

enighed, de tre partier har, bliver fastholdt, så vi måske eventuelt sammen kan genfremsætte det her forslag, hvis det skulle blive nødvendigt.

Jeg bed nemlig også mærke i, at hr. Arne Melchior i anden omgang sagde, at han mente, at det her forslag ikke for tiden skulle nyde fremme. Det vil jo så sige, at vi, der umiddelbart kan støtte det, eventuelt senere kan rette henvendelse til hr. Arne Melchior, og så kunne det jo være, at vi kunne få et helt firkløver ud af det her foretagende. Jeg ved, at hr. Arne Melchior tidligere har været lun på sådanne kløvere.

Til sidst skal jeg komme med en bemærkning til hr. Kaj Ikast. Jeg troede ikke, at det var muligt. Et er, at vi har meget, meget forskellige tilgange til trafikpolitik, noget andet er, at jeg troede, vi havde en vis forståelse omkring skinnelegemet, og jeg troede faktisk også, at hr. Kaj Ikast ville være med til at arbejde for øget sikkerhed. Men jeg må med forfærdelse konstatere, at kampen for at få reduceret antallet af ulykker, kampen for at redde menneskeliv bliver omdøbt til en jagt på bilister.

Jeg skal ikke nærmere gå ind i den diskussion, men jeg finder det selvfølgelig meget, meget bemærkelsesværdigt, at hr. Kaj Ikast har turdet sige det. Jeg synes, at der må være anledning til dyb refleksion i Det Konservative Folkeparti. Jeg synes også, at det er bemærkelsesværdigt, at der i hvert fald somme tider kan høres andre røster fra det partis side, når det drejer sig om kampen for at reducere antallet af ulykker.

Som sagt ser jeg frem til, at vi får forslaget om prøvekørekort og klippekort på banen, og jeg ser frem til, at de partier, der har kunnet støtte det her forslag og vist sympati for det, kan medvirke til, at vi omsætter det til handling, når den helt gunstige lejlighed kommer.

Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslaget overgik derefter til anden behandling.

Afstemning

Den fg. formand (Jytte Andersen):

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

5) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 160:

Forslag til folketingsbeslutning om bompenge i København og Århus.

Af Søren Kolstrup (EL) og Jette Gottlieb (EL).
(Fremsat 29/3 2001).

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Trafikministeren (Jacob Buksti):

Forslagsstillerne foreslår, at regeringen skal gennemføre en projektering med henblik på etablering af et elektronisk betalingssystem ved indkørsel til Københavns Kommune og Århus bykerne efter modellen fra Oslo.

Nu er det jo ikke sådan, at det her er en ny idé, og Enhedslisten henviser da også selv til et tidligere forslag om stort set det samme, som tidligere har været behandlet her i Folketinget.

Regeringen har som bekendt i forbindelse med finansloven 2001 aftalt med Socialistisk Folkeparti og Enhedslisten, at der i løbet af de næste knap 3 år skal udarbejdes et beslutningsgrundlag for indførelse af et kørselsafgiftssystem i Danmark, som bl.a. er rettet mod trafikskabte problemer i byerne, og som skal være landsdækkende. Men det mener Enhedslisten åbenbart ikke er værd at vente på.

Regeringen er optaget af at se nærmere på mulighederne for et kørselsafgiftssystem, om det kan anvendes i forbindelse med at forbedre trafiksituationen i byerne. Men situationen er ikke sådan, at trafikken i København og Århus er eksploderet det seneste år, således at der er behov for drastiske virkemidler her og nu. I de indre dele af de to byer er biltrafikken faktisk faldet det seneste år.

I øvrigt er der, så vidt jeg er orienteret, hverken i København eller i Århus politisk opbakning til bompengesystemet.

Et bompengesystem med en meget høj takst for passage, som her foreslået af Enhedslisten, er uhensigtsmæssig af flere grunde, hvoraf jeg blot skal nævne følgende:

For det første vil en høj bompeng Afgift skabe en betydelig barriere i lokalsamfundet tæt ved ringen og desuden betyde en betydelig omvejskørsel, merkørsel i området lige op til ringen, eksempelvis lige uden for ringen, hvis der kun opkræves afgift ind mod byen.

For det andet vil effekten af en bompengering være størst lige ved ringen og aftage med afstanden til ringen, mens det ofte kan være andre steder, at problemerne faktisk er størst.

For det tredje vil en sådan ring meget nemt blive opfattet som uretfærdig, dels fordi kun ture, der passerer ringen, afgiftsbelægges, mens ture inden for ringen, der bidrager lige så meget til trængsel og miljøgener, slipper for afgift, dels fordi alle ture, der passerer ringen, bliver belagt med samme afgift, hvad enten turen i sig selv er lang eller kort.

Endvidere vil et bompengesystem, som foreslået af Enhedslisten, hvor nettoprovenuet skal gå til finansiering af kollektiv trafik lokalt, forøge det samlede afgiftstryk på bilisterne, hvilket ikke er regeringens politik.

På en hverdag passerer omkring 200.000 personbiler Københavns kommunegrænse i retning mod byen mellem kl. 6 og kl. 18. Da jeg ikke går ud fra, at Enhedslisten mener, at pendlertrafik ud fra København er mindre miljøskadelig end pendlertrafik ind til København, skal der opkræves afgift i alle dagtimer og i hvert fald i både morgen- og eftermiddagsmyldretid.

Hurtig hovedregning viser, at hvis alle personbiler, der passerer Københavns kommunegrænse ind mod byen på en hverdag mellem kl. 6 og kl. 18, forudsættes at betale 45 kr. for at passere, vil det betyde en øget afgiftsbelastning på bilisterne i størrelsesorden 2 mia. kr. om året.

Vi ved på nuværende tidspunkt ikke, hvor mange bilister der vil vælge at betale og blive ved med at køre, og hvor mange der f.eks. vil finde andre transportmidler eller andre -mål. Men alligevel, det er da værd at tænke over, for Danmark er i forvejen det land i EU, hvor det er dyrest at have bil, og regeringen lægger vægt på, at det samlet set ikke bliver dyrere at have bil.

Et af de store spørgsmål i forbindelse med overvejelserne om kørselsafgifter er, hvilke ændringer i folks transportadfærd forskellige afgiftsniveauer vil medføre, og hvilke afledte effekter kørselsafgifterne får andre steder i samfundet.

Det er nogle af de emner, som skal behandles mere præcist i forbindelse med udarbejdelsen af det beslutningsgrundlag, som regeringen, Enhedslisten og SF som nævnt har aftalt at sætte i gang. Udvalget, der skal forestå arbejdet, er netop nu ved at blive nedsat.

Forslaget om en bompengering har flere gange været behandlet i Københavns Borgerrepræ-

sentation uden at kunne få opbakning. Kommunen er derimod sammen med Trafikministeriet i gang med et demonstrationsprojekt for bl.a. nærmere at undersøge mulige effekter af et system med variable kørselsafgifter.

Et fladedækkende kørselsafgiftssystem kan afhængig af tilgængelig og pålidelig teknologi eventuelt tænkes etableret som et sammenhængende net af ring- og radialafsnit, hvor der betales en mindre afgift pr. passage af hvert snit i begge retninger, og som sådan kan et kørselsafgiftssystem måske siges at indeholde elementer af et bompengesystem. Men et helt simpelt bompengesystem med en enkelt ring med en meget hård passageafgift i større byområder er ikke indeholdt i det kommende udvalgsarbejde.

Det er regeringens opfattelse, at det vil være mest hensigtsmæssigt at koncentrere sig om den opgave med et landsdækkende kørselsafgiftssystem, som Enhedslisten allerede har været med til at udstikke, og på den baggrund skal jeg afvise forslaget.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Ministeren kan til at sige – jeg tror og håber, at det var en fortællelse – at han havde igangsat et arbejde over 3 år til indførelse af afgifter for kørsel på visse tidspunkter på visse steder.

Jeg går ud fra og mener at kunne huske teksten sådan, at det er til eventuel indførelse af noget sådant. Man har vel ikke en 3-årig undersøgelse med en mængde dygtige mennesker for at kende facit på forhånd. Og der er jo også mange integritetsmæssige og tekniske problemer i den sammenhæng, så jeg går ud fra, jeg har ret, når jeg mener, at ministeren mener til mulig eller eventuel indførelse af en sådan afgift.

