

en sådan analyse, men kun har hørt flere ordførere sige, at de gerne vil undersøge road pricing yderligere, og det er jo dejlig uforpligtende.

Jeg ser selvfølgelig også gerne, at Folketinget vedtager det af SF fremsatte forslag om, at kommuner og amter får mulighed for på egen hånd at indføre et betalingssystem. Men når regeringen også afviser dét og heller ikke selv vil være med til at se nærmere på, hvordan vi Danmark kan indføre et bompengesystem, har regeringen jo udsendt et ganske klart signal til befolkningen om, at biler står over børns sundhed.

Når jeg mener, at vi er nødt til at tage debatten her i Folketinget, har det to årsager.

Den ene årsag er, at det er et overordnet samfundsproblem, altså et problem, som ikke bare har lokale perspektiver, men også er et spørgsmål om nedbringelse af trafikens CO<sub>2</sub>-del, for det er jo sådan, at vi allerede nu halter så langt bagefter den målsætning, som regeringen gang på gang har bekræftet, at vi faktisk er i en situation, hvor vi årligt skal nedskære CO<sub>2</sub>-udslippet fra trafikken med ca. 2 pct., og det er ganske meget.

Og den anden årsag er, at selv hvis kommunerne ønskede at indføre et sådant system, så må de ikke. Men den sammenhæng tager SF's forslag jo højde for.

Ministeren henviser til, at det for tiden er udpendlingen, der vokser i Københavnsområdet. Men det gør det jo ikke bedre, at det nu er de københavnske bilister, der kører ud af byen og ind igen, end at det er de bilister, der kommer fra omegnskommunerne, der kører ind i byen og ud igen, og derfor er vores forslag også rettet begge veje: Indpendlerne betaler, når de kører på arbejde, og udpendlerne, når de skal hjem. Det er der da logik i.

Min tanke med det her er at undersøge – og det må jeg jo gøre i udvalget – om det er muligt at lave en beretning til forslaget og eventuelt få gennemført de dele, som regeringen dog har udtalt sig positivt om. Og hvis det er muligt at lave en beretning, så kan vi gøre dét. Men hvis det ikke er tilfældet, må vi jo have forslaget til anden behandling, og så må en afstemning give befolkningen i København og Århus en klar melding om de enkelte partiers holdning til biltrafik kontra kollektiv trafik.

**Trafikministeren (Bjørn Westh):**

Jeg vil gerne sige tak for en på mange måder spændende, men også nødvendig debat, for selvfølgelig skal vi hele tiden være opmærksomme på, hvordan biltrafikken og miljøet i vore byer udvikler sig. Men der kan jo altså, som vi også har hørt af debatten i dag, være flere indgange til det problem.

Fru Margrete Auken mener ikke, at forslaget er teknisk kompliceret, men det er måske at tage munden lige lovlig fuld at sige, at det ikke vil være det, for det er i hvert fald noget, som man fra Københavns Kommunes side ofte har peget på at det vil være. Og fru Margrete Auken mener, at det teknisk komplicerede ligger i at få det vedtaget her i Folketinget, men dér vil jeg sige, at det er ikke spor kompliceret, for det kræver bare, at der er 90, der stemmer for det. Men at få overbevist folk om, at det er det rigtige at gøre, er selvfølgelig det afgørende.

Jeg mener i øvrigt, at jeg roligt kan sige, at denne regering har gjort mere ved miljøproblemerne i de sidste 5 år, end der er sket i mange år tidligere, og jeg mener også, at det er rigtigt at sige, at noget af det, vi har gjort – og nu gentager jeg til hudløshed, hvad vi tidligere har sagt – bl.a. er at investere i et kollektivt trafiksystem, som kan være et alternativ til den individuelle trafik, og det er uhyre vigtigt. For sagen er vel, at det, der sker i København i disse år, er, at vi investerer ca. 20 mia. kr. i den kollektive trafikudbygning i Københavnsområdet, set i forhold til ca. 1 mia. kr. i den individuelle trafikudbygning. Det er i det forhold, investeringerne er: dobbeltsporene til Frederikssund, metroen, S-togsindkøbene og banen til lufthavnen osv. Så der satses altså på det, der skal være et alternativ.

Vi arbejder også med priobussystemer, så busserne kan komme hurtigere igennem trafikken, og med mere telematik, så trafikken på den måde kan komme til at glide lettere, og vi arbejder med cykelstier i København og med mange andre ting.

Og med hensyn til det, hr. Kaj Ikast var inde på om parkeringspolitikken, vil jeg sige, at den også spiller en rolle her, og at jeg meget gerne vil være med til at diskutere parkeringspolitikken og se på, om vi måske kan bruge den mere, end vi gør i dag. Man kunne f.eks. forestille sig nogle parkeringshuse, hvor folk, der ellers kører ind til byen, kunne parkere, og så kunne de tage med det kollektive trafiksystem resten af vejen ind.