

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 betalingsystem og en forbedring af de kollektive trafiktilbud.

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