

Tommy Dinesen (SF):

Jeg skal ikke bruge mange ord på de afsluttende bemærkninger, for der har været mange korte bemærkninger undervejs. Måske den ene til hr. Svend Heiselberg, der sagde, at man allerede havde diskuteret på Bryggerens tid, at der skulle være en fast forbindelse over Storebælt. Dertil kan jeg sige, at man kun behøver at gå tilbage til 1960; da var det hurtigere at køre på de regionale strækninger, end det er i dag. Så der har altså været et tilbageskridt her.

Ellers vil jeg sige tak til ordførerne. Jeg synes, det har været en god debat. Jeg er lidt ked af den dagsorden, der bliver vedtaget, for jeg er bange for, at den indebærer, at der først sker noget om halvandet år. Derfor vil jeg godt sige, at der har været mange positive bemærkninger fra de fleste af ordførerne, og hvis trafikministeren finder ud af, at vi skal have en drøftelse af de her ting, er vi fra SF's side selvfølgelig klar til at tage den. Vi mener, at det problem, der har været ridset op i dag, er stort og skal løses.

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Skal det forstås sådan, at hr. Tommy Dinesen ønsker sig tilbage til tilstandene fra 1860, hvor man kørte med hestevogn og trak med stude?

(Kort bemærkning).

Vibeke Peschardt (RV):

Jeg har bare en enkelt bemærkning, ikke til hr. Tommy Dinesen, men til trafikministerens afsluttende indlæg her. Jeg sagde i mit indlæg, og det blev støttet af hr. Søren Hansen fra Socialdemokratiet, at vi meget gerne så, at man i den mellemliggende periode fik kortlagt alle disse problemer og fik dem undersøgt, så vi havde et ordentligt beslutningsgrundlag, næste gang der skulle skrives en rammeaftale.

Jeg vil meget gerne have ministerens tilsagn her fra talerstolen om, at en sådan undersøgelse vil blive iværksat.

Trafikministeren (Bjørn Westh):

Mig bekendt har Det Radikale Venstre ikke lavet rammeaftaler på et utilstrækkeligt grundlag hidtil, og der vil selvfølgelig også være et godt grundlag, når der skal laves en ny aftale.

Hermed sluttede forhandlingen.

Den fg. formand (Grete Schødt):

Afstemningen om de fremsatte dagsordensforslag vil som nævnt finde sted i morgen.

Den næste sag på dagsordenen var:

3) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 105:

Forslag til folketingsbeslutning om indførelse af betalingsordninger, betalingsringe, bompengge m.v. for den gennemkørende biltrafik.

Af Margrete Auken (SF) m.fl.

(Fremsat 19/3 97).

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling**Trafikministeren (Bjørn Westh):**

Som det fremgår af bemærkningerne til beslutningsforslaget, er det næsten ordret det samme forslag, som blev behandlet her i salen for knap et år siden. Derfor bliver mit indlæg ikke så langt.

Debatten dengang viste tydeligt, at det er et meget kompliceret område at begive sig ind på. Betalingsordninger er jo et vidt begreb, men i dag vil jeg gå ud fra, at det kunne være bompengge, det kunne være betalingsringe, og at det også kunne være road pricing med det formål at dæmpe biltrafikken; det er det, der er indeholdt i forslaget.

Nu som dengang vil regeringen slå fast, at den problemkreds, som forslagsstillerne nævner, er en del af de virkemidler til at regulere biltrafikken, som både denne regering og også andre regeringer har interesseret sig for.

Ved sidste års debat redegjorde den daværende trafikminister for regeringens holdning, der i korte træk går ud på, at regeringen finder de nævnte virkemidler relevante og er villig til at undersøge dem nærmere, ikke mindst hvis der er et ønske herom fra lokal side.

Som det også blev fremhævet dengang, vil en indførelse af bompengge/betalingsringe kræve et omfattende forberedende arbejde, der blandt meget andet skal indeholde en nærmere diskussion af, om der for det enkelte virkemiddel skal være tale om generelle tilladelser til kommuner eller amter til at benytte virkemidlet, eller om

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

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

denne sag på dagsordenen, deltaget i diskussionen.

Vi er også helt opmærksomme på de nye tankegange, som præger debatten herhjemme. Road pricing er en af dem. Vi har ikke hørt så meget til de andre erfaringer. Eksempelvis synes jeg, at nogle af de californiske erfaringer også er spændende at se på og vurdere lidt nærmere. Jeg tænker på den omstændighed, at man i stedet for at straffe folk belønner dem og f.eks. siger, at dem, der kører to eller tre i en bil, får bedre mulighed for komfort – må benytte hurtigere baner osv. – end dem, der kører alene.

Så derfor lukker vi absolut ikke øjnene for de muligheder, der måtte være, men vi gør opmærksom på, at vi ikke er tilhængere af yderligere afgifter på bilfolket. Vi kan finde på mange andre ideer, men yderligere afgifter, det bryder vi os ikke om.

Kaj Ikast (KF):

Ja, så er vi kommet til den årlige tur med nye afgifter på bilerne fra SF. Det er jo sjovt nok, at man faktisk næsten har skrevet af fra sidst; man har fuldstændig glemte, at tiden har forandret sig.

Når man har været med på vores tur med Trafikudvalget til folkevognsfabrikkernes miljøafdeling og hørt om den udvikling, der var i gang dér, så var det jo en helt anden diskussion end den, vi havde for to år siden. Her taler vi nu om, at en bil skal bruge 3 l diesel til 100 kilometers kørsel. Og vi kan tage den reduktion af NO_x-værdierne, der er sket for lastbiler og busser pr. 1.1.1997.

Intet har forandret tankesættet hos SF. Vi skal tvinges til nye afgifter og nye betalinger. Jeg vil gerne gå med til road pricing, men så skal vi fjerne de afgifter, vi har i dag. De 35 mia. kr., som bilisterne betaler, er jo mere, end en hvilken som helst anden befolkningsgruppe betaler i afgifter på grund af deres transport.

Man kan nu engang ikke lave et system, som er ens for landområderne, Sjælland og Lolland-Falster og Jylland, og de større byer, fordi den kollektive trafik ikke er ens. Derfor kan man ikke på nuværende tidspunkt benytte bompenger, uden at det bliver en ekstra straf for bilisterne.

Jeg må jo nok sige, efter den store succes, vi har haft de to gange, ja, næsten tre gange, i de år jeg har været trafikpolitisk ordfører, hvor det har været fremme her i København og har været lige ved at blive gennemført – det er faldet hver

eneste gang, fordi det ikke kan kontrolleres, og der er alt for mange indfaldsveje til Storkøbenhavn til, at det kan svare sig at opkræve afgiften.

