

tilladelser, eller om der skal tages stilling i det enkelte konkrete tilfælde, og af, hvad de indkrævede midler i givet fald skal anvendes til. Regeringen vil være sikker på, hvilke virkemidler der er reel interesse for og ønsker om at anvende fra kommunal side, før – om jeg så må sige – det store skyts køres i stilling, og derfor agter regeringen at afvente denne dialog, før der tages beslutninger om det videre forløb.

Bompeng og betalingsring, vejafgifter og lign. er til stadighed fremme i debatten. Hidtil, kan jeg konstatere, er der ingen lokal myndighed, der har henvendt sig til regeringen med ønske om mulighed for at dæmpe biltrafikken med et eller flere af disse virkemidler. Som sagt har Københavns Magistrat altså i sidste uge meldt ud, at den ønsker at undersøge muligheden for at anvende afgifterne som et virkemiddel i København, og dette kommer så til at indgå i drøftelserne mellem Trafikministeriet og kommunen.

Selv om regeringen således finder disse virkemidler og ikke mindst debatten herom interessant, kan vi ikke støtte det fremsatte forslag til folketingsbeslutning, men jeg finder det nyttigt i dag her ved førstbehandlingen af beslutningsforslaget at få lejlighed til at høre partiernes principielle holdninger til disse spørgsmål.

#### **Erling Christensen (S):**

Hensigten med dette beslutningsforslag er at give kommunerne mulighed for at indføre betalingsordninger for den gennemkørende trafik. Pengene fra betalingsordningerne skal øremærkes til forbedring af den kollektive trafik, siges der i bemærkningerne, og det er jo et godt og ideelt formål. I andre lande har byer gennemført lignende ordninger, i Norge og Singapore for at nævne et par stykker, og i Shanghai er lastbiler kun tilladt efter kl. 20.

Allerede for 10 år siden, som ministeren nævnte det i sin tale, vurderede man problemerne ved etableringen af en betalingsring i København. Dengang mente man ikke, at trafikmængden retfærdiggjorde en betalingsordning. I går blev jeg oplyst om, at Københavns miljø- og trafikplan i dag skal behandles i Borgerrepræsentationen, og i den har man kigget på trafikmængderne på brogaderne i København.

I den plan, som Borgerrepræsentationen får forelagt i dag, gør man op, at der i dag på brogaderne i København er 25 pct. mindre trafik end i 1970. Alligevel er man nu åbenbart i København parat til at drøfte mulighederne for

at indføre afgifter, ikke bompeng, men betaling for at køre på vejene, road pricing på nudansk. Jeg synes, trafikministeren skal tage godt imod et eventuelt forslag fra Københavns Kommune, og det gjorde vi også i parkeringsafgiftsspørgsmålet for år tilbage.

I de danske byer har vi da heldigvis ikke endnu de mængder af biler og deraf følgende problemer, som andre landes byer lider under. I Socialdemokratiet vil vi også gerne være med til at forhindre, at de miljø- og færdselssikkerhedsmæssige problemer opstår. Vi vil også gerne overveje, om indtægterne fra betalingsordningerne skal gå i kommunekassen til forbedring af den kollektive trafik. Det har vi jo før tilladt med parkeringsafgifterne, så hvorfor ikke også lade det gælde for de her omtalte betalingsordninger.

Derefter må vi så også her fra Folketingets side afstå fra kritik af kommunens direkte anvendelse af pengene. Uanset at jeg og måske andre mener, at det er en fuldstændig håbløs og skadelig beslutning i forhold til forbedring af den kollektive trafik i hovedstadsområdet at lave busterminal på Rådhuspladsen og ikke ved Hovedbanegården, er det jo en beslutning, som vi har valgt herinde at lade kommunen selv tage.

Trafikministeren sagde i sit indlæg, at Københavns Kommune har henvendt sig for at undersøge mulighederne for at anvende vejafgifter i kommunen. Som nævnt håber jeg, at drøftelserne får et positivt udfald også til gavn for det formål, der er indbygget i SF's beslutningsforslag, men vi vil ikke stemme for forslaget i dag. Vi vil afvente resultaterne af Københavns Kommunes drøftelser med trafikministeren.

(Kort bemærkning).

#### **Margrete Auken (SF):**

Det er bare for at få nogle ting på plads, inden debatten går videre.

For det første er det rigtigt, at i København er trafikken nedadgående, men samtidig er utilfredsheden med trafikken stigende, og jeg synes, man skal respektere, at det faktisk er et godt tegn, og jeg ved, at regeringen i andre sammenhænge glæder sig over det. Jeg vil også godt her føje til, at det nok har noget at gøre med, at den trafik, der er i København, ikke er københavnernes egen.

Forslaget her drejer sig ikke kun om København, det drejer sig om muligheder alle steder, men der er jo en meget stor forskel, fordi den store trafik, der er i København – og den er der