

de ikke ønsker at få, er det vel ikke særlig frugtbart at føre en diskussion om dét.

Men vi har altså nedsat et udvalg om road pricing, og vi arbejder med bedre udnyttelse af telematik i det hele taget, og jeg har sådan set ikke villet afvise nogen af disse ting, men jeg tror, hr. Kaj Ikast havde en forgænger, der arbejdede for at indføre et bompengesystem i København, som ikke blev til noget, fordi det faktisk viste sig, at man ikke kunne finde en ordning, der var tilfredsstillende for de mange interessenter i sagen.

Margrete Auken (SF):

Det var altså ikke et udvalg, jeg bad om, og det var heller ikke nye rapporter, jeg bad om. Jeg synes, vi har mange rapporter. Jeg vil ikke sige, at vi ikke kan få nogle flere, men det var ikke det, jeg bad om.

Jeg sagde bare, at jeg forstod ministeren sådan, at hvis det skulle vise sig, at det lykkes at få flertallet i Københavns Kommune til at tage vores problemer alvorligt, kan jeg forstå, at regeringen, hvis det kom dertil, ikke vil stille sig hindrende i vejen. Men det behøver ministeren ikke at svare på, medmindre han er bragende uenig og siger: Selvfølgelig vil vi stille os hindrende i vejen, og så får de ikke lov til at lave en ordning med bompenge, selv om de kommer og beder om det.

Jeg vil stadig væk henvise til, at Transportrådets rapport viser, at det godt kan lade sig gøre, og at det ikke er så svært. Hvis man ser på, hvad det er, Transportrådet nævner af hindringer, er det sådan noget med, at det nok ikke er så pænt. Det er på det niveau, og det er ikke noget, der er ret meget sværere end det. Det tager selvfølgelig lidt tid at indføre det, men slet ikke som noget, der har med road pricing-problemerne at gøre. Derfor er det lidt nedslående, at man ikke i Trafikministeriet har fulgt med i, hvad der foregårovre i Transportrådet. Det synes jeg faktisk, men skidt nu med det.

Så vil jeg sige, at med hensyn til trafikmængden er det egentlig noget af det, som vi skal spørge om. Vi vil så bede udvalgets sekretær om at sige, at vi gerne vil have opklaret ikke bare trafikken ind og ud af København, men også trafikken inde i byen. Det er sådan, at mange af dem, som tager bilen med ind til byen, også ligger og kører rundt i den derinde, og det er jo et af problemerne.

De tal, som jeg opererer med, og som viser, trafikmængden er steget, er også dem, som jeg

mener, man kan erfare, når man færdes i byen. Så kan det godt være, at ministeren kommer og siger, at tallet er faldet, men det er simpelt hen blevet sværere at køre i bil i København, end det har været før, og det må det også være for ministerbiler.

Det kan da godt være, at hr. Kaj Ikast har fundet en smart måde at komme til lufthavnen på, efter at motorvejen til Kastrup er åbnet, ved at køre hele vejen rundt og så ud og prøve at ramme tunnelen den vej. Hvis vi skal tage herindefra til flyveren, hvad jeg en gang imellem stadig væk skal, selv om jeg mest tager med toget, tager det altså lige så lang tid herindefra, som det plejer. Men jeg kan godt se for mig, at hvis man først tager til Valby og så kører den vej ned og så rammer ned til tunnelen nedeom, kan det godt være, det kan gøres, jeg vil ikke sige hurtigere, det kan det nu ikke blive, men hurtigere, end det var, før tunnelen kom. Det er givetvis rigtigt, men ellers har det altså ikke hjulpet.

Så lige med hensyn til de ting, der er sket i København. Jeg ved ikke, om man kan sige, at det er blevet meget bedre i de sidste fem år. Jeg vil sige, at miljøpolitikken nok er blevet det, men trafikpolitikken er ikke blevet det så grusomt meget. Det er ikke den nuværende trafikministers skyld, han har ikke været der så længe, men det har ikke hjulpet så meget.

Der er nogle investeringer, og mange af dem er lavet inden, og noget af det er dybt godnat som f.eks. den metro. Men da det ligger hen i hemmelighed, som så meget gør i dette samfund, desværre også under Socialdemokratiets systemer, kan vi ikke få det opklaret ordentligt, før det desværre nok er for sent.

Jeg vil meget gerne rose for, at priobussystemet er kommet igennem, at cykelstierne er der, at parkeringspolitikken er blevet bedre, og at man investerer i den kollektive trafik i København. Jeg tror bare desværre, det er sådan, at så længe man i øvrigt fører den politik, man gør, på bilismens side, kommer det ikke til at spille en ret stor rolle.

Vi har en skattepolitik, som voldsomt fremmer pendlertrafikken langt væk fra. Det kan betale sig at bo i det amt, hvor jeg er valgt, og hvor mine vælgere bor. De er ret forkælede af regeringens skattesystem, og det er nok heller ikke dem, der stemmer mest på mig, men nogle af dem gør det nu. Derudover er der faktisk ikke lavet ret mange andre begrænsninger for