(Kort bemærkning).

Trafikministeren (Jacob Buksti):

Jeg skal bare konstatere, at hr. Arne Melchiors klarsyn aldrig fornægter sig. Det er klart, at formålet selvfølgelig er at undersøge, og der kan et resultat altså også være, at det ikke kan lade sig gøre. Men sigtet er at skabe et beslutningsgrundlag, som gør det muligt at tage stilling til, hvorvidt der kan indføres et variabelt kørselsafgiftssystem.

Og man havde jo ikke sat det i gang, hvis man syntes, at det var et tåbeligt system overhovedet at overveje.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Ministerens første argument mod det her forslag var, at der ikke er politisk vilje i København og Århus til at gennemføre det her.

Javel, men indebærer det så, at ministeren kunne acceptere en tankegang, der hedder, at der skal være mulighed for, at et eventuelt politisk flertal i de to nævnte byer om muligt kan indføre bompeng?

(Kort bemærkning).

Trafikministeren (Jacob Buksti):

Nej, det mener ministeren ikke. Ministeren mener, at selve bompengesystemet er u hensigtsmæssigt. Det er ikke et instrument, som retter sig mod det, som jeg forstår er Enhedslistens sigte. Det er ikke noget, som i sig selv fører til en begrænsning af trafikken, det er ikke noget, som i sig selv fører til en begrænsning af CO₂. Det er et rent fiskalt instrument, som alene har til hensigt at skaffe penge til finansiering af investeringer. Derfor er vi imod.

Jeg kunne i øvrigt godt tænke mig at spørge hr. Søren Kolstrup, hvis det er muligt at gøre det, hvordan og hvorledes hr. Søren Kolstrup forestiller sig, at man kan have et variabelt kørselsafgiftssystem og et bompengesystem samtidig, om ikke der er bare en lille smule ansats til, at det her er på kanten af at være i overensstemmelse med den finanslovaftale, vi har.

Den fg. formand (Jytte Andersen):

Så er det fru Lis Greibe som ordfører.

Lis Greibe (S):

Vi behandler her et meget detaljeret beslutningsforslag fremsat af Enhedslisten. Forslaget har tidligere været fremsat i næsten samme form, og Folketinget har årligt diskuteret spørgsmålet om bompeng.

Enhedslisten mener at have fundet løsningen på de særlige trafikale udfordringer, som hovedstadsområdet og Århus står over for, idet det fremsatte beslutningsforslag i sin hovedformulering ikke blot pålægger regeringen at undersøge de mange problemer, der ville opstå i forbindelse med etablering af et elektronisk betalingsystem, det pålægger direkte at gennemføre en projektering. I bemærkningerne til hensigtsrklæringen er dog ordet analyse benyttet, men hovedindtrykket er, at Enhedslisten føler sig helt overbevist om, at de har lagt et guldæg, og at

dette nok kan udnyttes efter den foreviste model.

Begrundelsen for fremlæggelsen er, som også nævnt af trafikministeren, at vi skulle have en voksende biltrafik i de store byområder, hvilket ikke er rigtigt set inden for det sidste år, hvor trafikken i København og Århus er faldet i bykernen.

Men dette skal nu ikke gøres til et kardinalpunkt, for vi er i Socialdemokratiet enige med Enhedslisten i, at der skal sættes ind for at begrænse bilstrømmen til bykerne. Vi er også i Socialdemokratiet meget opmærksomme på de miljømæssige konsekvenser, luftforurening, støj, de planmæssige uheldige følger i vores smukke byer osv., og vi har også gjort meget for netop at dæmpe op for netop denne uheldige udvikling.

Oslo-modellen bliver nærmest fremlagt som en frelsermodel. Jeg vil ikke gå ind i den meget uddybende tekniske beskrivelse af dette system, men blot gøre opmærksom på, at geografien i Oslo slet ikke er sammenlignelig med forholdene i f.eks. København. Dette er der delvis forsøgt taget højde for i forslaget ved etablering af mange flere kontrolporte, men man glemmer, at indførelsen af bompeng medfører en ret omfattende omlægning i det københavnske midtområde med afsmittende virkning langt ud af byen.

Jeg vil ikke afvise, at man teknisk kunne etablere et betalingssystem ved at lægge en elektronisk mur rundt om byerne, men det ville ikke være den simple løsning, som beslutningsforslaget forsøger at give indtryk af. I øvrigt mener jeg ikke, at bompeng vil fungere retfærdigt, og jeg behøver vist ikke her at spørge Enhedslisten om, hvem de tror, der vil kunne få refunderet bompengedgifterne over firmaregnskaberne.

Vi må finde andre metoder til at forhindre, at vore byer propper til med biler og dermed, ud over at få store miljøproblemer, mister deres charme og muligheden for at være ønskværdige for mennesker at bo og leve i.

Og heldigvis sker der løbende meget på området. Både Københavns Kommune og Århus har i diverse rapporter belyst de trafikale forhold med det formål trafikalt at fredeliggøre bykerne. Dette analysearbejde udløser dog ikke en politisk opbakning til bompengesystemer, og dette måtte vel ellers være den første forudsætning for, at vi kastede os over netop denne løsningsmodel.

Vi mener i hvert fald i Socialdemokratiet, at der som minimum bør foreligge et lokalt ønske om at indføre systemer med ren lokal virkning,

før der bruges mange ressourcer på at undersøge sagen nærmere. Men der skal arbejdes videre med de mange tiltag, som vi og kommunerne allerede har taget. Vi har gennem de senere år investeret meget i den kollektive trafik, og denne udvikling skal bestemt fortsættes.

Jeg er sikker på, at udbygningen af S-banen og metroen giver et stort trafikalt løft i København, og at den videre udbygning af metroen vil være et stærkt kort i forbindelse med de løsninger af de københavnske trafikproblemer.

I Århus er der igangsat et projekt med busprioritering på en af de store indfaldsveje og strækninger i centrum af byen. Når teknikken er klar, ønsker Socialdemokratiet at omlægge bilafgifterne, således at betalingen i højere grad vil afspejle forbruget og være knyttet til de muligheder, man ellers har til at benytte kollektiv transport.

Efter aftale med bl.a. Enhedslisten er der, som allerede nævnt, igangsat et udredningsarbejde, som skal lede frem til et beslutningsgrundlag for indførelse af landsdækkende kørselsafgiftssystemer. Jeg håber også, at Enhedslisten har forventninger til, at dette vil blive et godt grundlag for det videre beslutningsarbejde.

Vi mener i Socialdemokratiet, at der er mange andre realistiske og bedre håndtag at hive i, og vi støtter ikke det fremlagte beslutningsforslag.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Jeg bed meget mærke i, at den socialdemokratiske ordfører sagde, at der ikke var lokal vilje i Århus og København til den her sag, men betyder det så, at hvis der vises en lokal vilje til det manifesteret gennem et flertal i et af disse byråd, vil fru Lis Greibe medvirke til at overveje, hvordan man så kan realisere denne lokale politiske vilje? Det er det ene spørgsmål.

Det andet spørgsmål er: Hvilke umiddelbare redskaber mener fru Lis Greibe, man kan tage i anvendelse for at begrænse bilstrømmen? Det var ikke mine ord, men det var fru Lis Greibes egne ord. Man kunne jo f.eks. tænke sig, at bilintensiteten blev så voldsom, at man faktisk – og det er tilfældet i nogle situationer i dag – kan gå hurtigere, end man kan køre både med privat bil og med kollektiv trafik. Og i en sådan situation, hvor man sidder totalt fast, jamen hvad er det så for nogle umiddelbare redskaber, fru Lis Greibe vil anvende?

(Kort bemærkning).

Lis Greibe (S):

Hr. Søren Kolstrup lagde mærke til, hvad den socialdemokratiske ordfører sagde, men åbenbart ikke nok, for jeg sagde, at der som et minimum bør foreligge et lokalt ønske og sagde dermed, at det da må være det første udspil, inden vi overhovedet overvejer, om det teoretisk, teknisk og på anden vis kunne være en løsningsmulighed.

