Det svarer nærmest til en differentieret benzinafgiftsforhøjelse, og det er regeringen jo meget stærkt imod, og derfor har jeg heller ikke nogen som helst tiltro til, at regeringen til sin tid – udvalgt eller ej – vil indføre road pricing. Under alle omstændigheder vil der gå mange år, før det er teknisk muligt, og imens vil hundredtusinder af børn blive udsat for en stadig større luftforurening.

Den eneste farbare vej til at få nedbragt bilpendlingen i storbyerne er at opbygge et vel-fungerende og billigt kollektivt trafiksystem – f.eks. et letbanesystem som det, der findes i mange andre europæiske storbyer – kombineret med betaling for indkørsel i byen.

Her er det afgørende, at indtægterne fra betalingssystemet målrettet går til udbygningen af det kollektive trafiksystem, og her afviger vi meget fra de planer, der forelå i Oslo. For når vi i vores forslag har peget på en videreudvikling af bompengesystemet, som det er indført i Oslo, så er det, fordi det er teknisk muligt, ikke fordi vi synes, det formål, man havde i Oslo, var særlig velegnet til det københavnske forslag.

I vores forslag har vi koblet bompengekortet til et netkort til den kollektive trafik, og meningen med dét er, at bilisterne daglig motiveres til at vælge bussen eller toget i stedet for bilen. Og jeg er overbevist om, at netop denne kobling mellem betalingssystemet og udbygningen af det kollektive trafiksystem samt den daglige motivation til at vælge det kollektive system ikke alene vil kunne forstås af befolkningen, men også vil blive opfattet som en ganske fornuftig kobling.

Nu hørte jeg, at Fremskridtspartiets ordfører stod og gættede på, om det kunne lade sig gøre, og sådan nogle ting, og dér kan jeg da oplyse, at ud over os selv er både Transportrådet og Københavns Kommunes Tekniske Afdeling nået frem til, at skulle man indføre sådan et system, ville det blot kræve omkring 30 porte. Mere er ikke nødvendigt, og det er jo ganske overskueligt.

Jeg så selvfølgelig helst, at man indførte systemet i morgen, men vi har altså i forslaget været så beskedne alene at foreslå en nærmere vurdering af det, herunder en analyse af den miljømæssige effekt og af forbedringen af børnenes vilkår ved at indføre et sådant betalings-system og en forbedring af de kollektive trafiktilbud.

Mit problem er, at jeg ikke har hørt ét eneste fornuftigt argument imod en gennemførelse af

en sådan analyse, men kun har hørt flere ordførere sige, at de gerne vil undersøge road pricing yderligere, og det er jo dejlig uforpligtende.

Jeg ser selvfølgelig også gerne, at Folketinget vedtager det af SF fremsatte forslag om, at kommuner og amter får mulighed for på egen hånd at indføre et betalingssystem. Men når regeringen også afviser dét og heller ikke selv vil være med til at se nærmere på, hvordan vi Danmark kan indføre et bompengesystem, har regeringen jo udsendt et ganske klart signal til befolkningen om, at biler står over børns sundhed.

Når jeg mener, at vi er nødt til at tage debatten her i Folketinget, har det to årsager.

Den ene årsag er, at det er et overordnet samfundsproblem, altså et problem, som ikke bare har lokale perspektiver, men også er et spørgsmål om nedbringelse af trafikens CO₂-del, for det er jo sådan, at vi allerede nu halter så langt bagefter den målsætning, som regeringen gang på gang har bekræftet, at vi faktisk er i en situation, hvor vi årligt skal nedskære CO₂-udslippet fra trafikken med ca. 2 pct., og det er ganske meget.

Og den anden årsag er, at selv hvis kommunerne ønskede at indføre et sådant system, så må de ikke. Men den sammenhæng tager SF's forslag jo højde for.