Og hvis vi så ser på andre byer, ja, så er der kun tale om en ekstra parkeringsafgift og en ekstra straf for de bilister, som nu engang betaler så meget.

Jeg synes, SF skulle tænke lidt mere på samfundets udvikling. Den miljøudvikling, der er sket på bilområdet, har jo for længe siden overhalet togene og alle andre transportformer i renlighed. Og de næste tre år vil bringe et tigerspring frem. Jeg håber, at SF følger med på den front, for det nytter ikke noget, at man kører med den samme gamle teori, når det er helt nye forbrændingsmotorer, vi taler om.

Arne Melchior (CD):

Jeg vil gerne sige tak til formanden og til tre af mine kolleger for, at jeg har fået lov til at komme ind i ordførerrækken på dette tidspunkt, da jeg skal være hos forsvarsministeren om 20 minutter.

Som en ouverture til det forslag, vi behandler her, fik vi netop i går kendskab til, hvad parkeringen indbringer Københavns Kommune. Det drejer sig, når man medregner både afgifterne og bøderne, om netto mere end 100 mio. kr. om året. Det er altså ikke for at få lov til at køre i sin bil, men for at få lov til at stille sin bil fra sig, så det er altså mange penge. Og det er der nu nogen, der vil lægge noget oven i. Det synes jeg, indtil videre i hvert fald, er en rigtig dum ide.

Om forslaget her er der allerede brugt udtrykket genbrug. Jeg vil også tillade mig at sige, at det er et forslag i utide. For forslagsstillerne ved jo udmærket, at hele denne sag er til undersøgelse og behandling hele to steder. Det var for øvrigt fru Vibeke Peschardt, der gav bolden op til, at Trafikudvalget har anmodet Transportrådet om at gå grundigt ind i en videnssøgning om alle disse forskellige metoder og tekniske muligheder.

Forslagsstillerne ved, at resultaterne af alle disse undersøgelser først foreligger til efteråret, og derfor er det mildt sagt overflødigt, at vi skal diskutere det i dag. CD's udgangspunkt er afstandtagen, det skal ikke være nogen hemmelighed, og det vil ikke forbavse forslagsstillerne.

Udgangspunktet, sagde jeg, og indtil videre, sagde jeg, fordi foreløbig ser det for mig sådan ud, at vil man lægge byerne døde, vil man lægge byernes midte, city, kerne, død og øde – butikslivet i dagtimerne, men også forlystelses-

underholdnings-, undervisningslivet – så skal man endelig lave bompeng og den slags. Så skal folk nok finde ud af at tage helt andre steder hen. Så indtil videre forekommer det at være det rene selvmord for en by, der gerne vil være levende.

Men jeg understreger, at en endelig stillingtagen for os, som jeg synes det burde gælde alle, naturligvis må være, således som både ministeren og flere af ordførerne har peget på, at vi må afvente det tidspunkt, hvor vi har viden, al opnåelig viden, på bordet, og så kan vi komme tilbage til det. Er der argumenter gode nok for at lave noget om, så skal vi som altid være fordomsfri – men jeg vil altså gerne se det, før jeg tror det.

Vibeke Peschardt (RV):

Ja, først vil jeg jo sige alle gode gange tre til SF. Det er i hvert fald tredje gang, jeg har været med til at behandle forslaget, som nu foreligger, om bompeng og betalingsringe.

Og man må jo sige, at imellem de knap tre gange er der faktisk sket en temmelig stor udvikling. Der har været, kan man sige, bevægelse i kunsten. Sådan som jeg kan tælle op, så er der i hvert fald i dag noget, der ligner endda et temmelig stort eller i hvert fald et flertal for i hvert fald at forholde sig positivt til det, der hedder road pricing.

Det var pænt af hr. Arne Melchior at nævne, at det var Det Radikale Venstre, der fik den undersøgelse igennem, som i øjeblikket ligger i Transportrådet, en undersøgelse, der skal fortælle os ikke bare om, hvad road pricing er og hvordan det virker, men også belyse de ordninger, som vi ved findes i vores nabolande og andre steder.

I Stockholm er der en ordning – som jeg personlig er meget tiltalt af – der går ud på, at man klistrer en mærkat i forruden på sin bil; den gælder samtidig som parkeringstilladelse, og den koster det samme som et netkort. Og man har så i øvrigt en eller anden anden form for bevis, der virker på samme måde.

I Stockholm har man også i modsætning til København, selv om vi er på vej her, et fantastisk godt S-banenet. Og der er samfundsmæssigt nok en sammenhæng mellem, at man har gode S-baner og i øvrigt meget let kan få folk til at bruge dem, fordi der også er gode tilkørselsforhold, så man kan komme af med sin bil.

Altså, bilen er kommet, vil jeg sige, for at blive. Vi får den ikke afskaffet, og det skal vi heller

ikke; men den skal indgå som en del i hele transportmønsteret, hvor den kollektive trafik opsamlers de mange på forskellige steder og bringer dem ind til byen.

Jeg vil godt sige til hr. Kaj Ikast, som i og for sig var positiv over for, at man brugte road pricing som instrument, som afgiftsinstrument – og det var sådan, jeg måtte høre ham – at det var da glædeligt at høre, at han ikke på den måde er imod et system af den her type.

På den anden side kan jeg ikke være enig med hr. Kaj Ikastrs bemærkninger om, at man skal bruge provenuet fra en eventuel road pricing eller andet til at nedbringe de afgifter, der kommer ind på benzinen og andet, registreringsafgift, eller hvad det kunne være.

Jeg synes, det er et held for Danmark, at vi har registreringsafgifter af den højde, vi har, og at vi har benzinpriser, som efter vores mening ikke er høje nok. Vi går nemlig ind for, at samfundet som helhed, altså herunder også velfærdssamfundet, til dels også skal finansieres af de grønne afgifter fra benzinen. Det er en af fremtidens finansieringsformer, sådan at man kan få fjernet skatten på arbejdskraft og få lagt skatten over på forbrug.

Det var også godt at høre, og jeg er fuldstændig enig i, at den nye teknologi på bilområdet gør, at man på sigt vil få meget benzinøkonomiske biler. Hvis man nærlæser det oplæg, der kom fra trafikministeren sidste år, det blå oplæg om nedbringelse af CO₂-udslippet, vil man meget godt gemt mellem linjerne kunne finde noget, der går i retning af, at når bilerne bliver mere benzinøkonomiske, altså kan køre længere på literen, så skal det også være sådan, at benzinpriserne stiger. Det er i hvert fald regeringens politik på det område lige nu.