Så efterlyser hr. Søren Kolstrup, hvad der kan være af andre tiltag. Det er jeg kun glad for, for jeg kan da gerne opremse mange ting, som vi synes, der er blevet arbejdet med, og som der kan arbejdes videre med:

Udbygning af cykelstier, forbedring af cyklisternes tryghed i trafikken, kampagner som f.eks. den, der kører nu om at cykle på arbejde, skatteforhold for cyklere i forbindelse med arbejde, cykelparkering bl.a. ved S-tog- og metrostationer, bycykler, cykelkombinationer ved den kollektive trafik – jeg tror, man kunne prøve at spørge de unge, hvad det egentlig betyder for dem, at man kan tage cyklerne med toget – parkér og rejs, store og gode parkeringspladser ved de ydre S-tog-stationer, bremsning af bilernes fremkommelighed med røde trafiklysbølger, mindre attraktiv bilparkering osv.

Der er masser af andre tiltag.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Jovist er der mange initiativer, man kan tage. Men spørgsmålet er bare: Hvad skal man gøre effektivt for at skaffe en situation til veje, hvor vi simpelt hen får øget fremkommelighed? For vi kan jo konstatere at på visse tidspunkter af døgnet i København, selv her i sommer, hvor man normalt er vant til, at der sker en reduktion i antallet af biler, at det modsatte faktisk var tilfældet. Hvad skal man gøre i den situation, hvor man sidder totalt fast? Det er det ene.

Det andet er, når den socialdemokratiske ordfører siger, at som minimum, som minimum skal der vises en lokal vilje, for at man vil gå ind på den her tankegang. Kan den socialdemokratiske ordfører sige, hvilke andre krav der skal til, for at man vil overveje at åbne op for denne her bompengeløsning?

(Kort bemærkning).

Lis Greibe (S):

Hvis kommunerne ønskede indførelse af bompeng, så er jeg da ikke i tvivl om, at der så også

ville foreligge en saglig og en teknisk vurdering af fordele og ulemper ved det. Og så er der da heller ikke tvivl om, at vi så ville se på, hvad der ligger for og imod. Men umiddelbart kan vi på ingen måde se, at det er det håndtag, vi skal trække i som værende det bedst fungerende.

Så var det spørgsmålet om, hvad man egentlig skulle gøre, for at bilerne ikke sidder fast. Jeg sagde udtrykkelig i min ordførertale, at vi skulle gøre meget for at stoppe den biltilstrømning til kernen af byerne. Og jeg nævnte nu her en hel del ting, der kunne styrke det. Ikke mindst er det vigtigt at få udbygget den kollektive trafik. Det må være det, vi først og fremmest skal sætte ind på, før vi begynder at lægge jernmur rundt omkring byerne.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Jeg skal takke den socialdemokratiske ordfører for svaret, idet jeg har forstået fru Lis Greibe sådan, at hvis der tages et lokalpolitisk initiativ, og man går i gang med at analysere det her f.eks. i Århus, jamen så er det noget, som den socialdemokratiske ordfører vil lade sig påvirke af og i hvert fald ikke stille sig hindrende i vejen for.

(Kort bemærkning).

Lis Greibe (S):

Det er korrekt forstået af hr. Søren Kolstrup, at man altid skal lade sig påvirke af, når der kommer nogle nye argumenter for noget. Og jeg synes, det er en grov overfortolkning af, hvad jeg sagde, at sige, at jeg dermed skulle gå ind for, at man nu skulle tage bompengesystemet som en løsningsmodel.

Men det er da klart, at vi selvfølgelig da også vil se på de muligheder, der kunne komme i den retning. Men der er mange andre ting, vi kan gøre først, som er meget bedre.

Gitte Lillelund Bech (V):

Ja, ak ja, så går det ud over bilisterne igen. Beslutningsforslaget fra Enhedslisten må jo alene betragtes som værende en afgiftsskrue, der vil lægge røde afgifter på bilisterne, også selv om bilisterne faktisk betaler utallige milliarder til statskassen allerede.

Forslaget indeholder en afgiftsskrue kamoufleret som en støtte til kollektiv trafik. Der mangler tydeligt dokumentation for hovedpåstanden i beslutningsforslaget, nemlig at indførelse af et elektronisk betalingssystem omkring Køben-

havn og Århus vil være en væsentlig motivation for mange nuværende bilpendlere til i stedet for at vælge den kollektive trafik.

Enhedslisten ønsker sig en bompengering som i Oslo. Man beskriver i detaljerede og meget begejstrede vendinger denne løsning i beslutningsforslaget. Men det lader til, at Enhedslisten faktisk ikke er klar over de dokumenterede erfaringer, der er fra Oslos bompengering, at det primært er antallet af fritidsrejsende, der er reduceret, og ikke myldretidstrafikken, der er reduceret, og endelig har bompengeringen i Oslo ikke ført til, at der foretages flere kollektive rejser.

Så Oslos bompengering kan i hvert fald ikke anvendes som dokumentation for, at mange bilpendlere vil vælge den kollektive trafik, hvis man etablerer en bompengering i Århus og København. Og det undrer mig i øvrigt, at Enhedslisten ikke ved dette, da det tydeligt fremgår af et svar fra trafikministeren under behandlingen af et tilsvarende beslutningsforslag fra Enhedslisten tilbage i 1997.

Derudover har Enhedslisten tydeligvis ikke haft fokus på de mange undersøgelser hos bl.a. HT, der viser, at det er servicen i den kollektive trafik, der skal op, hvis bilisterne skal ændre transportform. Altså igen ingen bekræftelse af, at en bompengering er det, der flytter bilister til den kollektive trafik.

Endelig vil jeg sige, at hvis Enhedslisten virkelig ville flytte bilisterne, så burde investeringerne da foretages direkte i den kollektive trafik frem for i en bompengering for derefter på den måde at få nogle indtægter, som man så kan investere i kollektiv trafik. Det er da noget af en omvej at tage. Men det bekræfter igen min indgangsreplik: forslaget er en afgiftsskrue kamoufleret som støtte til kollektiv trafik, og det kan vi fra Venstres side på ingen måde være med til, det overrasker nok ikke ordføreren.

Så vil jeg i øvrigt endelig konstatere, at det her jo er et klart og tydeligt signal om, at Enhedslisten er imod biltrafik.

Enhedslisten kan bedre lide heste, og Enhedslisten ønsker her at holde på to heste. Den ene hest er roadpricinghesten, som Enhedslisten har valgt at holde på sammen med regeringen og venstrefløjen. Og den anden hest er så søreme den her bompengering, og jeg kan ved Gud og grød ikke forstå, hvorledes det kan lade sig gøre at ride på to heste samtidig. Så store cirkusartister tror jeg alligevel ikke, at Enhedslisten er.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Ja, fru Gitte Lillelund Bech har i hvert fald ret i én ting, og det er, at der er meget, meget stor afstand mellem Venstre og Enhedslisten i den her sag; det er ganske korrekt.

Men jeg ved, at Venstre er meget optaget af det kommunale selvstyre. Og jeg vil da gerne have, at fru Gitte Lillelund Bech bekræfter, at det i Venstres agitationsmateriale og i Venstres program er et meget, meget grundlæggende princip.

Kan det meget grundlæggende princip hos Venstre strækkes så langt, at man mener, det er vigtigt, at kommunerne skal have frihed til at indføre noget sådant, hvis der skulle blive et flertal for det? Så kan man jo føre slåskampe dér.

Jeg spørger, fordi jeg har opfattet Venstres politik sådan, og jeg vil også gerne have en bekræftelse på, at man finder det relevant, at de politiske slåskampe i højere grad i dag føres fra Folketinget og ud i kommunalbestyrelserne, og det er på den baggrund, mit spørgsmål er stillet.

(Kort bemærkning).

Inger Marie Bruun-Vierø (RV):

Jeg vil spørge fru Gitte Lillelund Bech, om hun er klar over, at når man indførte ordningen i Oslo, var det, fordi man ikke kunne finansiere nogle nødvendige trafikinvesteringer, og fordi byen var ved at forgå i individuel trafik. Hele formålet var at få nogle trafikinvesteringer, der kunne afvikle den individuelle trafik mere hensigtsmæssigt, og det viser sig, at bilisterne er utrolig tilfredse, for formålet blev, som man havde beskrevet det.