Ministeren henviser til, at det for tiden er udpendlingen, der vokser i Københavnsområdet. Men det gør det jo ikke bedre, at det nu er de københavnske bilister, der kører ud af byen og ind igen, end at det er de bilister, der kommer fra omegnskommunerne, der kører ind i byen og ud igen, og derfor er vores forslag også rettet begge veje: Indpendlerne betaler, når de kører på arbejde, og udpendlerne, når de skal hjem. Det er der da logik i.

Min tanke med det her er at undersøge – og det må jeg jo gøre i udvalget – om det er muligt at lave en beretning til forslaget og eventuelt få gennemført de dele, som regeringen dog har udtalt sig positivt om. Og hvis det er muligt at lave en beretning, så kan vi gøre dét. Men hvis det ikke er tilfældet, må vi jo have forslaget til anden behandling, og så må en afstemning give befolkningen i København og Århus en klar melding om de enkelte partiers holdning til biltrafik kontra kollektiv trafik.

Trafikministeren (Bjørn Westh):

Jeg vil gerne sige tak for en på mange måder spændende, men også nødvendig debat, for selvfølgelig skal vi hele tiden være opmærksomme på, hvordan biltrafikken og miljøet i vore byer udvikler sig. Men der kan jo altså, som vi også har hørt af debatten i dag, være flere indgange til det problem.

Fru Margrete Auken mener ikke, at forslaget er teknisk kompliceret, men det er måske at tage munden lige lovlig fuld at sige, at det ikke vil være det, for det er i hvert fald noget, som man fra Københavns Kommunes side ofte har peget på at det vil være. Og fru Margrete Auken mener, at det teknisk komplicerede ligger i at få det vedtaget her i Folketinget, men dér vil jeg sige, at det er ikke spor kompliceret, for det kræver bare, at der er 90, der stemmer for det. Men at få overbevist folk om, at det er det rigtige at gøre, er selvfølgelig det afgørende.

Jeg mener i øvrigt, at jeg roligt kan sige, at denne regering har gjort mere ved miljøproblemerne i de sidste 5 år, end der er sket i mange år tidligere, og jeg mener også, at det er rigtigt at sige, at noget af det, vi har gjort – og nu gentager jeg til hudløshed, hvad vi tidligere har sagt – bl.a. er at investere i et kollektivt trafiksystem, som kan være et alternativ til den individuelle trafik, og det er uhyre vigtigt. For sagen er vel, at det, der sker i København i disse år, er, at vi investerer ca. 20 mia. kr. i den kollektive trafikudbygning i Københavnsområdet, set i forhold til ca. 1 mia. kr. i den individuelle trafikudbygning. Det er i det forhold, investeringerne er: dobbeltsporene til Frederikssund, metroen, S-togsindkøbene og banen til lufthavnen osv. Så der satses altså på det, der skal være et alternativ.

Vi arbejder også med priobussystemer, så busserne kan komme hurtigere igennem trafikken, og med mere telematik, så trafikken på den måde kan komme til at glide lettere, og vi arbejder med cykelstier i København og med mange andre ting.

Og med hensyn til det, hr. Kaj Ikast var inde på om parkeringspolitikken, vil jeg sige, at den også spiller en rolle her, og at jeg meget gerne vil være med til at diskutere parkeringspolitikken og se på, om vi måske kan bruge den mere, end vi gør i dag. Man kunne f.eks. forestille sig nogle parkeringshuse, hvor folk, der ellers kører ind til byen, kunne parkere, og så kunne de tage med det kollektive trafiksystem resten af vejen ind.

Hr. Kaj Ikast var også inde på, at med hensyn til forureningen spiller det en meget stor rolle, hvilke kvalitative krav der stilles til bilerne, og det synes jeg også er helt rigtigt, og det vi må interessere os meget for, og jeg så meget gerne nogle bedre motorer, sådan som hr. Kaj Ikast var inde på.

Og så må jeg sige, at de beslutninger, der har været om at indføre katalysatorer og andre tekniske indretninger i bilerne, har betydet, at selv om vi ville få en stigende biltrafik i København, ville mængden af udstødningsgasser falde og forureningen dermed blive mindre. Og der er altså mindre forurening nu, end der var tidligere fra det samme antal biler, og det tal vil være faldende fremover.

