

trods alt stadig væk – ikke skyldes københavnerne selv. Det er den ene ting, jeg vil sige.

Den anden er om de dér charmerende ord road pricing. Det tager altså 100 år og en madpakke, inden man kan komme i gang med det, og vi skal lige være klar over, at indtil videre er det altså om ikke ligefrem et teknisk fix, så i hvert fald en teknisk fiktion, som jeg synes er en smaddergod idé, men det kræver altså enorme investeringer. Med de begrundelser, der har været brugt for at afvise bompengene, kan man sige, at så er vi altså henne i noget endnu mere vanskeligt, og selv om det er retfærdigere, er det måske alt for dyrt. Men jeg synes, det er vigtigt, at vi ikke bruger road pricing til at sige, at nu må vi vente, til det er der, for det tager mange år, og det er meget dyrt.

Endelig en sidste ting om, hvor pengene skal hen. Vi har ikke gjort noget ud af det i dette forslag, for vores forslag, som også både ministeren og Socialdemokratiets ordfører har sagt, drejer sig først og fremmest om at åbne for mulighederne, hvis man ønsker det i de forskellige byer. Men jeg er ikke i tvivl om, at i Københavns tilfælde vil jeg i hvert fald gøre mit til, at de ikke løber i Københavns kommunekasse. Det er ikke for at lægge mig ud med københavnere, at jeg siger det, men netop fordi det er nogle andre, der kører i København, end københavnere selv, er det altså også nogle andre, der kommer til at betale det, og det vil sige, at det er deres trafikmuligheder, der skal forbedres. Så det er først og fremmest den regionale trafik, der trænger til nogle store investeringer, som pengene skal ind til.

Jeg tror, det er meget vigtigt, at man i dialogen med København siger, at det bliver meget svært at få Københavns Amt, Frederiksborg Amt, Roskilde Amt til at betale, hvis de ikke får lov til at få en finger med i spillet om, hvordan pengene bliver brugt, for belastningen på den regionale trafik er en af de værste, vi har i landet.

(Kort bemærkning).

**Jette Gottlieb (EL):**

Jeg må indrømme, at jeg opfatter såvel ministerens som den socialdemokratiske ordførers indlæg som en forståelse for en mulig nødvendighed af at begrænse biltrafikken med forskellige midler, og det er jeg selvfølgelig vældig glad for at høre. Men det undrer mig, at man så straks afviser at stemme for et forslag, som i bund og grund handler om, at man vil give den lokale

myndighed mulighed for på egen hånd at beslutte, hvilke midler den vil tage i anvendelse.

Sådan som jeg forstod ministeren, ville han tage meget velvilligt imod et hvilket som helst forslag, der kom fra en hvilken som helst bykommune om at foretage konkrete begrænsninger, og jeg vil godt spørge ministeren direkte, om det betyder, at den vilvilje også automatisk gælder de eventuelle løsningsforslag, der kommer, eller om det betyder, at en kommune, der finder på sådan et forslag, vil skulle igennem et hækkeløb af forhandlinger, før den eventuelt vil få et sådant forslag afvist. Var der et carte blanche til kommunerne i ministerens tale, som betød, at det kunne de så bare gå i gang med? Jeg vil meget gerne høre lidt mere konkret om, hvordan man skal forstå ordet forhandling i den forbindelse.

(Kort bemærkning).

**Erling Christensen (S):**

Som ministeren sagde, og det tilslutter jeg mig, har Københavns Kommune henvendt sig, og det er derfor, vi vil vente. I Socialdemokratiet har vi stor respekt for det lokale selvstyre, stor respekt for, hvilke ønsker og behov man mener man kan pege på, og derfor vil vi ikke her fra talerstolen pege på løsninger.

Men løsningen kunne jo være saneringer i Københavns gadenet. Det er også væsentligt at understrege, at det problem, som Københavns Kommune sidder med, og som vi trafikudvalgsmedlemmer hørte understreget i går, er, at der altså er 25 pct. fald i trafikken i forhold til 1970, så der må altså stadig væk være færre københavnere, der kører. Ifølge fru Margrete Aukens indlæg er det ikke københavnere selv, der kører.

Jeg synes også, man skal forholde sig til den udvikling, der er. Under den debat, man havde her i København, som jeg desværre ikke havde mulighed for at overvære, hvor også EU's miljøkommissær deltog, understregede man netop road pricing-princippet som en mulighed, og med den teknik, vi har i dag, og som for øvrigt HT gennemfører med skybusserne, hvor man gennem satellit kan styre de ting, tror jeg ikke, at road pricing ligger særlig langt ude i fremtiden.

Men som sagt: Vi er indstillet på at respektere det kommunale selvstyre så langt, det overhovedet er muligt, og når Københavns Kommune har henvendt sig for at få en drøftelse, vil vi ikke binde os til eller på forhånd bestemme nogen løsninger. Vi vil gerne høre de lokale ønsker og behov, inden vi træffer en beslutning.