Så vil jeg spørge, om fru Gitte Lillelund Bech kan pege på andre finansieringskilder, hvis det er, at Københavns Kommune skal have en tilsvarende kraftig indsprøjtning.

(Kort bemærkning).

Gitte Lillelund Bech (V):

Til hr. Kolstrup vil jeg meget klart sige, at vi selvfølgelig, som vi har sagt hele tiden, går ind for det kommunale selvstyre. Men nu er tilfældet jo netop, at der ikke er flertal for en bompengering hverken i Århus eller i København, og at Venstre hverken i Århus eller København ønsker at medvirke til en sådan.

Så derfor skal kommunerne selvfølgelig have frihed til at beslutte dette. Men hvordan kan det så være, at hr. Kolstrup rejser det her i Folketingssalen i stedet for at bede sine kolleger i Kø-

benhavns Kommune og eventuelt i Århus om at rejse det?

Så til fru Bruun-Vierø: Jeg er fuldstændig klar over, hvad motivet var i Oslo, men hr. Kolstrup bruger Osloeksemplet på en måde, hvor man flytter bilister over til den kollektive trafik. Og dér siger jeg bare, at dokumentationen for, at dette kunne lade sig gøre i Oslo, findes ikke.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Jeg skal takke Venstre, fordi Venstre i hvert fald på det her punkt er så konsekvente, at de ifølge fru Gitte Lillelund Bech vil medvirke til, at der ikke stilles hindringer i vejen for, at et eventuelt bompengevenligt flertal i de to nævnte byer kan få magt, som de har agt.

(Kort bemærkning).

Gitte Lillelund Bech (V):

Som jeg gjorde hr. Kolstrup opmærksom på, findes der ikke det bompengevenlige flertal i hverken Århus eller København i øjeblikket, og Venstre på kommunalt plan i Århus og i København vil på ingen måde medvirke til dette; det kan jeg godt garantere hr. Kolstrup for.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Det er fuldt ud forstået, og jeg forventer selvfølgelig også, at Venstre i de to nævnte byer vil kæmpe for at undgå noget sådant, men jeg skal stadig væk takke, fordi fru Gitte Lillelund Bech vil gøre det muligt for et eventuelt flertal at kunne realisere sin politik. Det synes jeg er vigtigt at fastholde.

Den fg. formand (Jytte Andersen):

Hr. Kaj Ikast som ordfører.

Kaj Ikast (KF):

Ja, man ser hr. Søren Kolstrup dernede for sig med tyrolerhat og gevær i hånden jagte bilisterne.

Det her er jo ikke nogen ny tanke. Jeg tror, det er fjerde gang eller sådan noget, jeg virkelig har været med til realitetsforhandlinger om det her.

Vi har haft én gang, hvor det var lige ved at blive gennemført, så lavede man en totalplan i København, og den totalplan viste, at der skulle så mange til at kontrollere en sådan ring, at den ikke ville kunne indbringe udgifterne til dem. Hvis hr. Søren Kolstrup virkelig satte sig ned og så på forskellen mellem Oslo og København og

på indfaldsvejene og de krydsveje, der ligger i København, så ville hr. Søren Kolstrup finde ud af, at der næsten er 100 kombinationsmuligheder, og/eller at man skal til at lukke et meget stort antal veje for at gennemføre denne kontrol. Derfor opgav man det, dengang det virkelig var en realitet, at det skulle gennemføres.

Jeg kan ikke støtte det forslag her. Det er igen en af venstrefløjens jagter på bilismen med henblik på, at den skal være dyrere.

Jeg siger bare: Det her giver jo et sted mellem 1,7 mia. kr. og 2,1 mia. kr., afhængigt af hvordan bilisterne reagerer, men hvordan vil det københavnske og det århusianske erhvervsliv reagere ved yderligere omkostninger? Hvordan ser vi her i København på, at svenskerne ikke vil tage bilen med til København, fordi det er for dyrt at parkere?

Jamen det er jo altså bare et symbol, men det er selvfølgelig fuldstændig ligegyldigt for Enhedslisten, hvordan det går med samfundet.

Bare man har sin idealisme i behold, kan man gennemføre hvad som helst, og det er det her jo et tydeligt eksempel på. 2 mia. kr. eller deromkring vil det koste bilisterne ekstra, uden at det giver noget.

Så vil jeg da alligevel trods alt hellere høre på ministerens snak om de andre tiltag, der kan gennemføres her i København.

Den fg. formand (Jytte Andersen):

Fru Margrete Auken som ordfører.

Margrete Auken (SF):

Nu er det ministerens og de borgerlige ordføreres held, at det er sent, så der er grænser for, hvad vi orker at bukke begge ender sammen på. Det er ellers forholdsvis nemt, vil jeg lige sige.

Det der forslag om bompenge er et, som oprindelig er lavet af Verdensbanken, et glimrende forslag, bl.a. i forbindelse med Singaporemodellen. SF fremsatte det som forslag i 1989 eller 1990, tror jeg, hvor vi havde meget, meget grundige beregninger af, hvordan det skulle laves, hvis det skulle være fiskalt, og hvordan det skulle laves, hvis det skulle have trafikbegrænsende virkning. Bl.a. stod der, at der skulle være forholdsvis høje priser på det, hvis det skulle have trafikbegrænsende effekt og ikke bare være fiskalt.

Følger man Norge, så begyndte det ganske rigtigt, som ministeren siger, med en fiskal hensigt, men man har også haft en anden hensigt, der er blevet udbygget i henhold til dét.

Under konferencen forleden dag herinde om vejafgifter blev der gjort opmærksom på, at et af problemerne ved kørselsafgifter er, at de nok er CO₂-begrænsende – det er jo selvfølgelig nok derfor, de dårlig nok er nævnt i ministerens oplæg, for man skulle jo ikke risikere at nævne noget, der kunne hjælpe – men de havde meget lidt virkning på trængselsproblemerne i byerne, især hvis de skulle laves simpelt, nu snakker vi altså om kørselsafgifter, og vi ikke skulle have overvågningsproblemer og alle de der andre problemer, som vi er enige om, vi skal afværge i dem.

Et af de forslag, som har været fremme, har været, at man lavede en meget, meget simpel kørselsafgift, som f.eks. at man pillede kilometertælleren ud og så, hvor meget folk havde kørt og så lod dem betale i forhold til dét. Den ville nemlig ikke have nogen speciel virkning, medmindre den blev meget og nok også uacceptabel høj i forhold til landdistrikterne, og den ville næppe have nogen synderlig virkning på byerne. Den kunne så kobles med en bompengeordning, og det er et forslag, som Transportrådet og alle mulige andre har arbejdet med.

Så den latterliggørelse, som Socialdemokratiet og regeringen lægger for dagen, forstår jeg slet ikke, at man vover. Det er kun, fordi det er sent på dagen, så der er grænser for, hvor meget vi orker at tage fat på det.

Vi synes i SF, at Enhedslistens forslag er fornuftigt. Nu er det jo som sagt også et forslag, vi oprindelig har haft, så det ville være tumpet ikke gøre det. Vi var også nogle af dem, der under finanslovforhandlingerne arbejdede på, om vi dog ikke som et minimum kunne få ind, at de kommuner, der gerne ville, skulle have lov.

Det kan vi så høre nu, at der åbenbart er blevet sådan enighed mellem regeringen, Socialdemokratiet og ikke Det Radikale Venstre, men altså Socialdemokratiet og fru Gitte Lillelund Bech om. Jeg forstår sådan set godt, at der er ikke noget selvstyre her. Der skal vi gøre, hvad vi kan for med forbud at forhindre, at der skulle komme et flertal i København og Århus for den slags. Det er sådan set fair nok.

Venstre elsker mange biler. De synes, at byer, hvor biler holder snude ved snude, er gode byer, det er dejlige byer. Det er Venstres model. Det er ikke Socialdemokratiets model, nej, det er ikke Socialdemokratiets model, men det er Venstres model. Det er en drømmeby, en by, der er gang i. Det er der, hvor de alle sidder fast i én stor

klump. Det er en by, der er gang i. Det er Venstres drøm.

