

Afstemning

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

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

Kl. 19.10

Den sidste sag på dagsordenen var:

11) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 2:

Forslag til folketingsbeslutning om kommunal adgang til at indføre trafikbetalingsystemer.

Af Aage Frandsen (SF) m.fl.
(Fremsat 7/10 2004).

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Forslagsstillerne fra SF foreslår, at kommunerne skal have mulighed for at indføre trafikbetalingsystemer med det formål at regulere trafikken og fremme miljøhensyn.

Et vejafgiftssystem som det foreslåede, hvor provenuet anvendes til finansiering af lokal udbygning af den kollektive trafik, forøger det samlede afgiftstryk på bilisterne. Det er ikke regeringens politik. De danske bilister betaler allerede i dag meget store beløb i skatter og afgifter, og det vil derfor være urimeligt at påføre dem yderligere byrder.

Hvis vi tager København som eksempel, passerer over 200.000 biler, personbiler endda, på en hverdag kommunegrænsen i retning mod byen mellem kl. 6 og kl. 18. Hurtig hovedregning viser, at hvis alle personbiler, der passerer Københavns kommunegrænse ind mod byen på en hverdag i førnævnte tidspunkt, betaler 45 kr. for at passere, så vil det på årsplan betyde en øget afgiftsbelastning på bilister i størrelsesordenen 2,3 mia. kr.

Vi ved selvfølgelig ikke på nuværende tidspunkt, 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.

SF's forslag med en ukoordineret indførelse af betalingsystemer i forskellige byer vil gøre

det meget vanskeligt for den enkelte borger, der bevæger sig rundt i bil, at gennemskue og tage højde for forskellige betalingsystemer og tekniske løsninger.

Yderligere vil muligheden for at opkræve afgifter i byerne sætte borgerne i en usikker situation. De kan frygte, at kommunerne indfører en skatteskrue, der kan drejes på, når kommunen ønsker at øge udgifterne til anlæg eller drift.

En øremærkning af offentlige midler, som forslaget lægger op til, begrænser muligheden for at prioritere de offentlige midler på tværs af sektorerne. Forslaget bryder med det sunde danske princip om ikke at øremærke offentlige midler, men tværtimod at bruge dem der, hvor de gør mest muligt gavn.

Der er med den politiske trafikaftale fra november 2003 truffet en række konkrete beslutninger, der vil være med til at styrke trafikafviklingen i og omkring de store byer, ikke mindst i hovedstaden. Samtidig har regeringen netop lagt op til, at den kollektive trafik i hovedstaden udbygges med en metroring, der vil give et yderligere væsentligt løft til den kollektive trafik i hovedstadsområdet, hvor den kollektive trafik således i stadig stigende grad vil blive et godt alternativ til bilen.

Endelig kan forslaget placere en række trafikale nøglekommuner i en slags monopolsituation. Disse kommuner får mulighed for selvstændigt at bestemme pris og omfang af betalingsystemet, uafhængigt af om de betalende trafikanter er borgere i kommunen eller i en anden kommune.

Derudover er det et problem, at kommunen jo ikke nødvendigvis finansierer trafikanlæg og kollektiv trafik alene. Ofte vil der jo indgå andre myndigheder i finansieringen, f.eks. staten. Betalingsystemet medfører derved, at opkrævningskommunerne reelt vil påføre andre kommuners borgere en ekstraskat.

Af alle de gode grunde afviser vi SF's forslag.

(Kort bemærkning).

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Kan man ministeren ikke anerkende, at der f.eks. i København rent faktisk er trængselsproblemer med privatbiler? Hvis vi skal gøre noget ved det og gøre det attraktivt at få folk til at sætte bilen og komme ordentligt frem med det kollektive trafiksystem, så skal der, når man begrænser indgangen af biler for at klare det problem, samtidig være midler til at forbedre infrastrukturen.

Vil ministeren ikke også anerkende, at man faktisk i andre byer har fulgt den løsning, London og Wien som eksempler?

(Kort bemærkning).

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Man kan jo diskutere, hvor store trængselsproblemerne i København i virkeligheden er. Sammenlignet med andre metropoler i Europa synes jeg de er yderst beskedne, men det kan selvfølgelig godt være, det generer hr. Hedeboe, når han suser rundt i sin bil i København. Jeg synes, det er ret begrænset.

Så tror jeg, at hr. Hedeboe må medgive mig, at nu har vi i dag en metro, der kører med de der 110.000-120.000 passagerer hver dag. Det er dog en ganske betragtelig hjælp, som gør, at folk ikke behøver at bruge bilen ind, og vi ved jo, at vi nu udvider metroen og cityringen for et gigantbeløb, i virkeligheden for også at opfylde det samme ønske, som hr. Hedeboe har, men der synes vi bare, at vores idé er rigtigere.

