

togene og naturligvis også den nye planlægning for nye strækninger.

Den kommende minimetro vil ligeledes være en klar forbedring af den kollektive trafik. Bus-trafikken er man jo også opmærksom på; man gør den så lidt forurenende som overhovedet muligt og prøver på at etablere tværgående linjer til gavn for byens borgere, så man kan hindre, at vi får så meget forurening fra privatbiler.

Alligevel er der jo grund til at se på mulighederne for at etablere betalingsordninger. Det, der tiltaler os mest, er den såkaldte road pricing. Med hensyn til en betalingsring skal man jo huske på de mange indfaldsveje, der er til København. Det er jo ikke en enkelt post, der skal passeres, og derfor vil det blive meget vanskeligt at praktisere og også at lave det tilstrækkelig retfærdigt.

Siden SF's første beslutningsforslag blev behandlet i salen i sidste folketingsssamling, har Københavns Kommune udtrykt interesse for at undersøge mulighederne for road pricing. Det afstedkommer så den aftale, der er mellem Trafikministeriet og Københavns Kommune om at udforske muligheden for at etablere en sådan i hovedstadsområdet.

Samtidig har, som ministeren har nævnt det, Folketingets Trafikudvalg henvendt sig til Transportrådet med henblik på at få udredt forskellige forhold i forbindelse med gennemførelsen af betalingsordninger, altså: Skal man etablere den ene eller den anden eller den tredje form?

Inden Folketinget træffer beslutning om at gennemføre betalingsordninger i trafikken, skal der foretages dyberegående undersøgelser, som kan kortlægge disse systemers virkninger og konsekvenser, og derfor har vi i Socialdemokratiet ikke lyst til at tilslutte os det foreliggende beslutningsforslag. Vi mener, at beslutningsgrundlaget skal forbedres, altså med rapporter fra såvel det statsligt-kommunale udvalg som fra Transportrådet. Vi kan ikke først bede om at få en undersøgelse og så træffe beslutninger, før vi har set resultaterne. Men at miljøet skal prioriteres højt, er vi enige med forslagsstillerne om.

Svend Erik Hovmand (V):

Den tidligere ordfører, fru Lindbo Larsen, gav udtryk for, at genbrugstanken er en god tanke. Jeg er enig i, at når det drejer sig om forslaget her, så er der jo i høj grad tale om genbrug.

SF siger i bemærkningerne, at selv om det har været fremsat nogle gange, så mener man, at nu

er tiden i hvert fald moden. Efter at have hørt trafikministeren og den socialdemokratiske ordfører, så har vi fået syn for sagen med hensyn til modenhed: der mangler et stykke tid endnu, siger de to, for sagen skal først drøftes i Transportrådet, og vi skal have udtalelser fra andre undersøgelser.

Jeg vil gerne sige om den hele sag, at ud fra vores synspunkt er det naturligvis vigtigt at gøre sig klart, hvad det er for nogle mennesker, man vil genere med det her forslag. Ja, det er først og fremmest bilfolket. Bilfolket bryder SF sig ikke om. Og det synes jeg da er et ærligt standpunkt. Det er da fint nok.

Jeg vil godt i al stilfærdighed gøre SF opmærksom på, at bilfolket altså i forvejen yder et bidrag til samfundshusholdningen på et sted mellem 30 og 40 mia. kr. – 30 og 40 mia. kr.! Selve vejanlæggene koster vel omkring 4 mia. kr. om året, og så har vi udgifter til en række andre ting, som direkte eller indirekte skyldes bilfolket, men de når langtlangt fra op på de 30 til 40 mia. kr., som vi her taler om.

Og det, som SF altså foreslår, er, at nu skal den del af befolkningen, som er afhængig af bil – og det er jo ikke mindst folk, der har langt til arbejde, folk, der bor i provinsen, som ikke har mulighed for anvendelse af kollektiv trafik, og folk, som er afhængige af, at begge parter går på arbejde, og måske ikke har mulighed for begge parter for at anvende offentlige transportmuligheder – ja, de skal så straffes. De skal altså straffes yderligere.

Jeg vil gerne gøre opmærksom på, at vi i vores samarbejde i EU har en række andre lande, som vi kan sammenligne os med. Når det drejer sig om bilindkøb, så er prisen for en bil i Danmark i hvert fald tre gange så høj, som den er i Tyskland og en række af de lande, vi normalt sammenligner os med. Og det er oven i alt dette, at SF så vil lægge yderligere byrder på bilismen. Det er et standpunkt at have, men dér må vi altså sige, at der er også et hensyn at tage til den del af befolkningen, som benytter bilen som transportmiddel.

Når det så er sagt, vil jeg da gerne benytte lejligheden til at understrege, at de miljømæssige problemer er vi meget optaget af i Venstre, hvad enten det gælder København, eller det gælder andre byer i vort samfund. Dette forslag drejer sig jo ikke, som nogen måske har misforstået det, alene om København, men det drejer sig jo om alle bysamfund i Danmark. Og derfor har vi med stor interesse, hver eneste gang SF har haft