Det er ikke Socialdemokratiets. Det ved jeg godt. Og derfor undrer det mig jo, at Socialdemokratiet ikke arbejder mere konstruktivt med, hvad man faktisk kan gøre for at begrænse de gener, som alle mennesker bortset fra nogle ganske få af dem, der faktisk lever i byerne, græder over, og spørger, hvorfor der ikke er nogen, der efterhånden begynder at gøre noget ved det her.

Vi kan også – der er andre veje – begrænse parkeringen dramatisk. Det ville forudsætte, at politiet f.eks. overholdt vores parkeringsrestriktioner. Det gør de jo ikke. 10-meters-parkering er ikke noget, som bliver taget alvorligt i Københavns Kommune og de andre kommuner. Det tror jeg også, at fru Lis Greibe er klar over. Man kunne jo tage fat på den private parkering i byerne, altså erhvervsparkeringen derinde, som altså har en meget stor del af de problemer.

Jeg tror også, at Enhedslisten vil være enige med os i, at de der tiltag på anden vis ville være nogle glimrende måder at gå og gøre det her på. Men jeg vil bare lige sige, at der her altså har været et langt, seriøst arbejde om bompenge, som Transportrådet har arbejdet grundigt med, som man har arbejdet grundigt med ude på DTU, og som har været koblet på en række fornuftige forslag og er noget, vi har gået ind for i tidens løb.

Så SF synes, at den model, som Enhedslisten har fremlagt, så vidt jeg kan se på de gennemregninger, der har været i forhold til, hvad den skal kunne i forhold til Oslomodellen, ser fornuftig og ordentlig ud, og vi støtter den naturligvis, og det har ikke en bønne med forligsbrud at gøre. Så kunne man da snarere tage den der handlingsplan, vi fik stukket ud i går, hvor man har tilsidesat alle aftaler og vedtagelser af Folketinget. Det vil jeg ikke kalde forligsbrud. Det er sådan nogle brud på, hvad vi har vedtaget herinde. Det er noget andet.

Men jeg synes, det er et godt forslag, Enhedslisten har lavet, og SF støtter det.

(Kort bemærkning).

Gitte Lillelund Bech (V):

Jeg har to spørgsmål til SF's ordfører. Det første er: Hvordan forestiller man sig indførsel af roadpricing i københavnsområdet og samtidig en bompengering? Jeg kan simpelt hen ikke se det for mig. Så jeg vil gerne have uddybet, hvordan det kommer til at se ud.

Og det andet spørgsmål går såmænd på: Hvordan kan SF støtte noget, der hævdes at flyt-

te personer over i den kollektive trafik, når man samtidig fra Oslo kan dokumentere, at dette ikke er tilfældet?

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Altså det første er meget nemt. Det prøvede jeg sådan set at forklare. Hvis man tog en simpel roadpricingmodel, der altså er kilometerafhængig, er afhængig af, hvor meget har man kørt – vi behøver ikke at interessere os for, om udlændinge kunne komme med, det er en begrænset sammenligning – så lad os sige, at vi tager aflæsning af kilometertælleren, sådan gør vi, og det betaler man afgift for, så er det en måde at komme uden om benzinprisproblemet på i forhold til grænsehandel.

Fru Lis Greibe behøver ikke at se helt lamslået ud. Det er faktisk igen foreslået ude fra DTU, fra transportforskningen. Ja, ja, der er selvfølgelig mange idioter i verden, men det er altså dem, der plejer at arbejde med det, dem, der tager de her problemer alvorligt, der har foreslået det.

Men det kan sagtens lade sig gøre. Vi går ind og laver en simpel kørselsordning, og så begrænser vi i byerne. Det kan sagtens lade sig gøre.

Det, der er sket i Oslo, er jo, at det først og fremmest ifølge en gammel tradition i Norge har været et infrastrukturinvesteringssystem. Det er blevet brugt til en dramatisk forhøjelse af infrastrukturen plus koblet med tilstrækkelig høje afgifter. Det er noget, der ligger helt tilbage fra Verdensbankberegningerne, at hvis ikke afgifterne er høje, så har de næsten ingen trafikbegrænsende effekt. Og det er altså det, der har været pointen i den norske model også.

Den fg. formand (Jytte Andersen):

Så er det næste ordfører, fru Birthe Skaarup.

Birthe Skaarup (DF):

Da vores ordfører ikke er til stede, skal jeg fremføre følgende:

Danske bilister betaler i forvejen meget høje afgifter for at anvende bil, dels i form af registrerings- og vægtafgift, dels i form af meget høje afgifter på benzin. Og endelig ved vi også, at mange bilister betaler parkometerpenge for at få lov til at parkere både i Århus og i København. Skal bilisterne nu også til ud over det at betale parkometerafgift både inde i København og i Århus til at betale bompenge? I Dansk Folkeparti mener vi nej.

Ifølge bemærkningerne til beslutningsforslaget skal bompengene kanaliseres over til styrkelse af den kollektive trafik. Det er da udmærket, at man styrker den kollektive trafik og indsatsen for at benytte denne, men det må ikke ske som foreslået af Enhedslisten ved at indføre bompengene.

I Dansk Folkeparti er vi inkarnerede modstandere af at indføre bompenge, og forslaget kan derfor ikke under nogen omstændigheder opnå Dansk Folkepartis støtte, hverken i den ene eller den anden model, og hverken i Århus Byråd eller i Københavns Kommune.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Jeg skal nok undlade at stille et spørgsmål til reserveordføreren, men jeg bliver nødt til lige at komme med en udtalelse omkring Dansk Folkepartis holdning.

Jeg ved, at Dansk Folkeparti i en lang række sammenhænge er meget, meget optaget af, at den kollektive trafik er så præcis som vel muligt. Er der nogen, der arbejder med præcision omkring kollektiv trafik, er det bl.a. Dansk Folkeparti, men Dansk Folkeparti står over for en opgave, som de tilsyneladende ikke vil løse, nemlig spørgsmålet om, hvordan man sikrer, at den kollektive trafik kan blive så præcis som vel muligt.

Det får vi aldrig noget svar på, og vi ved i hvert fald, at man ikke vil bruge bompengestrumentet.

(Kort bemærkning).

Birthe Skaarup (DF):

Nej, men så sagde hr. Søren Kolstrup det faktisk, nemlig at det ikke bliver med bompenge, at vi vil styrke den kollektive trafik.

Den fg. formand (Jytte Andersen):

Og næste ordfører er hr. Arne Melchior. Værsgo.

Arne Melchior (CD):

Nej, her går bommen ned, vil jeg sige til hr. Søren Kolstrup, der er absolut lukket. Sympatien fra de tidligere forslag er her forandret til antipati.

Jeg må erklære mig enig med hr. Ikast i, at her er der virkelig tale om jagt på bilisme og bilister, og Enhedslisten lægger jo heller ikke skjul på, at deres trafikpolitik indeholder dette element, endda i stor grad.

Jeg vil også ud fra personlig viden erklære mig enig med hr. Ikasts henvisning til forskellen i Oslos geografi og Københavns geografi. Det er usammenlignelige forhold, og derfor hjælper alle disse henvisninger til Oslo ikke en døjt.

Vi har tidligere i dag gentagne gange været inde på, at bilisterne betaler en enorm pris for at have lov at køre i deres bil. Så samtidig at forsøge at forbyde dem det, hindre dem med alle mulige midler, fordyre det for dem yderligere, giver ikke for fem flade øre mening, logik eller fornuft.

Endelig skal jeg nævne, at de byer, hvor man vil indføre noget sådant – hvis det ellers hjælper, hvilket vi jo har hørt at det ikke gør i Oslo – jo ville blive slået ihjel, eller i hvert fald invalideret, og derfor kan jeg da glimrende forstå, at bystyret i henholdsvis København og Århus er uinteresseret, ja, er positivt imod dette forslag.

