

der skal tages stilling i hvert enkelt konkret tilfælde.

F.eks. kan en betalingsring i teorien bruges både til at skaffe ekstra finansiering af offentlige udgifter og til at dæmpe trafikken, men ikke nødvendigvis begge dele på samme tid. Hvordan en eventuel tilladelse til lokale myndigheder skal være udformet i relation til dette, må så i givet fald afklares.

Også en diskussion af, hvad de opkrævede afgifter skal kunne anvendes til, og hvem der skal bestemme en sådan fordeling, må afklares. Siden beslutningsforslaget var til debat sidst, er der taget hul på den dialog med de største bykommuner, som blev annonceret i regeringens handlingsplan for reduktion af transportsektorens CO₂-udslip. Formålet med dialogen er at undersøge, i hvilken udstrækning de nuværende virkemidler er tilstrækkelige, eller om kommunerne mener, at det i fremtiden er nødvendigt med nye virkemidler, herunder de økonomiske, for at nå trafik- og miljømålet.

Blandt de virkemidler til at begrænse biltrafikken, som er indeholdt i beslutningsforslaget, har København foreløbig udtalt væsentlig interesse for at få undersøgt road pricing-systemet.

I efteråret 1996 blev det derfor aftalt mellem overborgmesteren og trafikministeren at sætte et udredningsarbejde i gang, der skal afklare de tekniske, juridiske og administrative problemer i forbindelse med en eventuel indførelse af road pricing i hovedstadsområdet. Udvalget med deltagelse af de fem amtskommunale enheder i hovedstaden har jeg nedsat, og det skal holde sit første møde i denne måned. Desuden har Folketingets Trafikudvalg bedt Transportrådet om at belyse forskellige aspekter ved betalingsringe, road pricing og andre betalingsordninger.

I EU er vejtransporttelematik og herunder elektronisk betalingsopkrævning sat på dagsordenen af det hollandske formandskab, og på rådsmødet i marts enedes man om en resolution, der opfordrer medlemslandene til at arbejde videre med disse emner og samtidig tage meget stort hensyn til, at de forskellige systemer også inden for den elektroniske betalingsopkrævning skal kunne spille sammen, ikke alene nationalt, men også over grænserne.

Selv om regeringen således finder de i beslutningsforslaget nævnte virkemidler relevante i en fremtidig situation, kan vi ikke stemme for det fremsatte forslag, fordi vi ønsker en grundigere belysning af problemstillingerne og af de enkelte systemers fordele og ulemper, før vi

træffer beslutning om, hvorvidt vi skal indføre sådanne systemer i Danmark.

Der er behov for øget viden, og vi har taget fat på at tilvejebringe denne viden. Regeringen arbejder på at tilvejebringe et tilstrækkeligt og seriøst beslutningsgrundlag. Når det foreligger, er regeringen parat til at tage den videre drøftelse.

Tove Lindbo Larsen (S):

Genbrug er i mange tilfælde en god idé. SF's forslag er også genbrug fra 1995, men tidspunktet for en fornyet debat er imidlertid ikke særlig velvalgt.

Socialdemokratiet er meget optaget af at forbedre miljøet, også i storbyerne. Vi kan godt se behovet for at skabe, skal vi kalde det miljøzoner i bycentrene, hvor trafikken dæmpes, dels af hensyn til forureningen, og dels af hensyn til de bløde trafikanter og den kollektive trafik. Man kunne kalde det en bæredygtig, miljøvenlig trafikpolitik.

Der er ingen tvivl om, at trafikken er det, der belaster miljøet mest. Der er heller ingen tvivl om, at den by, hvor emnet er mest relevant, er København. Vi må også erkende, at der er nogle modsætningsforhold. F.eks. vil vi jo gerne have folk ind i byen. Vi vil gerne have folk i byen, sådan vil jeg hellere sige det. Og vi vil gerne have omsætning i butikkerne. Vi vil altså gerne have liv i byen, men bilosen vil vi ikke have.

Der er også en hensyntagen til den erhvervsplan, som er vedtaget i København, hvor man jo både omtaler gennemstrømningen af biler og også taler om, hvor vigtigt det er at få arbejdspladser ind i byen.

Jeg er selvfølgelig opmærksom på, at beslutningsforslaget i særdeleshed taler om den gennemkørende trafik. I stort omfang ser vi også gerne, at man benytter ringveje og lignende, men afgørende vigtigt er en forbedret kollektiv trafik og helst billigere end at være selvkørende.

Men lad mig straks sige, at der heldigvis også er mange cyklende i København, og Københavns Kommune er da også opmærksom på at lave en hel del cykelstier rundt omkring. Nogle steder kan man endda se, hvor kommunegrænsen ligger derved, at cykelstien enten begynder eller slutter.

Trafikministerens initiativ på S-togsområdet er et stort spring til forbedring af den kollektive trafik i hovedstadsområdet. Jeg tænker dels på udskiftningen af de gamle S-togsvogne, dels på initiativer til øget sikkerhed på stationerne og i