Jeg vil slutte med endnu en gang at glæde mig over, at der er bevægelse i tingene her, og jeg synes, det er udmærket, at SF har genfremsat deres forslag. Vi kan ikke stemme for det i denne form, fordi vi venter på nogle undersøgelser, men jeg er sikker på, at vi på et eller andet tidspunkt i fællesskab kan stemme for hjemmel til at opkræve bompeng af den ene eller den anden type.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Jamen det undrer mig en hel del. Jeg har hele tiden forstået det sådan, at Det Radikale Venstre gik ind for, at man skulle betale for de ydelser, som man nu engang fik. Hvis man nu tager sin

bil og kører – hvis jeg forstår road pricing, som det bliver gennemført om 5-10 år, og vi har det rigtige system – så betaler man for antal kørte kilometer i bysektoren, i yderområdet, i landområdet og på motorvejene, således der er en differentieret betaling for det, man kører.

Så kan det da ikke passe, at bilisterne først skal betale 35 mia. kr. i faste afgifter og derefter betale pr. antal kørte kilometer differentieret efter, hvor det er, man kører. Og denne road pricing kan oven i købet afpasses efter, hvilken type bil man kører, hvor langt den kører pr. kilometer, og hvor meget den forurener. Det vil sige, at man her får et totalt kontrolinstrument, så man kan give brugeren en nøjagtig regning. Men det er fuldstændig ligegyldigt. Det skal bare være en ekstraafgift. Har jeg forstået det rigtigt?

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Hvis man først skulle opfylde alt det, som hr. Kaj Ikast foreslår, så fik vi en hel paryk af hår til at putte i suppen for at være sikker på, man ikke kom videre.

Jeg vil lige sige fru Vibeke Peschardt – det er jo hende jeg kan få ordet til og ikke hr. Kaj Ikast – at det, vi beder om, bare er at skabe en hjemmel til, at det her kan gå i gang, sådan så vi kan inspirere kommunernes fantasi på det punkt. Jeg synes måske, det er lidt nedslående, at man ikke engang vil gå så langt, at man siger: Nu åbner vi op for, at det her kan lade sig gøre.

Vi har jo tidligere sagt, at vi har haft modeller for, hvordan det kunne gøres. Mange af dem var gode. Så døde man af skræk over det. Så siger vi: Kan vi så ikke prøve at se, om vi nu kan få den kommunale vitalitet i gang på noget, som alle – jeg tror næsten også De Konservative og Venstre – siger er vigtigt, så kommunerne kunne komme til at foreslå noget her. Vi beder ikke om andet, så jeg kan ikke forstå, hvorfor Det Radikale Venstre ikke kan stemme for det her forslag, som man jo i den grad har villet tage æren for. Jeg vil ikke sige, De Radikale har gjort det, men andre har sagt, at det er De Radikales stjerneidé. Kør dog kommunevalget på det rundt omkring ved, at vi kan sige: Det må I gerne.

(Kort bemærkning).

Vibeke Peschardt (RV):

Først til hr. Kaj Ikast, der ikke troede sine egne ører med hensyn til det, han hørte mig sige i mit

indlæg lige før. Har jeg forstået det rigtigt, sagde hr. Kaj Ikast. Her vil jeg først sige, at Det Radikale Venstre ikke har lagt sig fast på nogen bestemt model. Vi afventer Transportrådets undersøgelse og måske anbefalinger af, hvad det er for modeller, der kan vælges.

Dernæst vil jeg så godt slå fast, at hr. Kaj Ikast faktisk har hørt rigtigt. Vi kunne godt tænke os at gå ud og hæve afgiften på benzinen. Vi har ikke til hensigt at sætte registreringsafgiften ned. Vi mener, at en del af samfundets husholdning i højere grad, end det er tilfældet nu, skal finansieres af grønne afgifter. CO₂-afgiften, som jeg også ved hr. Kaj Ikasts parti ikke har været alt for begejstret for, er et eksempel på det, jeg siger her. Det var et svar til hr. Kaj Ikast.

Og en del af det kan også bruges til at svare fru Margrete Auken. Vi vil gerne vente og se, hvad det er, Transportrådet kommer frem med. Jeg har lige været i Singapore, hvor man faktisk har den her road pricing, og den findes også andre steder i verden. Og det kan godt være, at det er den rigtige model; det kan også godt være, at det ikke er det. Og endelig vil jeg sige, at hvis man ville og der var flertal for det, så kunne man jo, hvis teknologien var i orden, indføre denne road pricing f.eks. på statens veje. Det kunne man så skaffe sig en hjemmel til, kan jeg høre her i dag.

Det, der ville være interessant for kommunerne, som også ligger i fru Margrete Aukens forslag, var jo, at kommunerne fik en hjemmel til det, så de kunne bruge provenuet til forbedring af den kollektive trafik.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Nu er der nok ingen, der vil beskyldte mig for at have gået i den radikale skole, så derfor må man vel nok spørge. Jeg har altid forstået, at Det Radikale Venstre ville komme med afgifter, som var adfærdsregulerende. CO₂-afgifterne var også adfærdsregulerende.

Men nu kan det slet ikke gå op i en højere enhed længere. Bilisterne skal betale benzinafgifterne, registreringsafgifterne og alle de 35 mia. kr., som med djævelens vold og magt skal ned i den store, sorte kasse. Nu vil man gennemføre road pricing ved siden af, og så er der ikke hævnning i bolledejen mere, for så er det kun en ekstra afgift og ikke nogen adfærdsregulerende virksomhed, vi er i gang med.

(Kort bemærkning).

Vibeke Peschardt (RV):

Jamen road pricing eller betalingsringe vil efter vores opfattelse være adfærdsregulerende, men det kan selvfølgelig ikke stå alene.

Det skal jo være sådan, at den kollektive trafik bliver styrket samtidig. Vi har lige haft debatten i det foregående, hvor alle jo var enige om at styrke den kollektive trafik, og det er det, der er vores indfaldsvinkel til det. Man kunne bruge pengene fra road pricing eller bompengene til f.eks. HT-området, så der kunne bygges letbaner og sættes flere busser ind, så flere mennesker på en miljøøkonomisk måde kunne blive transporteret til byen. Så det vil i høj grad være adfærdsregulerende.

(Kort bemærkning).

Jan Kørpe Christensen (FP):

Jeg må sige, at jeg absolut ikke er overrasket over Det Radikale Venstre her i dag. Det, det handler om, er præcis det, som vi alle sammen ved, og som alle de partier, der har de ideer med betalingsringe i byerne, ved – at man endnu en gang skal suge flere kroner ud af lommen, som hr. Kaj Ikast ganske rigtig var inde på. Og der blev heller ikke fra den radikale ordfører svaret på det, hr. Kaj Ikast var inde på.