Kl. 19.15

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Hr. Hedeboe, sidste korte bemærkning.

(Kort bemærkning).

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Jeg vil gøre ministeren opmærksom på, at jeg faktisk ikke farer rundt i byen i bil, det er på cykel eller gåben, og jeg har også bemærket, at når jeg går inde i byen, så går jeg lige så hurtigt som busserne, fordi der er trængselsproblemer, og de kan simpelt hen ikke komme frem. Så det er da et eksempel på, at den er gal.

Når vi laver metrocityringen, hvis vi gør det, så afhjælper det ikke trængselsproblemerne, for så skal bilerne helt frem til den eventuelt kommende metrocityring og metroen for at køre med den. De skal simpelt hen parkeres længere ude, og så er der en anden infrastruktur, der skal på plads.

(Kort bemærkning).

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Jeg er simpelt hen fuldstændig uenig i hr. Hedeboes forudsætninger.

Metroen samler altså i dag 110.000-120.000 passagerer op, og det er selvfølgelig sådan, at nogle af dem kommer fra busserne, det er meget naturligt, men vi har jo faktisk tal for, hvor mange der kommer og især vil komme med den nye

metrocityring fra biler, og det er en ganske stor procentdel.

Hr. Hedeboe er velkommen til at stille mig spørgsmålet skriftligt. Jeg har ikke lige svaret i mit lille hoved, men jeg kender tallet, når jeg kommer tilbage i ministeriet, og vil gerne svare skriftligt.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Nu er jeg bekendt med, at ministeren er på vej til at rejse, og jeg vil gerne anbefale ministeren noget rigtig spændende lekture, nemlig den undersøgelse, der er lavet i COWI's regi, som viser, at blot 5 pct.s stigning i trafikpendlingen til og fra København vil medføre 50 pct.s stigning i trængsel, og at det vil koste samfundet og borgerne ufattelig mange timer og problemer, både samfundsøkonomiske og med irritation og mavesår at sidde der på indfaldsvejene til København, og hvis ikke ministeren har prøvet det, vil jeg anbefale, at han gør det.

Men mit spørgsmål er: Skal jeg forstå ministerens indlæg sådan, at han er imod at give kommunerne frihed, at han i stedet for foretrækker et sammenhængende roadpricingsystem for hele landet, som skal være provenuneutralt, så afgifterne ikke bliver højere end de nuværende, men simpelt hen erstatter de nuværende grønne vejafgifter, for sådan kunne jeg virkelig godt høre ministerens tale?

(Kort bemærkning).

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Så jeg må sige, at jeg har udtrykt mig klodset, for sådan skal det ikke forstås.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Ja, det var jo et kort svar.

Hr. Lidegaard igen, værsgo.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Det er jeg søreme ked af, for det ville jo ellers være et kæmpe fremskridt.

Så vil jeg bede ministeren begrunde, hvorfor et roadpricingsystem, hvor staten altså ikke får flere penge og politikerne ikke skal betale mere, men hvor man har mulighed for at regulere intensiteten af trafikken forskellige steder, ikke er at foretrække. Jeg er godt med på, at det af tekniske grunde osv. ikke er noget, vi gennemfører i morgen, men vi kunne jo starte med de tunge køretøjer, som man har gjort i Tyskland og er på

vej til at gøre i Sverige og i England og i Holland, og få noget erfaring derfra. Det er ikke, fordi det skal være en skatteskrue, det er bare en mere intelligent måde at regulere biltrafikken på, eller er det mig, der tager helt fejl, må jeg spørge ministeren.

(Kort bemærkning).

Trafikministeren (Flemming Hansen):

De erfaringer, jeg har gjort med Det Radikale Venstre i den sidste tid, har jo været meget positive, og vi har jo indgået store, altafgørende forlig for det danske samfund, men her er altså et eksempel, hvor vores holdninger er fuldstændig forskellige.

Så må jeg endelig sige, at det jo ikke er staten, der skulle opkræve det. Jeg har forstået, at det var kommunerne, og dermed kan kommunerne jo altså jonglere med pengene, som de vil, og det er ikke regeringens politik.

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Jeg kunne forstå på ministeren, at det jo i virkeligheden var frygten for vælgerne. Der skal jo også snart være valg, og så vil man ikke ud med nogle nye afgifter. Så har man jo også dette her skattestop, og statsministeren har forsøgt at hugge ud i granit, at der intet må ske, velfærds-samfundet skal have lov til at størkne og stivne i den form, det havde.

