

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 selvopmærksomme 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.