Man vil have skatteborgerne til at betale nogle ekstra penge til statskassen. Det er det, det handler om. Det er det eneste. Man har skyklapper på, man tænker kun på at få sugerøret ned i skatteborgerens lomme én gang til, og det er det, det går ud på.

Jeg forstod på hr. Kaj Ikast under et tidligere indlæg, at De Konservative gerne ville være med til at kigge på det her med betalingsringe, men så måtte afgifterne også fjernes fra bilerne, således at man havde råd til at betale disse ting her. Det er noget utrolig fundamentalt, at man ikke kan blive ved at presse de danske skatteydere, der i forvejen er de hårdst beskattede i denne verden. Men det vil Det Radikale Venstre, og det har jeg på fornemmeren, at det vil de venstreorienterede her i salen også.

Det synes jeg er klart og tydeligt, og det forstår alle, også dem, der hører denne debat. Det, der ligger til grund for det hele, er, at man bare skal have flere kroner i statskassen.

Den fg. formand (Grete Schødt):

Hr. Jan Kørpe Christensen i ordførerrækken.

Jan Kørpe Christensen (FP):

Efter mit seneste indlæg er der vist ingen, der er i tvivl om, at vi tager skarpt afstand fra det foreliggende forslag. Det er for at sige det mildt en sjofel behandling af skatteyderne, at man i det hele taget kan komme til at tænke i de her baner om betalingsringe, bompenge m.v., som det er udtrykt i forslaget fra SF.

Bilen er hårdt beskattet i forvejen. Man ønsker ikke længere, at der skal komme gæster til storbyerne. Man vil sætte en stopper for, at alle de her små familier ude fra landet med deres børn en gang imellem kan køre ind til byerne. Det ønsker man ikke længere. Man ønsker ikke, at forretningerne skal blomstre i byerne. Man ønsker simpelt hen at mørklægge alt, hvad der hedder aktiviteter i byerne, i hvert fald når det drejer sig om de borgere, der til daglig ikke bor i storbyerne. Det kan Fremskridtspartiet naturligvis ikke billige. Vi kan ikke acceptere, at denne form for tankegang skal gå igennem her i dag.

Jeg skal ikke kritisere SF for det her forslag, og jeg skal ikke ligesom alle andre, der har sagt, at det var et genbrugspapir, kritisere det. Naturligvis skal man som parlamentariker have lov til at fremsætte de forslag, som det passer én, også på det tidspunkt, det passer én. Så der skal ingen kritik være over for SF på det område.

Men jeg må nok erkende, jeg troede, at regeringen var klogere. Med de sidste meldinger må jeg erkende, at det var regeringen ikke, for det ser jo ud til, at SF har fået skovlen under den, og at man er interesseret i at kigge på, hvordan man yderligere kan beskatte borgerne, der ønsker at tage til byerne i privatbil. Det må vi fra Fremskridtspartiets side klart afvise og advare imod, at vi kommer så langt frem, at man får disse ting gennemført.

Jeg kunne godt tænke mig at spørge Det Konservative Folkeparti, netop fordi man sagde, at en betingelse for at kigge på det her, er, at man afvikler brandskatningen af bilen, og at den ikke skal koste som tre, som det jo er tilfældet i dag, hvor man får én, og man betaler for tre: Er det således, at man fuldstændig vil afskaffe registreringsafgiften, hvis man skal gå ind på denne her tanke, eller er det sådan, at det skal gradueres efter undersøgelser, der viser, hvor mange der vil benytte sig af road pricing?

Jeg er enig med Socialdemokratiets ordfører i, at det simpelt hen er håbløst med alle de indfaldsveje, vi har f.eks. til København – jeg ved ikke, hvor mange det er – men jeg mener, det vil

være håbløst og bureaukratisk, og det vil ikke føre til det, som man går og regner med.

Vi ønsker naturligvis ikke yderligere beskatning hverken af befolkningen som sådan med indkomstskatten eller af privatbilismen. Derfor må jeg klart meddele, at vi ikke under nogen omstændigheder kan være med til disse tanker.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Jeg vil da gerne svare på, hvad Det Konservative Folkeparti vil bruge de penge til, der kommer ind på road pricing. Det er en åremålsanlagt nedsættelse af registreringsafgiften, således at man graduerer den nedad år efter år i forhold til, hvad der kommer ind på road pricing.

Dermed får vi en ny bilpark, der er betydelig renere end den, vi har i dag, og dermed får vi en helt anden udstødningsproblematik, end vi har i dag, og man bliver retningsbestemt: Dem, der har de mest rene biler, får den billigste kørsel. Jeg troede egentlig, at det var det, man ville fra venstrefløjens side.

(Kort bemærkning).

Jan Kørpe Christensen (FP):

Jeg håber ikke, at Det Konservative Folkeparti nu har fået den klare holdning, at man kun vil kigge på en nedsættelse af den hårde beskatning, som privatbilismen er udsat for i dag, og at man kun vil tale om det, hvis der eventuelt kan indføres road pricing. Jeg håber ikke, at det i bund og grund er Det Konservative Folkepartis holdning.

Så vidt jeg ved, det siger man i hvert fald i festlige forsamlinger osv., skal man have afgifterne ned på bilerne. Det synes jeg er et fint synspunkt, men jeg synes ikke, at man skal sige: Jamen, det kan først blive den dag, hvor vi så kan få pengene ind på en anden måde.

Jeg synes, det er uansvarligt, og jeg mener helt klart, det er ønskeligt, hvis vi i dag kunne få en melding her fra Det Konservative Folkeparti om, at borgerne kan se frem til et nyt ikkesocialistisk flertal her i Tinget, der også på det her område vil gå ind og hjælpe privatbilismen med at få afgifterne ned uden road pricing.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Der kan ikke være to meninger om, at Det Konservative Folkeparti konstant i Skatte- og Afgiftsudvalget har lagt sine tanker frem om afskaffelse af registreringsafgiften over et antal år.

Jette Gottlieb (EL):

Nu har vi inden for ret kort tid i Folketinget haft flere debatter om forskellige forslag, der alle sammen har haft til hensigt at ændre på nogle af de vilkår, som forhindrer, at vi kan gøre noget ved trafikens CO₂-bidrag, og hver gang har vi måttet høre på bekymrede ordførere fra både Socialdemokratiet og De Radikale, som er meget bekymrede over miljøet, men som alligevel altid, altid og altid finder på en eller anden søforklaring om, hvorfor man altså ikke kan gøre noget lige her og nu og da slet ikke på baggrund af forslag, som kommer fra SF og Enhedslisten.

