

Hr. Kaj Ikast var også inde på, at med hensyn til forureningen spiller det en meget stor rolle, hvilke kvalitative krav der stilles til bilerne, og det synes jeg også er helt rigtigt, og det vi må interessere os meget for, og jeg så meget gerne nogle bedre motorer, sådan som hr. Kaj Ikast var inde på.

Og så må jeg sige, at de beslutninger, der har været om at indføre katalysatorer og andre tekniske indretninger i bilerne, har betydet, at selv om vi ville få en stigende biltrafik i København, ville mængden af udstødningsgasser falde og forureningen dermed blive mindre. Og der er altså mindre forurening nu, end der var tidligere fra det samme antal biler, og det tal vil være faldende fremover.

Så hvis man lidt populistisk vil stille det op, som om det er børnene kontra bilerne – hvilket jeg ikke synes var en helt fair måde at anskueliggøre tingene på – vil jeg altså sige, at forureningen faktisk vil falde år for år i det nære bymiljø, endda selv om vi vil få en stigende trafik.

Vi har ganske vist et CO₂-problem, men det har jo ikke noget at gøre med det nære miljø. Men jeg anerkender, at vi har et CO₂-problem, og de andre ting kan nok også blive bedre, men der er dog en rigtig tendens i de tal, der foreligger.

Så har der været en diskussion om udviklingen i biltrafikken i København, og den kan man selvfølgelig diskutere meget frem og tilbage, men ser man på et indeks over, hvor mange kilometer bilkørsel der har været i København, så har Københavns Kommune opgjort det sådan – og jeg tror, hr. Løgstrup Madsen var inde på det i sit indlæg – at der faktisk har været et fald fra 1988 til 1997. Der har været en stigning fra 1995 til 1996, men totalt set har der i den periode været et fald, og der har altså ikke været nogen stigning fra 1996 til 1997, og det synes jeg bare, man skal nævne, for det er jo ikke i sig selv noget godt at få en større biltrafik i en by som København.

Jeg ved ikke, hvorfor fru Vibeke Peschardt mente, at det skulle fremhæves, at der er så stor uenighed mellem os, og jeg mener ikke, at der i og for sig behøver at være nogen uenighed, for vi har aldrig diskuteret provenuet. Og når jeg ser på det her fra et trafiksynspunkt, så er det for mig ikke et spørgsmål om at få et større eller et mindre provenu, så er det for mig et spørgsmål om at få en trafik, der er hensigtsmæssig, og så er provenubetragtningerne noget, som vi

må klare på anden måde. Og jeg har altså hverken forestillet mig, at det skal give mere eller mindre, men bare, at jeg kan få en mere hensigtsmæssig trafikafvikling, for det er det, jeg går efter, og derfor mener jeg ikke, at fru Vibeke Peschardt har ret i, at der nødvendigvis behøver at være nogen uenighed på det punkt.

(Kort bemærkning).

Jette Gottlieb (EL):

Jeg vil bare sige, at Enhedslisten ikke underkender, at der er foregået investeringer i den kollektive transport – selv om jeg altså opfatter nogle af dem som simpel vedligeholdelse på niveau med asfaltering af huller i vejbanen, og her tænker jeg f.eks. på de nye S-tog – men det, vi siger, er, at det er nødvendigt at gå på to ben, altså både begrænse bilismen og styrke den kollektive transport, og det er jo netop derfor, vi har koblet de to ting sammen i vores forslag.

Og så vil jeg godt minde om, at det, vi har bedt Folketinget om at tage stilling til, er at vurdere effekten af et forslag af den karakter, og det må man sige er et meget beskedent ønske. For jeg taler jo ikke om mit inderste ønske, som er, at systemet indføres i morgen; det, jeg taler om, er, at jeg meget gerne vil have, at man undersøger, hvad konsekvenserne vil være af, at man indfører et sådant system, og så har jeg lidt svært ved at forstå, at der ikke er lidt større imødekommenhed på det område.

Trafikministeren (Bjørn Westh):

Til fru Jette Gottlieb vil jeg sige, at jeg mener ikke, at S-togskøbet bare er et udtryk for simpel vedligeholdelse, for faktisk betyder det, at vi bruger 8 mia. kr. på det, jo, at støjniveauet, når S-togene kører, vil blive halveret, og at energiforbruget vil blive sat ned med en tredjedel – så vidt jeg husker – bl.a. fordi man kan genbruge bremseenergien. Og så vil komforten blive bedre, og der vil blive bedre plads til barnevogne og cykler, altså alle den slags ting, der også skal være med til at nedbringe bilismen, for kvalitativt skal det jo også gøres bedre. Så der er bestemt ikke kun tale om simpel vedligeholdelse.

Fru Margrete Auken spurgte før, om jeg ville være positiv over for det, hvis Københavns Kommune bad staten om deltage i nogle undersøgelser af disse ting, og det vil jeg gerne, men når fru Margrete Aukens forslag faktisk bygger på, at de lokale myndigheder skal have nogle muligheder, som de gang på gang har sagt at