Så hvis man lidt populistisk vil stille det op, som om det er børnene kontra bilerne – hvilket jeg ikke synes var en helt fair måde at anskueliggøre tingene på – vil jeg altså sige, at forureningen faktisk vil falde år for år i det nære bymiljø, endda selv om vi vil få en stigende trafik.

Vi har ganske vist et CO₂-problem, men det har jo ikke noget at gøre med det nære miljø. Men jeg anerkender, at vi har et CO₂-problem, og de andre ting kan nok også blive bedre, men der er dog en rigtig tendens i de tal, der foreligger.

Så har der været en diskussion om udviklingen i biltrafikken i København, og den kan man selvfølgelig diskutere meget frem og tilbage, men ser man på et indeks over, hvor mange kilometer bilkørsel der har været i København, så har Københavns Kommune opgjort det sådan – og jeg tror, hr. Løgstrup Madsen var inde på det i sit indlæg – at der faktisk har været et fald fra 1988 til 1997. Der har været en stigning fra 1995 til 1996, men totalt set har der i den periode været et fald, og der har altså ikke været nogen stigning fra 1996 til 1997, og det synes jeg bare, man skal nævne, for det er jo ikke i sig selv noget godt at få en større biltrafik i en by som København.

Jeg ved ikke, hvorfor fru Vibeke Peschardt mente, at det skulle fremhæves, at der er så stor uenighed mellem os, og jeg mener ikke, at der i og for sig behøver at være nogen uenighed, for vi har aldrig diskuteret provenuet. Og når jeg ser på det her fra et trafiksynspunkt, så er det for mig ikke et spørgsmål om at få et større eller et mindre provenu, så er det for mig et spørgsmål om at få en trafik, der er hensigtsmæssig, og så er provenubetragtningerne noget, som vi

må klare på anden måde. Og jeg har altså hverken forestillet mig, at det skal give mere eller mindre, men bare, at jeg kan få en mere hensigtsmæssig trafikafvikling, for det er det, jeg går efter, og derfor mener jeg ikke, at fru Vibeke Peschardt har ret i, at der nødvendigvis behøver at være nogen uenighed på det punkt.

(Kort bemærkning).

Jette Gottlieb (EL):

Jeg vil bare sige, at Enhedslisten ikke underkender, at der er foregået investeringer i den kollektive transport – selv om jeg altså opfatter nogle af dem som simpel vedligeholdelse på niveau med asfaltering af huller i vejbanen, og her tænker jeg f.eks. på de nye S-tog – men det, vi siger, er, at det er nødvendigt at gå på to ben, altså både begrænse bilismen og styrke den kollektive transport, og det er jo netop derfor, vi har koblet de to ting sammen i vores forslag.

Og så vil jeg godt minde om, at det, vi har bedt Folketinget om at tage stilling til, er at vurdere effekten af et forslag af den karakter, og det må man sige er et meget beskedent ønske. For jeg taler jo ikke om mit inderste ønske, som er, at systemet indføres i morgen; det, jeg taler om, er, at jeg meget gerne vil have, at man undersøger, hvad konsekvenserne vil være af, at man indfører et sådant system, og så har jeg lidt svært ved at forstå, at der ikke er lidt større imødekommenhed på det område.

Trafikministeren (Bjørn Westh):

Til fru Jette Gottlieb vil jeg sige, at jeg mener ikke, at S-togskøbet bare er et udtryk for simpel vedligeholdelse, for faktisk betyder det, at vi bruger 8 mia. kr. på det, jo, at støjniveauet, når S-togene kører, vil blive halveret, og at energiforbruget vil blive sat ned med en tredjedel – så vidt jeg husker – bl.a. fordi man kan genbruge bremseenergien. Og så vil komforten blive bedre, og der vil blive bedre plads til barnevogne og cykler, altså alle den slags ting, der også skal være med til at nedbringe bilismen, for kvalitativt skal det jo også gøres bedre. Så der er bestemt ikke kun tale om simpel vedligeholdelse.