Der er jo ikke noget lettere end at fabrikere nogle påståede ulemper ved et forslag eller argumenter om, at forslaget er stillet for tidligt, for sent, forkert eller noget andet. Men i morgen, i morgen ser vi for os nærmest et utal af gode og rigtige løsninger, som De Radikale og Socialdemokratiet gerne vil være med til og ikke vil tøve et sekund med at tage i anvendelse; men altså ikke lige i dag, og nok heller i morgen.

Som nu f.eks. bompengene; det er sådan noget underligt, besværligt noget, og det er tilmed til gene for bilisterne. Uha, uha. Det går da slet ikke. Skal vi nu ikke lige tænke os om en ekstra gang. Er der ikke noget med det dér road pricing, det lyder da smart, og så går der i øvrigt ti lange og ti brede, inden det kan blive til noget. Road pricing er en fugl på taget.

Og mens De Radikale og Socialdemokratiet således tænker, så slår bilsalget og bilkørslen nye rekorder måned for måned, og det eneste, der vokser hurtigere end forureningen med kræftfremkaldende stoffer, CO₂-forureningen og allergitilfældene hos børnene er hykleriet hos De Radikales og hos Socialdemokratiets politikere.

Jeg må indrømme, at jeg ser den socialdemokratiske trafikpolitik som en supertanker eller måske en 44 t lastbil med anhænger. Fra det tidspunkt, hvor det erkendes, at køreretningen er fuldstændig forkert, til det lykkes at få hastigheden så langt ned, at det er muligt at vende, går der så lang tid, at problemerne i mellemtiden er fordoblet. Den dag, vi ser en konkret her og nu-tilslutning til et konkret forslag, tror jeg på, at den socialdemokratiske supertanker er ved at vende, men ikke et sekund før.

I de snart tre år, Enhedslisten har været her i Folketinget, har vi og SF fremsat det ene forslag efter det andet for at få Socialdemokratiet og De Radikale til at være med til at begrænse væksten

i privatbilismen. Ikke for at skaffe penge til staten, ikke for at genere bilisterne og heller ikke engang som led i et eller andet ideologisk klassekampspøge, næh, ganske enkelt fordi den nuværende laissez faire-politik smadrer byerne og miljøet og slår børn og dyr ihjel.

Selv har Enhedslisten f.eks. stillet forslag om en mulighed for krav om gyldig hjemmel til den lokale kollektive transport som forudsætning for at køre ind i byen. Det er en enkel og ubureaukratisk måde at gøre det på, men det kunne kun få opbakning fra SF og så fra De Radikale, men naturligvis kun i ord.

Ser vi på det konkrete forslag fra SF, har jeg mine tvivl om, at det overhovedet ville have nogen effekt, såfremt det blev vedtaget. Jeg tvivler nemlig stærkt på, at der findes en kommune i dag, som i praksis vil benytte sig af muligheden. Det er jo ikke just miljøaspektet, som kommunerne er blevet opdraget af regeringen til at sætte i front, tværtimod.

Jeg mener i øvrigt grundlæggende, at indførelse af begrænsning i biltrafikken er et overordnet spørgsmål, der skal håndteres i Folketinget, men det skal nu ikke afholde Enhedslisten fra at støtte forslaget.

Ole Donner (DF):

I Dansk Folkeparti kan vi ikke støtte SF's forslag om bompenge. Det er jo rigtigt, som det er blevet sagt flere gange, at vi har behandlet forslaget flere gange her i salen, og vi er hver gang gået imod.

Jeg er dog lidt overrasket over, at trafikministeren ikke tager imod forslaget med kyshånd, for ifølge avisindlæg, debatindlæg fra ministeren, har ministeren jo set nogle åbenbaringer, nogle store muligheder i at indføre den slags betaling.

Men både ministeren og SF glemmer, at man herhjemme betaler for tre biler, når man køber én. Man rammes af urimelige skatter, vægtafgifter og forsikringer, og hvis man er så ekstravagant, at man køber sikkerhedsudstyr, rammes det også af store afgifter og skatter.

Og så generes bilisterne i øvrigt så meget som muligt, hvis de tillader sig at køre ind i byen i deres bil. De generes af parkeringsvagter, der står og holder øje med minutterne, og som ser efter, om de har parkeret en halv meter forkert. Hvis de overlever det, laves der chikaner i form af bump, ensretning og alt muligt for at genere dem og holde dem væk fra bymidten.

Hvis man gerne vil nedsætte CO₂-udslippet, så kunne man jo herhjemme indføre nogle skat-

tellelser på de moderne dieselbiler, som skal kunne køre 100 km på tre liter diesellole.

Så er der nogle smarte politikere, der nu kalder det noget nyt, nemlig road pricing. Da må vi sige, vi er ligeglade med, hvad man kalder det. Vi kan under ingen omstændigheder gå ind for, at man generer bilisterne så meget, som man gør i dag.

Al den chikane af bilisterne sker kun, fordi de tillader sig den flothed at køre i deres egen vogn i stedet for at bruge ventetiden på at sidde på en eller anden station og vente på den kollektive trafik. Hvis man vil opretholde forretningslivet i byerne, er man selvfølgelig nødt til at give mulighed for, at bilisterne kan komme ind og handle i byen. Vi kan ikke støtte forslaget.

Margrete Auken (SF):

Vi har hele dagen inde i Landstingssalen haft en høring, som Forskningsrådet har stået for. Den drejede sig bl.a. om kloninger og sådan nogle ting.

Der var der en af debattørerne, der til sidst sagde, at man jo f.eks. skulle bruge de her store, interessante fremskridt for at kunne løse kræftens gåde. Og så var der en anden, som sad i panelet, der til sidst sagde, at kræftens gåde måske lå i det gådefulde i, at vi tillader flere og flere kræftfremkaldende stoffer i vores miljø både omkring os og inden i os. Og det andet gådefulde eksempel, han nævnte, var, at vi åbenbart intensiverede kræften i byerne med den trafikpolitik, vi fører både i det her land og i andre lande.

Det er da også gådefuldt, at der på trods af, hvad man ved, altså ikke er grænser for, hvor mange hår i suppen der skal findes for at komme i tanker om, hvordan man kan slippe for at gøre noget ved det her.