Fra CD vil vi ikke ofre det flere ord, hverken her eller i udvalget.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

CD's holdning er velbelyst, hvad angår synet på bilister. Men spørgsmålet er, om CD på ét eller andet tidspunkt i sit liv får mod på at besvare det spørgsmål, der hedder: Hvad vil CD gøre i den situation, hvor trængslen bliver så voldsom, at hverken den kollektive trafik – som CD jo i øvrigt klart går ind for – eller privatbilen kan komme frem, og de begge sidder fast?

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Jeg har lovet ikke at sige mere om det foreliggende forslag, og det vil jeg overholde.

Men jeg vil bare gøre opmærksom på noget, som hr. Kolstrup dog var så venlig selv at nævne, at CD jo heller ikke på dette her punkt er et enten-eller-parti, men et både-og-parti. Og vi går i høj grad ind for, og vi stemmer i høj grad for forbedringer af den kollektive trafik.

Hvis de køretøjer, der kører på gader og veje, ikke kan komme frem, ja, så er det jo en del af løsningen på spørgsmålet, for så bliver det jo mindre attraktivt. Men selv om hr. Kolstrup er en ung mand, bliver det nok ikke i hans levetid.

Den fg. formand (Jytte Andersen):

Fru Inger Marie Bruun-Vierø som ordfører.

Inger Marie Bruun-Vierø (RV):

Når jeg har siddet til budgetforhandlinger i København, har jeg altid været optaget af at løse Københavns Kommunes trafikproblemer, ikke alene af hensyn til københavnernes, men også af hensyn til pendlerne og erhvervslivet.

Jeg har advokeret for en helhedsløsning, der både omfatter en bedre kollektiv og en bedre individuel trafikafvikling. Finansieringskilden skulle være et elektronisk betalingsystem ved indkørslen til København. Fordelen ved en sådan løsning er, at så snart der er truffet beslutning om etablering af en betalingsring, er det muligt at lånefinansiere en samlet trafikløsning. Det vil sige, at man kan komme i gang med det samme, når beslutningen er truffet.

Nogle kalder en betalingsring for en penge-maskine. Ja, lige netop, men det er der også brug for. I Oslo blev investeringerne betalt før beregnet. Den var et guldæg.

Jeg tror ikke på, at staten nogen sinde kan eller vil bidrage med de nødvendige midler. Det afspejler debatten i dag om jernbanerne også. Kommunerne kan heller ikke finde pengene. Og derfor er en betalingsring en kickstart.

Men det, der er vigtigt, når man træffer en sådan beslutning, er, at det også på forhånd er planlagt, hvad der skal investeres i. Det fremsatte forslag har den fejl, at indtægterne ensidigt skal gå til HT og Århus Sporveje. Herved bliver den individuelle trafikproblemer ikke løst, og det er herfra, pengene skal komme. Det er både u hensigtsmæssigt og demotiverende, at de, der skal betale, ikke mærker nogen forbedringer.

Hertil kommer, at selv om en udbygning af den kollektive trafik kan flytte en del personbefordring over fra individuel til kollektiv trafik, vil der stadig være brug for en glidende individuel trafikafvikling.

Vi kan alene af den grund ikke stemme for forslaget, men vi er i Det Radikale Venstre meget optaget af specielt de økonomiske perspektiver, forslaget rummer, for udbygning og forbedring af infrastrukturen, der, hvis den gennemføres, kan gavne både miljøet og den kollektive og den individuelle trafik. Derfor ser vi hen til, at kommuner og amter får en hjemmel til at opkræve bompenge, så vi kan udbygge deres infrastruktur.

Hvis jeg igen skal vende tilbage til København, skal der gøres meget for en bedre trafikafvikling og for nedbringelse af CO₂. Der er brug

for viadukter, hvor der er befærdede veje, dér, hvor de krydser hinanden, f.eks. ved Østerport Station. Der er behov for at grave al den trafik i Indre By ned, der ikke er lokal, f.eks. på H.C. Andersens Boulevard. Der er behov for trafikinvesteringer for at kunne udvikle havnearealerne og betjene Holmen og det nye operahus. Der er behov for en havnetunnel med nedgravede tilslutningsveje, og der er behov for en kraftig indsprøjtning til den kollektive trafik, herunder en overdækning af Banegraven, så folk nemt og hurtigt kan komme fra tog til bus og videre til deres bestemmelsessted.

Men der er ingen penge til den infrastruktur, jeg lige har omtalt. Og på et tidspunkt bliver det uomgængelig nødvendigt at lave de pågældende investeringer, og så er der kun én finansieringskilde, nemlig en elektronisk betalingsring. Det tror jeg lige så godt vi alle mentalt kan indstille os på. Derfor er det også godt, at der er et udredningsarbejde i gang. Et elektronisk betalingsystem vil fortsat være radikal kommunalpolitik, og vi går ud fra, at kommer der et pres fra København, Århus eller HUR, vil Folketinget tilvejebringe den nødvendige hjemmel.

Men som sagt kan Det Radikale Venstre ikke støtte forslaget, som det ligger her. Det er for ensidigt tænkt, og det løser ikke problemerne.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Det er næsten på dato et års tid siden, at den engang kommende valgkamp til Folketinget blev kørt i gang første gang. Når der er gået to et kvart år i Danmark efter et folketingsvalg, udskrives valget jo ustandselig i medierne og hos visse debattører. I CD hører vi ikke til dem, der mener, det er korrekt, og vi mener, der er længe til valgkampen.

Alligevel er det spændende at høre fru Bruun-Vierø sige, hvad hun sagde. Hun sluttede godt nok med at sige, at hun ikke kunne godkende forslaget, men hun sagde dog i sin ordførertale, at Det Radikale Venstre ser frem til, at det bliver tilladt. Og dette står i skærende modsætning til regeringens melding fra sit regeringsmedlem, nemlig trafikministeren.

Det synes jeg dog lige bør noteres i Folketingssalen, at vi oplever noget sådant, og det er da meget morsomt for os andre at grine af, men det er altså meget utraditionelt for nu at sige det alt for pænt.

(Kort bemærkning).

Inger Marie Bruun-Vierø (RV):

For det første mener jeg, at vi i dag diskuterer et konkret forslag. For det andet sagde jeg, at hvis der kom et pres fra Københavns Kommune – og det har jeg faktisk også i dag hørt Socialdemokratiet sige på samme måde – vil man også se på denne her sag måske med lidt andre øjne, end man hidtil har vurderet den. Men foreløbig har der jo ikke været noget flertal i Københavns Kommune.

Men jeg sluttede af med at sige, at jeg går ud fra, at kommer der et flertal i Københavns Kommune, der går ind for den her sag, vil man også begynde at se noget mere velvilligt på sagen her i Folketinget.

(Kort bemærkning).

Lis Greibe (S):

Nu synes jeg ikke, det skal stå sådan hængende i luften, at vi fra Socialdemokratiets side direkte sagde, at hvis der kom en henvendelse fra kommunen, ville vi gå ind for det. Således belagde jeg ikke mine ord.

Den fg. formand (Inge Dahl-Sørensen):

Hr. Ole M. Nielsen som ordfører:

Ole M. Nielsen (KRF):

I Kristeligt Folkeparti deltager vi gerne i initiativer, der kan fremme den kollektive trafik og få folk til at stige om fra privatbilerne og til den kollektive trafik i storbyområderne, hvor den mulighed er til stede.

Derfor kan vi også umiddelbart have sympati for det forslag her, men vi tror nu meget mere på det arbejde, som er i gang, og som trafikministeren jo også nævnte, med at vurdere mulighederne for en kørselsafgift. Og da der er ganske store omkostninger ved at indføre det system her, og vi så tror, at vi er positive for et andet system, der kan indføres i løbet af relativt få år, er alene det grund nok til, at vi ikke kan støtte det forslag her.

Så synes jeg også, at trafikministeren ganske udmærket beskrev de rent praktiske vanskeligheder og de urimeligheder, de uretfærdigheder, det vil opfattes som visse steder, altså lige dér, hvor ringen er f.eks. Jeg synes, der er mange uhensigtsmæssigheder i systemet, og jeg har lidt svært ved at forstå, hvordan det skal fungere.

Jeg vil i øvrigt sige, at jeg såmænd ikke ved, om vi har for mange biler, altså antallet i København. Når man kigger ud ad vinduerne her på

Christiansborg og andre steder, skal man jo ikke have været ret meget ude at rejse ude i verden og set storbyer for at synes, at det er en ganske beskedent trafikmængde, vi har i København.