Fru Margrete Auken spurgte før, om jeg ville være positiv over for det, hvis Københavns Kommune bad staten om deltage i nogle undersøgelser af disse ting, og det vil jeg gerne, men når fru Margrete Aukens forslag faktisk bygger på, at de lokale myndigheder skal have nogle muligheder, som de gang på gang har sagt at

de ikke ønsker at få, er det vel ikke særlig frugtbart at føre en diskussion om dét.

Men vi har altså nedsat et udvalg om road pricing, og vi arbejder med bedre udnyttelse af telematik i det hele taget, og jeg har sådan set ikke villet afvise nogen af disse ting, men jeg tror, hr. Kaj Ikast havde en forgænger, der arbejdede for at indføre et bompengesystem i København, som ikke blev til noget, fordi det faktisk viste sig, at man ikke kunne finde en ordning, der var tilfredsstillende for de mange interessenter i sagen.

Margrete Auken (SF):

Det var altså ikke et udvalg, jeg bad om, og det var heller ikke nye rapporter, jeg bad om. Jeg synes, vi har mange rapporter. Jeg vil ikke sige, at vi ikke kan få nogle flere, men det var ikke det, jeg bad om.

Jeg sagde bare, at jeg forstod ministeren sådan, at hvis det skulle vise sig, at det lykkes at få flertallet i Københavns Kommune til at tage vores problemer alvorligt, kan jeg forstå, at regeringen, hvis det kom dertil, ikke vil stille sig hindrende i vejen. Men det behøver ministeren ikke at svare på, medmindre han er bragende uenig og siger: Selvfølgelig vil vi stille os hindrende i vejen, og så får de ikke lov til at lave en ordning med bompenge, selv om de kommer og beder om det.

Jeg vil stadig væk henvise til, at Transportrådets rapport viser, at det godt kan lade sig gøre, og at det ikke er så svært. Hvis man ser på, hvad det er, Transportrådet nævner af hindringer, er det sådan noget med, at det nok ikke er så pænt. Det er på det niveau, og det er ikke noget, der er ret meget sværere end det. Det tager selvfølgelig lidt tid at indføre det, men slet ikke som noget, der har med road pricing-problemerne at gøre. Derfor er det lidt nedslående, at man ikke i Trafikministeriet har fulgt med i, hvad der foregårovre i Transportrådet. Det synes jeg faktisk, men skidt nu med det.

Så vil jeg sige, at med hensyn til trafikmængden er det egentlig noget af det, som vi skal spørge om. Vi vil så bede udvalgets sekretær om at sige, at vi gerne vil have opklaret ikke bare trafikken ind og ud af København, men også trafikken inde i byen. Det er sådan, at mange af dem, som tager bilen med ind til byen, også ligger og kører rundt i den derinde, og det er jo et af problemerne.

De tal, som jeg opererer med, og som viser, trafikmængden er steget, er også dem, som jeg

mener, man kan erfare, når man færdes i byen. Så kan det godt være, at ministeren kommer og siger, at tallet er faldet, men det er simpelt hen blevet sværere at køre i bil i København, end det har været før, og det må det også være for ministerbiler.

Det kan da godt være, at hr. Kaj Ikast har fundet en smart måde at komme til lufthavnen på, efter at motorvejen til Kastrup er åbnet, ved at køre hele vejen rundt og så ud og prøve at ramme tunnelen den vej. Hvis vi skal tage herindefra til flyveren, hvad jeg en gang imellem stadig væk skal, selv om jeg mest tager med toget, tager det altså lige så lang tid herindefra, som det plejer. Men jeg kan godt se for mig, at hvis man først tager til Valby og så kører den vej ned og så rammer ned til tunnelen nedeom, kan det godt være, det kan gøres, jeg vil ikke sige hurtigere, det kan det nu ikke blive, men hurtigere, end det var, før tunnelen kom. Det er givetvis rigtigt, men ellers har det altså ikke hjulpet.