Når vi har genfremsat forslaget, for jeg ved ikke hvilken gang – dog ikke tredje gang i dette her Folketing, ville jeg så sige til fru Vibeke Peschardt, hvis hun havde været her, for det er kun anden gang, men vi har haft det før – er det da selvfølgelig, fordi der skal ske et eller andet; jeg ville elske, hvis trafikministeren ville høre efter, for det er lidt anstrengende at stå og tale til en, der konstant laver noget helt andet.

Både trafikministeren og fru Vibeke Peschardt har faktisk i den forløbne tid brugt mange kræfter på at gå ud og sige: Det er en god idé, at vi i en eller anden form går i gang med at gøre noget ved det. Og så kunne det jo være gavnligt, hvis vi over for en forestående kommunalvalgkamp kunne sige: Det er ikke Folke-

tinget, der forhindrer, at I går i gang med at komme med forskellige ideer til, hvordan det kan gøres.

Jeg synes, det er glimrende med al den forskning, man laver i de forskellige modeller, men det virker jo faktisk mange steder rundt omkring. Danmark er jo et af de førende sløve lande til ikke at gøre noget ved tingene.

De steder, hvor det kun drejer sig om at kradspe penge ind, i Oslo f.eks., har man jo kunnet lave det fra starten, og det har man kunnet i mange år. Der er en gammel tradition for bompenge i Oslo og i Norge i det hele taget, og pengene går til vejbyggeriet. Den ordning har man sagtens kunnet klare. Selvfølgelig kan man også finde ud af at undgå, at man har smutveje osv. Der kan laves en ring. Det viser det norske eksempel. Det er ikke problematisk.

Der er andre byer. Singapore er nævnt, men jeg vil nødig bruge Singapore som eksempel, for jeg tror faktisk, at det er et af de steder, hvor man bliver skudt, hvis man kommer til at spytte på gaden, så det er måske bedre at tage nogle byer, der er lidt mere nærliggende. Der er en række tyske byer, og der er byer i Schweiz og Østrig. Jeg fik forleden dag beskrevet, hvordan man i Zürich havde kunnet gøre en masse ting, fordi man tog sagen alvorligt, og fordi man mente det, når man kom med alle de kønne ord om, at nu må vi begrænse bilismen i byerne. Og der er endda nogle steder, hvor man mener, at man i et hele taget skal begrænse bilismen – og man mener det oven i købet, når man siger det – og i hvert fald i byerne.

Her skal vi vente på, jeg ved ikke hvor mange undersøgelser for overhovedet at give tilladelse til, at nogen kan få ideen til at gøre det. Det er virkelig så gådefuldt, at jeg godt kan forstå, at det inde på høringsen i dag blev sagt, at det er dér, kræftens gåde er, og ikke i mærkelige, underlige tekniske ting.

Hvorfor bliver vi ved med at tillade, at de her ting kan ske? Jeg kunne bl.a. – ikke fordi jeg tror, at noget gør indtryk – nævne for Venstres, De Konservatives, Fremskridtspartiets og Dansk Folkepartis ordførere, at skal man have prisberegninger ind, og hvis vi bare inddrog det, som bilismen koster i ulykker, i skader på menneskers helbred og i skader på bygningerne i byerne, så skal man se regnestykker! Hvad kostede det f.eks. at reparere Marmorbroen hernede? Og dér bliver mange af den slags, og det er trafikens forurening, der er den væsentligste årsag til, at vores huse forvitrer.

Så jeg mener, at selv dér, hvor man ikke medtager beregningerne om menneskelig velfærd og børns og gamles automobilitet, som vi jo tager fra dem med alle de biler – jeg går ud fra, at man også i Venstre og De Konservative mener, at de ikke skal have kørekort, jo gamle vel nok, men børn skal vel ikke have det – selv hvis vi ikke engang tager de der velfærdsting ind, som drejer sig om at kunne være her og ikke blive kørt over, at kunne færdes frit og kunne alle de her ting, er bilismen enormt meget, meget dyrere i cool cash end de afgiftsberegninger, som vi altid skal høre på.

Jeg vil også godt sige, at jeg synes, at det, hr. Svend Erik Hovmand kommer med, er et overgreb på alle de mennesker, der har bil, når han på sin lidt klæge facon indfører noget, han kalder bilfolket, og så vamlers det ud over hele salen, som om alle skulle være omfattet af den der fuldstændige ignorance og arrogance over for miljøet, bare fordi man tillader sig at have en bil. Der er altså en hel del, der både har og bruger bil, som hører hjemme i den mere ansvarlige del af den danske befolkning end den, der lader sig repræsentere af hr. Kaj Ikast og hr. Svend Erik Hovmand.

Så lidt om nogle af de mere konkrete ting, efter at vi nu har taget det her overordnede. Road pricing-begrebet har jo ændret sig bare siden sidste gang, vi havde forslaget fremme. Der kom lige den københavnske model, og dér var det jo en meget, meget, meget kompliceret model. Det skulle fræses ned i vejene, og der var ikke grænser for, hvad man skulle lave for at kunne lave det. Dér kunne enhver se, at det var et fjernt perspektiv.

Nu har jeg fra anden side fået beskrevet, at man kan lave road pricing meget simpelt, ved at man simpelt hen har nogle porte, altså sådan nogle standere, hvor der køres igennem, som står her og der og tikker, sådan at man kan se, hvor folk kører henne, hvor meget de kører osv. Det er nogle af de planer, jeg ved man har arbejdet med bl.a. i Vejdirektoratet, hvor man har set på, om man kunne indføre den slags systemer for opkrævning. Det her gælder ikke specielt byerne eller rettere sagt, det gælder i særlig grad på landeveje.

Spørgsmålet er, om man skal bruge netop det system i byerne. Selve teknikken kan jo bruges et meget langt stykke som bompengeteknik, og jeg tror, at byernes interesse primært må være, at nu kontrollerer vi pendlerskørlsen og ikke så meget strækningerne inde i byerne, for selv om

København er en vældig stor by, er det ikke strækningskørslen i byerne, der er det afgørende, men om man kan gøre det lidt begrænsende at tage bilen og lidt mere tillokkende at bruge andre transportformer.

Det er her vigtigt, at vi gør os klart, at pengene ikke skal gå til, at vi betaler dem tilbage. Jeg har hørt nogle ting fra Det Radikale Venstre, men forhåbentlig skal det ikke tages for andet end et løst citat, avisssnak, hvor man sagde, at de penge skal bruges til at lave tunneler osv. Hvis man bruger dem til det, sådan at man ligesom vil gøre det samme, som man gør med landbruget, og som man vil gøre det med industrien, at man altså her vil sige, at nu vi fører pengene tilbage igen, så lader man bilismen være sådan en slags erhverv.