Men det, vi har for meget af i Danmark, er CO₂-udledning, og det beskæftiger det forslag her sig mærkværdigvis ikke ret meget med. Og det er sådan set det, vi gerne deltager i jagten på: at få nedbragt CO₂-udledningen. Og der ved jeg ikke rigtigt, om det her forslag overhovedet virker i den retning.

Skal vi have velfungerende byer, er vi derimod nødt til at have trafik i byerne. Vi går jo også i Kristeligt Folkeparti ind for, at vi skal opretholde butikshandelen i bycentrene. Det kræver dog, at der er en vis trafik til og fra byerne, og vi har ikke nogen ønsker om at lægge hindringer i vejen for den udvikling og fastholdelse af bycentrene.

Det her kunne jo resultere i, at man flytter endnu mere handel uden for byerne i nogle store butikscentre. Det er hr. Kolstrup jo i øvrigt heller ikke enig i. Så hvis det skulle have den effekt, tror jeg da ikke, han synes, det er hensigtsmæssigt.

Der er for mig at se mange uafklarede ting, og jeg synes ikke, forslaget er rigtig hensigtsmæssigt, selv om vi godt kan forstå nogle af intentionerne. Der er et arbejde i gang for at se, om det er hensigtsmæssigt at bruge et trafikbetalingsystem, og vi vil afvente resultatet.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Kristeligt Folkeparti og Enhedslisten er normalt enige om én ting, nemlig at der i byerne skal være et varieret butiksudbud, og at man ikke skal køre langt for at købe sine varer. Det plejer vi at være enige om, og vi har haft et fint samarbejde om det spørgsmål.

På den baggrund er det vigtigt for mig at indskærpe – og jeg håber, hr. Ole M. Nielsen kan bekræfte, at vi læser forslaget på samme måde – at erhvervslivet er undtaget fra dette forslag netop ud fra nogle af de betragtninger, som hr. Ole M. Nielsen kom med. Vi ønsker en alternativ løsning for erhvervslivet. Først og fremmest synes vi, det er spændende med de forsøg, man har lavet med »citylogistik«, som det hedder med lidt af et fremmedord, hvor man i langt højere grad sikrer en fælles udbringning af varerne, og jeg håber, hr. Ole M. Nielsen og jeg kan være enige om at arbejde videre med de forsøg.

Mit spørgsmål til hr. Ole M. Nielsen lyder: Kan det, at netop erhvervslivet er undtaget, og vi vil prøve nogle alternative løsninger, inspirere hr. Ole M. Nielsen til at arbejde videre med forslaget?

(Kort bemærkning).

Ole M. Nielsen (KRF):

Ja, det er jeg helt opmærksom på, og det er også nødvendigt. Men netop fordi erhvervslivet er undtaget, som det også skal være, hvor meget får vi så egentlig reduceret trafikken? Det er en pengemaskine, og det er selvfølgelig o.k. at vælge at kræve skat op på den måde, men jeg tror mere på kørselsafgiftssystemet.

Jeg tror ikke, det er realistisk at få trafikpresset i en storby som København reduceret ret meget i forhold til det, vi har i dag, men der er jo også andre midler. Man har begrænset antallet af parkeringspladser, og det fungerer jo helt udmærket, og jeg synes sådan set ikke, at det er trafikpresset i den indre by, der er det helt store problem. Det er trafikpresset ind mod byen, der egentlig er problemet, og selvfølgelig også fordelingen af den trafik, der skal placeres i udkanten af byen. Derfor er det for mig at se mere et spørgsmål om udbygning af den kollektive trafik, så den betjener alle hjørnerne og man kan stige om og komme de rigtige steder hen inden for en rimelig tid. Jeg synes mere, det er det, det handler om.

Den fg. formand (Inge Dahl-Sørensen):

Hr. Søren Kolstrup som ordfører for forslagsstillerne.

Søren Kolstrup (EL):

To modeller står over for hinanden. Man kan ønske en ren by, hvor der er rum til ældre, til børn og til alle, som ønsker at kunne bevæge sig frit. Man kan ønske en by, hvor børn trygt kan bevæge sig, hvor alle trygt kan bevæge sig, og man kan ønske en by, hvor det er muligt at trække vejret, hvor børn og ældre kan leve trygt, og hvor vi kan lave en forebyggende sundhedspolitik.

Man kan også vælge at tage bind for øjnene og ønske en by med øget trafiktrængsel og stigende miljøproblemer. Man kan også ønske en by, hvor folk, der er totalt afhængige af den kollektive trafik, ikke kan komme frem, og man kan ønske en trafikpolitik, der både er miljøfjendsk og hamrende asocial.

Forslaget om bompenge i København og Århus er bare et redskab til, et forsøg på at løse op for den problemstilling, og jeg skal indskærpe, at tankegangen bag forslaget er – jeg tror, det var fru Bruun-Vierø, der var inde på det – at hver eneste krone, der opkræves, først og fremmest skal bruges til at sikre øget fremkommelighed for den kollektive trafik, så man får en langt, langt bedre service i den kollektive trafik.

Det eneste punkt, jeg er enig med Venstre i, er, at det er utrolig vigtigt, at den kollektive trafik fungerer. Men det forudsætter, at den har en høj regularitet, og at der er utrolig mange fintmasketede tilbud, og det forudsætter også, at man ikke sparer på den kollektive trafik, som man med Venstre i spidsen gør en lang række steder.

Jeg kan konstatere, at Det Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti har sympati for forslaget, og jeg synes, det er vigtigt, at vi, der deler denne tankegang, arbejder videre med den. Jeg synes også, det er vigtigt at konstatere, at der, hvis jeg skal være meget forsigtig, er i hvert fald mindst ét parti ud over de nævnte, som er indstillet på at sige helt principielt, at hvis der er et flertal for bompenge i København og Århus, skal der også være mulighed for det. Det var konklusionen på det, fru Gitte Lillelund Bech sagde, selv om fru Gitte Lillelund Bech ikke var begejstret for at sige det ligeud.

Endelig forstod jeg den socialdemokratiske ordfører, fru Lis Greibe, således, at hvis der kan dannes et flertal for ideen i en af de nævnte byer, vil man på en eller anden måde lade sig påvirke af det. Det var selvfølgelig interessant, men der var dog ingen fast konklusion.

Efter De Konservative og CD's anskuelse er der tale om jagt på bilister: Nej, det er der ikke tale om. Der er tale om en fredeligsgørelse, så alle – både dem, der benytter den kollektive trafik, og de få personer, som er afhængige af bilen – får mulighed for at komme frem. Derfor er det en meget, meget forkert indfaldsvinkel, man bedømmer forslaget ud fra.

Vi er i en situation, hvor vi kan konstatere, at Københavns Kommune selv i sommerperioden, hvor der dog plejer at være en udtynding, har haft stigende problemer. Vi kan konstatere, at på nogle tidspunkter er det sådan, at fremkommeligheden for busserne er så dårlig, at man faktisk hurtigere kan tilbagelægge strækningen til fods, og det er altså de problemer, der er skabt af den by, som fru Gitte Lillelund Bech kan lide. Det er ikke mig, der insisterer på at gå, og det er ikke mig, der insisterer på at ride, men det kunne

måske blive konsekvensen af fru Gitte Lillelund Bechs by.

Til sidst skal jeg blot sige, at Enhedslisten er interesseret i at arbejde videre med disse spørgsmål, og vi lytter selvfølgelig til alle, der har forslag til, hvordan vi, som den socialdemokratiske ordfører udtrykte det, kan begrænse bilstrømmen. Ethvert forslag, der kan begrænse bilstrømmen i byernes indre, lytter vi til, og forslaget her er et udtryk for, at vi mener, det er det bedste instrument, vi har. Der er gode erfaringer med det fra Oslo, men det skal siges, at det er utrolig vigtigt, at Osilotanken gennemføres korrekt, som SF's ordfører var inde på. Det handler om afgiftshøjden, men det handler først og fremmest om, at provenuet lige præcis går til øget fremkommelighed for den kollektive trafik.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

En ting må vi i hvert fald konstatere: Det er ikke meget kollektiv trafik, der kan købes for de penge, hvis hr. Søren Kolstrup vandt og fik forslaget gennemført, for med det kontrolapparat, hr. Søren Kolstrup skal stille op i København, ryger der let så store beløb, at i hvert fald den første halvdel af de 2 mia. kr. er forsvundet.