Så lige med hensyn til de ting, der er sket i København. Jeg ved ikke, om man kan sige, at det er blevet meget bedre i de sidste fem år. Jeg vil sige, at miljøpolitikken nok er blevet det, men trafikpolitikken er ikke blevet det så grusomt meget. Det er ikke den nuværende trafikministers skyld, han har ikke været der så længe, men det har ikke hjulpet så meget.

Der er nogle investeringer, og mange af dem er lavet inden, og noget af det er dybt godnat som f.eks. den metro. Men da det ligger hen i hemmelighed, som så meget gør i dette samfund, desværre også under Socialdemokratiets systemer, kan vi ikke få det opklaret ordentligt, før det desværre nok er for sent.

Jeg vil meget gerne rose for, at priobussystemet er kommet igennem, at cykelstierne er der, at parkeringspolitikken er blevet bedre, og at man investerer i den kollektive trafik i København. Jeg tror bare desværre, det er sådan, at så længe man i øvrigt fører den politik, man gør, på bilismens side, kommer det ikke til at spille en ret stor rolle.

Vi har en skattepolitik, som voldsomt fremmer pendlertrafikken langt væk fra. Det kan betale sig at bo i det amt, hvor jeg er valgt, og hvor mine vælgere bor. De er ret forkælede af regeringens skattesystem, og det er nok heller ikke dem, der stemmer mest på mig, men nogle af dem gør det nu. Derudover er der faktisk ikke lavet ret mange andre begrænsninger for

bilismen end den, som bilismen efterhånden for alvor laver for sig selv.

Så lige det allersidste om forureningen. Jeg forstår det ikke rigtigt. Har trafikministeren ikke fulgt med i den diskussion, der har været, først og fremmest om dieselforureningen? Der er mange af de biler, der kører her i København, der er dieselmotorer, og det er faktisk meget alvorligt. Partikeldøden er en større fare end trafikulykkerne.

Hvis det er rigtigt, kan man altså ikke sige, at vi ikke har et problem. Det er nogle af de tal, vi har fået gennem Miljøudvalget. Jeg synes ikke, man kan komme og sige, at det er blevet bedre for børnene i København, fordi der er kommet mere dieselmotorer. Det er der jo i den sidste tid, og det er faktisk et meget alvorligt problem. Derudover er der en frygtelig masse motorer, der ikke er stillet rigtigt, og som sender en masse uforbrændt benzin ud.

Det kan godt være, at man kan lave nogle teoretiske modeller, som ser gode ud på nogle punkter. På andre punkter ser de, uanset hvor teoretiske de er, elendige ud, og så er der altså en masse anden virkelighed i det, så forureningen er blevet værre.

Hermed sluttede forhandlingen, og forslagene overgik derefter til anden (sidste) behandling.

Afstemning

Fjerde næstformand (Elisabeth Arnold):

Jeg foreslår, at forslagene til folketingsbeslutning henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør

indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Meddelelser fra formanden

Fjerde næstformand (Elisabeth Arnold):

Der er ikke mere på dagsordenen.

Medlemmer af Folketinget Bendt Bendtsen (KF) og Helge Sander (V) har meddelt mig, at de ønsker at tage forespørgsel nr. F 14, som blev anmeldt den 21. oktober 1997, tilbage. Forespørgslen er hermed bortfaldet.

Medlem af Folketinget Erik Jacobsen, der har orlov, har meddelt mig, at han fra og med den 22. november 1997 atter kan give møde i Tinget.

Birgit Thye-Petersens hverv som midlertidigt medlem af Folketinget ophører herefter fra nævnte dato at regne.

Der er ikke mere at foretage i dette møde.

Folketingets næste møde afholdes tirsdag den 25. november 1997 kl. 13.00.

Angående dagsordenen skal jeg henvise til den dagsorden, der er opslået i salen.

Med hensyn til de øvrige møder i den kommende uge skal jeg henvise til den omdelte ugeplan.

Mødet hævet kl. 14.51