Det, man selvfølgelig skal bruge pengene til – nu siger jeg selvfølgelig, men vi mener, det vil være klokest at bruge pengene til direkte investeringer i den kollektive trafik, sådan at dem, man rammer, nemlig pendlerne, faktisk får bedre vilkår, dvs. pendlertrafikken, sådan at vi virkelig målretter dem til den kollektive trafik.

Det første forslag, SF lavede omkring 1989-90 – det var så København på det tidspunkt – var helt tydeligt et forslag, hvor vi oven i købet havde lavet en fond, som skulle sammensættes af repræsentanter for de amter, der blev berørt – selvfølgelig sammen med Københavns Kommune – for at sikre, at pengene ikke løb ned i Københavns Kommunes uendelige tomme store pengekasse; de skulle altså også kunne bruges målrettet til at sikre den kollektive trafik.

Jeg tror, det bliver vanskeligt at komme igennem med et så gennemtænkt projekt i dag. Derfor vil vi bare åbne for ideen bl.a. for at inspirere til kommunalvalgkampen, hvor jeg mange steder ved, at trafikmiljøet kommer til at spille en stor rolle. Og det gør det også hos Det Radikale Venstre og hos Socialdemokratiet. Det er ikke kun hos SF og Enhedslisten, at det er vigtigt stof. Det er det altså også hos de andre vælgere.

Derfor forstår jeg selvfølgelig ikke, at vi ikke har den mere umiddelbare opbakning fra socialdemokraterne og Det Radikale Venstre til at sige: Vi vil godt skubbe på, at den her udvikling bliver mulig. Det er altså ikke nok bare at sige, at der lyder lidt venligere toner til det, for vi har faktisk ventet for længe, og det er for ærgerligt, at regeringspartierne ikke benytter lejligheden til nu at sige: Nu giver vi kommunalvalgkampen et ordentligt skub fremad ved at sige, at det i hvert fald ikke er Folketinget, som forhindrer jer i at komme videre på det her punkt.

Så lige en enkelt ting om netkortideen, som der også er diskussioner om hos os. Jeg vil godt sige, at personlig synes jeg ikke, den er smart, medmindre man betaler pr. gang alligevel. Ellers bliver det en rabatordning, og rabatordninger ville være vældig smarte, hvis det var pengene det drejede sig om at få fingrene i, men hvis vi også gerne skulle begrænse trafikken, er det ikke den firkseste måde at gøre det på.

Jeg vil godt sige det her, fordi jeg har hørt den idé så mange steder, og jeg kan høre, at den ikke er gennemtænkt. Det er klart, at pengene – dér skal man have fat i pengene – går til den kollektive trafik. Det kan jeg godt se. Men det er jo ikke kun et spørgsmål om at kradse penge ind, det er faktisk et spørgsmål om at begrænse bilismen. Derfor må det under alle omstændigheder i en eller anden grad kombineres med, at det er pr. gang, man betaler, så det stadig væk kan betale sig at lade være med at køre ind, selv om man har købt et kort. Måske kan det i virkeligheden oven i købet betale sig at tage den kollektive trafik. Men lad mig lige sige om den netkortidé, som vi har mødt før: Jeg har i hvert fald altid af den grund, jeg nævner her, været afvisende over for at bruge den.

Jeg tror, jeg med det her omtrent har været sagen igennem, og som sagt vil jeg gerne rose trafikministeren for S-togs-planen, og jeg vil gerne rose for en række andre initiativer. Men der skal jo meget til, og det er derfor, vi står med det her nu: hvorfor må ikke engang dette forholdsvis gode redskab – for S-togs-planen er der jo – blive legaliseret, så man kan få ideer af det?

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Det her er meget fantastisk. Normalt er de forslag, vi får fra SF, gennembearbejdede, så man kan se, hvad de indeholder. Og her får vi så lige pludselig nogle redegørelser, som jeg slet ikke kan finde ud af mere, når fru Margrete Auken går i gang.

For lige pludselig taler hun om, at road pricing er lig med bompenge. Hvordan disse beregningsmodeller skal foretages, vil jeg gerne have en nærmere forklaring på. Fru Margrete Auken har blandet det sådan sammen, at der hverken er hoved eller hale i road pricing eller bompenge, eller hvad man skal kalde det.

Road pricing er i sin helhed et totalbillede, som også kommer til eller kan komme til at dække ovre i det mørke Jylland. Det er så bredt

et spektrum, som kan kontrollere alt, så alle kommer til at betale det rigtige, og ikke bare en ekstra straffeafgift.

Så vil jeg spørge SF en gang til: Er det her en ekstra skat til bilisterne, som skal falde i de enkelte byer, ligesom vi så det tidligere? Eller skal der være andre reguleringer af afgifterne, som vi kender dem i dag? Eller skal de 35 mia. kr. bevares, og vil SF komme med en ekstra pris ud over de benzinpriser, som man også har lovet?

(Kort bemærkning).

Svend Erik Hovmand (V):

Det er undertiden, synes jeg, lidt svært at få en dialog med fru Margrete Auken. Det er, som om vi har lidt svært ved at forstå hinandens argumenter. Derfor har jeg søgt lidt efter et budskab, som jeg håber vil kunne trænge ind hos fru Margrete Auken.

Professor, dr.theol. K.E. Løgstrup brugte engang udtrykket: Vi er hinandens verden. Hvad mente han med det? Han mente selvfølgelig, at der skal være plads til os alle sammen. Det, vi foretager os i den ene situation, er andre afhængige af i en anden situation, og modsat.

Når jeg kom til at tænke på K.E. Løgstrup, var det, fordi jeg efter at have hørt fru Margrete Aukens indlæg synes, at i hendes partis univers er der kun én ting, der tæller, og det er at genere bilisterne. Det synes jeg oprigtigt talt er lidt synd, for der er ganske mange, tror jeg, også blandt SF's vælgere, som er afhængige af at have en bil. Derfor min forundring over fru Margrete Aukens indlæg.

Så vil jeg i øvrigt sige: Jeg tror også, der er mange, der har en vis bekymring over road pricing, også i SF. Det dér med overvågningssamfundet er jo ikke rigtig noget, som er in, når det drejer sig om hensynet til det enkelte menneske og frihed for det enkelte menneske.

Jeg siger ikke, at vi skal gå imod det. Jeg siger bare, at det jo ikke nødvendigvis er sådan, at fordi fru Margrete Auken har læst en artikel om road pricing, er det noget, vi alle sammen behøver at falde på halen for. Lad os nu få tingene grundigt undersøgt, og lad os skabe plads til, at andre med andre synspunkter også kan få lov til at være her.

(Kort bemærkning).