Hr. Søren Kolstrup skulle som den gamle soldat, jeg er, prøve at sætte sig ind i min tankegang og begynde at regne ud, hvor mange steder der skal kontrolleres, for at systemet er effektivt. Så vil han finde ud af, at det er næsten umuligt i København, og at al den snydekørsel, der kommer, giver ekstra kørsel og større forurening. Og når de fleste af indtægterne går til kontrol, hvad godt er der så ved det, hr. Søren Kolstrup foreslår? Jeg spørger bare, for der kommer ikke mere kollektiv trafik ud af det. Jeg synes virkelig, man skulle beregne det og se, hvor mange eller rettere sagt hvor få penge der bliver tilbage. Jeg tror, hr. Søren Kolstrup skal op på 75 kr. pr. tur, først da begynder det at give overskud.

(Kort bemærkning).

Gitte Lillelund Bech (V):

Det var dog voldsomt smigrende, at hr. Søren Kolstrup kalder det for fru Gitte Lillelund Bechs København. Så længe har jeg dog ikke levet, vil jeg gøre hr. Kolstrup opmærksom på, at jeg kan have sat så dybe spor i den københavnske udvikling.

Jeg bad egentlig om en kort bemærkning, fordi jeg simpelt hen ikke forstår, hvorfor Enhedsli-

sten ikke foreslår en direkte investering i den kollektive trafik, hvis det er den, man vil forbedre. Kan hr. Søren Kolstrup ikke bare direkte erkende, at det er røde afgifter? Det er en afgiftsskrue uden ende, og er det ikke det, der er motiveringen for forslaget? Erfaringerne fra Oslo dokumenterer jo netop også, at man ikke har fået nogen overflytning til den kollektive trafik.

(Kort bemærkning).

Inger Marie Bruun-Vierø (RV):

Jeg vil også spørge hr. Kolstrup, om han forestiller sig, at alt trafikafvikling skal foregå via kollektiv trafik, og om han ikke forestiller sig, der kan blive et finansieringsproblem, hvis de, der skal finansiere den, ikke kan komme ind i byen. Og hvordan har hr. Kolstrup i øvrigt forestillet sig, at den individuelle trafik skal afvikles med de investeringer, der er behov for, f.eks. i forbindelse med Holmen, havnearealerne og operahus etc.?

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Til hr. Kaj Ikast: At investere i bompengene er en éngangsinvestering, og derefter vil systemet kunne tilrettelægges sådan, som man har erfaringer med i Oslo, og det kan videreudvikles, så man får disse automatiske bomsystemer.

Men i øvrigt – og det er et svar til både hr. Ikast, fru Lillelund Bech og fru Bruun-Vierø – forestiller vi os under alle omstændigheder, at de investeringer, der skal foretages i Storkøbenhavn, bliver en national opgave. Vi har jo erfaringer fra Tyskland, hvor man i langt højere grad siger, at investeringer i f.eks. sporvogne til dels er en national opgave, og det er derfor, man i hvert fald i nogle tyske byer er gået i gang med sådanne fornuftige investeringer, hvor sporvognene kører i eget tracé og er til glæde for alle.

Fru Gitte Lillelund Bech prøver at fastholde billedet af Osloerfaringerne som noget, der ikke rigtig fungerer. Det interessante ved Osloerfaringerne er, at systemet har medført en stigende tilfredshed. Man startede på et tidspunkt, hvor folk var meget skeptiske. Nu er folk blevet mere tilfredse, men graden af tilfredshed med Oslo-systemet afhænger meget, meget af, om man samtidig med og allerhelst en tand tidligere, end man indfører det, er i stand til forlods at arbejde for øget fremkommelighed for busser og andre kollektive trafikmidler. Det er her, omdrejningspunktet ligger, det er her, det afgøres, om man kan sætte det ind i en fornuftig sammenhæng,

for bompenge kan ikke stå alene. Der skal tages en lang række andre initiativer, når det drejer sig om den kollektive trafik i byerne.

Til den radikale ordfører skal jeg slutte af med at sige, at vi netop forestiller os, at man kan foretage en total fredeligørelse, så bilen kommer ud af byen. Men det forudsætter, at man laver en helt speciel handlingsplan for erhvervslivet og betænker specielle grupper, f.eks. handicappede m.m. At bilen som sådan kommer ud af byen, finder vi utrolig vigtigt, men det forudsætter jo en helt, helt anden situation end den, vi har i dag. Der kræves en megainvestering i kollektiv trafik.

Hermed sluttede forhandlingen, og forslaget overgik derefter til anden (sidste) behandling.

Afstemning

Den fg. formand (Inge Dahl-Sørensen):

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (Op- hold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

6) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 162:

Forslag til folketingsbeslutning om genoprettelse af togforbindelse til Berlin via Gedser.
Af Søren Kolstrup (EL) og Jette Gottlieb (EL).
(Fremsat 29/3 2001).

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Trafikministeren (Jacob Buksti):

Togforbindelsen mellem København og Berlin har været et hyppigt diskuteret emne her i Folketinget, lige siden den ophørte i 1995.

I juni 1998 vedtog Folketinget beslutningsforslag nr. B 47, som pålagde trafikministeren at genetablere togforbindelsen København-Berlin, og der blev i konsekvens heraf nedsat en arbejdsgruppe, som i løbet af 1998-99 undersøgte en række modeller for togforbindelsen Køben-

havn-Berlin. Undersøgelserne omfattede markeds-mæssige konsekvenser, indtægter og omkostninger, tekniske forudsætninger, færgeforhold og samlet økonomi.

De viste, at hovedproblemet for en togforbindelse til Berlin først og fremmest er det beskedne marked. Det samlede antal togrejser mellem Østdanmark og Berlin samt det øvrige Østeuropa er blot mellem 50.000 og 75.000 rejser årlig. Man kunne hertil indvende, at det jo netop kunne skyldes de dårlige togforbindelser. Men undersøgelserne viste også, at effekten af at retablere en togforbindelse selv i bedste fald næppe kunne forventes at give mere end 30.000 ekstra togrejser på årsplan.

Nettoudgifterne til driften af direkte togforbindelser med overførsel på færge blev opgjort til mellem 25 og 80 mio. kr. årlig afhængigt af ambitionsniveauet. Dertil kom de nødvendige investeringsudgifter i tilpasning eller anskaffelse af færger og indkøb af tog.

Det blev samtidig konstateret, at det heller ikke er økonomisk realistisk at etablere direkte togforbindelse København-Berlin via Rødby. Også en sådan forbindelse ville medføre store omkostninger og ville under alle omstændigheder være en omvej i forhold til den direkte linje over Gedser.

Der er ikke indtil nu sket væsentlige ændringer i de markeds-mæssige forudsætninger siden undersøgelsen i 1998-99.

Forventningerne om Berlins tiltagende betydning for rejsemarkedet er kun langsomt ved at blive indfriet, og rejseudvekslingen med de umiddelbare nabo-råder i det østlige Tyskland, Mecklenburg-Vorpommern, har indtil nu vist sig at være beskedne. Men på lidt længere sigt kan der dog være udsigt til forbedringer i det passager-mæssige og økonomiske grundlag for en rute. Berlins betydning må forventes at til-tage.

Hvis forbindelsen København-Berlin forbedres, kan der også tænkes en vis overflytning af passagerer, der skal fra Sverige til Tyskland eller omvendt, og som i dag benytter de direkte færgeruter over Østersøen.

Hertil kommer, at der fra den tyske regerings side er givet tilsagn om at opgradere banelinjen Berlin-Rostock som en støtte til den regionale udvikling i Nordøsttyskland.

I kombination med det store berlinske bane-gårdsprojekt, som indebærer en mere direkte indføring af Rostockbanen til Berlins centrum, vil rejsesiden mellem Warnemünde og Berlin