

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, bompengene 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, bompengene 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