Jan Køpke Christensen (FP):

Hr. Kaj Ikast appellerede om et svar fra fru Margrete Auken på, om det skulle være en eks-

tra beskatning. Undskyld, jeg siger det, men jeg synes nok, hr. Kaj Ikast måske har sovet i timen, for efter alle de debatter, vi har haft herinde, er der for Fremskridtspartiet ingen tvivl om, at SF ønsker en ekstra beskatning. Alle steder, hvor de kan komme afsted med det, er det kun den ene ting, de har i hovedet, nemlig at få ekstra kroner i statskassen. Man plyndrer også de små; det ved vi, og det behøver vi ikke at appellere til fru Margrete Auken om at svare på, for sådan er det bare.

Hr. Hovmand sagde også, at det kunne være svært at forstå, og jeg er enig i de betragtninger. Det er meget, meget svært at forstå den politik, som SF her lægger for dagen, særlig når man altid taler om de små i samfundet, der virkelig har brug for den private bil.

De ønsker at genere bilisterne, og det er ikke noget, som SF lægger skjul på. Dét må vi tage hatten af for dem, for jeg synes, de altid har været ærlige og oprigtige og har gjort opmærksom på, at de ønsker færrest mulige biler og alt mere eller mindre presset over på den kollektive trafik.

Det synes jeg er en fair og ærlig holdning, men det, der bekymrer Fremskridtspartiet, er, at regeringen nu er ved at springe på den vogn. Det er en farlig udvikling, for som bekendt kan man jo lave alt også med venstrefløjen i dansk politik. Det bliver utrolig svært og meget problematisk for de små i samfundet.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg skal gøre det kort. Jeg vil lige sige til hr. Svend Erik Hovmand, at meningen med det, K.E. Løgstrup siger, ikke er, at der skal være lige meget plads til de stærke og de svage, sådan at de stærke i hvert fald ikke må begrænses.

Meningen er selvfølgelig, at de stærke, og det er i dette tilfælde bilisterne i forhold til de andre trafikanter, har et ansvar. I øjeblikket er det sådan, at børn, gamle mennesker, der ikke har kørekort, og en række andre er afskåret fra at kunne færdes frit og sikkert, fordi de dér biler fræser rundt. Derudover kommer så det med miljøet, hvor jeg heller ikke tror, det vil være muligt for hr. Hovmand at finde belæg for sit synspunkt hos Løgstrup. Det tror jeg godt, jeg kan bedrøve ham med.

Så vil jeg sige, at det bestemt er vores hensigt at begrænse bilismen, det skal der ikke være nogen tvivl om. Det er også regeringens og den tidligere regerings erklærede hensigt at begræn-

se bilismen. Jeg tror, at de eneste, der aldrig har stemt for det, er Fremskridtspartiet, det er sandt nok. Alle andre har sagt det, men de har bare ikke brugt virkemidlerne. De blev så kyste og skræmte, når vi kom til virkemidlerne, og i sammenligning med den resoluthed, det mod og den klarhed, hvormed man altid har været villig til at hæve priserne på den kollektive trafik, synes jeg måske, at det er gas.

(Kort bemærkning).

Jan Kørpe Christensen (FP):

Jeg vil bare give den oplysning til fru Margrete Auken, at jeg synes, det er utrolig væsentligt, at når vi ser på antallet af personbiler i Danmark pr. 1.000 indbyggere, er det 319. Hermed ligger vi faktisk lavest i hele Europa.

Fru Margrete Auken plejer at have mange, mange tal og statistikker og så videre at gå efter. Jeg synes, det må give stof til eftertanke, at vi i forvejen faktisk ikke har mange biler i dette land. Jeg ved ikke, hvor langt vi skal ned, før SF er tilfredse, men jeg frygter i hvert fald det værste.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Forslagets overgang til anden (sidste) behandling vedtoges uden afstemning.

Den fg. formand (Grete Schødt):

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

4) Første behandling af lovforslag nr. L 210: Forslag til lov om ændring af lov om sygehusvæsenet. (Styrkelse af det frie sygehusvalg, forsøgshjemmel og tilbud i kommunalt regi). Af sundhedsministeren (Birte Weiss). (Fremsat 2/4 97).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Hanne Andersen (S):

I Sygehuskommissionens betænkning »Udfordringer i Sygehusvæsenet« var der ca. 50 forslag til forbedringer i sygehusvæsenet. De fleste kan sættes i værk uden lovændring. De tre forslag, der behandles her, er en konsekvens af betænkningen.

Det frie sygehusvalg blev indført i 1992. Borgere, der har brug for sygehusbehandling, kan vælge det sygehus, de ønsker at blive behandlet på, hvis behandlingen er en såkaldt basisbehandling. Man kan ikke vælge behandling på en specialafdeling på landsdelsniveau, medmindre der henvises til en af disse afdelinger.

Flertallet af behandlingerne på disse afdelinger er dog ofte på basisniveau. Vi er derfor enige i, at der også skal være mulighed for at vælge disse afdelinger. Denne mulighed skal aftales mellem sygehuskommunerne, og vi skal stærkt opfordre til, at disse aftaler etableres. Det kan være meget svært, ja, ofte umuligt at se, hvorfor grænserne netop trækkes her.

Meget få patienter har benyttet det frie sygehusvalg. Hvis det er udtryk for, at patienterne har kendskab til deres rettigheder, er det selvfølgelig fint, men det er nok ikke helt forkert vurderet, at det ikke altid er tilfældet. Det er god service at oplyse patienterne om alle rettigheder, og hertil hører også oplysninger om ventetider.

Fremover skal patienterne oplyses om ventetiderne på andre sygehuse allerede ved den forundersøgelse, de møder op til. Ventetider til en bestemt behandling kan variere fra mange uger og helt op til et år eller mere til ganske få uger på andre sygehuse. Denne viden har patienterne meget sjældent. De har jo også først brug for den, når de står foran en behandling. Nu skal patienterne imidlertid, efter dette forslag, have oplysningerne, og de skal, hvis de ønsker det, henvises til det sygehus, der har den korteste ventetid.

Det foreslås også, at der nu kommer en forsøgsbestemmelse i sygehusloven. Det er rigtigt, at der bliver mulighed for at lave forsøg, der kan føre til nye og andre måder at løse opgaverne på i sygehusvæsenet. Det er i hvert fald vigtigt, at ingen låses fast i uhensigtsmæssige modeller og rutiner. Der skal være mulighed for at udvikle dette vigtige område til glæde for patienterne og de ansatte. Naturligvis skal patienterne også i dette spørgsmål være i centrum. Vi er selvfølgelig helt enige i, at betalingshospi-