Ministeren taler om 2,3 mia. kr. Hvis vi nu nedsætter nogle af de afgifter på biler, som staten får ind, med 2,3 mia. kr., så ved ministeren jo godt, at der er sådan et DUT-princip, så hvis kommunerne tilsvarende får en forøget indtægt, så kan man jo regulere det over bloktilskuddene, og så bliver udgiften neutraliseret for staten, sådan at pengene kommer ind alligevel. Det kan jo sagtens ordnes, og det ved ministeren godt.

Er det ikke værd at overveje?

(Kort bemærkning).

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Jeg er nødt til at svare på udgangspunktet, om regeringens frygter vælgerne:

Jeg kan sige med sikkerhed, at det gør denne regering ikke. Den glæder sig til at møde vælgerne, og det gør den bl.a., fordi vi har et skattestop, som er utrolig effektivt, og som vi er meget glade for.

Kl. 19.20

Jeg må kun sige til hr. Keld Albrechtsen, at vores holdning til denne sag er for forskellig til, at vi nogen sinde ville kunne nå hinanden.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Hr. Keld Albrechtsen, et sidste kort spørgsmål.

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Ja, det er da en overordentlig konstruktiv indfaldsvinkel til drøftelser, at man på forhånd, før man overhovedet har diskuteret sagen, konstaterer, at det sådan set ikke kan betale sig at diskutere det.

Ministeren ved jo, at jeg har den natur, at jeg nu alligevel bliver ved at undersøge, om der ikke skulle være en fælles berøringsflade et eller andet lillebitte sted, uanset hvor genstridig ministeren er. Han kender det f.eks. fra sagen om Bornholmstrafikken, så han skal ikke gøre sig forhåbninger om, at jeg holder op, bare fordi han koketterer lidt fra talerstolen.

Jeg vil vende tilbage til spørgsmålet og spørge ministeren: Hvis nu man f.eks. i København kunne komme med et forslag, og så kan vi få regnet på det, og så neutraliserer vi afgifterne, sådan at bilisterne sammenlagt kommer til at betale det samme og således, at staten hverken lider tab på det eller får indtægt af det, det kan jo godt lade sig gøre, kan ministeren så i det mindste ikke bekræfte, at det i hvert fald sagtens kan lade sig gøre?

(Kort bemærkning).

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Det kan det muligvis sagtens.

Hr. Keld Albrechtsen påstår, at jeg koketterer, og det beklager jeg, for det er ikke min hensigt.

Men roadpricing er ikke regeringens politik, og jeg kan ikke sige det kortere.

(Kort bemærkning).

Klaus Hækkerup (S):

Jeg skal ikke nu kommentere ministerens indlæg, det skal jeg nok gøre i mit ordførerindlæg, men jeg har bare et spørgsmål til ministeren, som siger, at metrocityringen kan løse problemet.

Nu tager vi så de mange borgere, der kører ind i bil, f.eks. ad Helsingørmotorvejen, til Københavns centrum og bevæger sig rundt. De tager bilen ind, og fremover skal de altså bruge metrocityringen.

Mit spørgsmål til ministeren er så bare: Hvor skal de parkere deres bil, når de på vej ind ad Helsingørmotorvejen når dertil, hvor de rammer metrocityringen? Hvilke parkeringspladser har regeringen tænkt sig, at der skulle bygges i forbindelse med metrocityringen, så man er sikker på, at de kan komme rundt i København, samtidig med at de kan parkere deres bil ordentligt og sikkert?

(Kort bemærkning).

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Metrocityringen er ikke løsningen på alle problemer, men en ny trafikmulighed, som vi satser på vil tage 250.000 påstigende passagerer dagligt. Den vil jo få et vist antal mennesker, jeg har lovet at give hr. Hedeboe tallet, hvis han stiller mig spørgsmålet, til ikke at tage bilen, og dermed vil der være plads til de andre.

Jeg er også enig med hr. Hækkerup i, at det er en vigtig forudsætning, når man bygger metro- og S-togs-stationer, specielt S-togs-stationer, at man så laver parkeringspladser i en rimelig mængde. Det er en fornuftig ting.

Men jeg må også nok sige, at mange af dem, som tager Helsingørmotorvejen, måske er folk, som vil tage en anden kollektiv trafikform ind til København og så derefter stige på metroen, fordi den har det geniale ligesom metrocityringen, at den vil suse rundt under næsten hele København.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Hr. Hækkerup, sidste spørgsmål.

(Kort bemærkning).

Klaus Hækkerup (S):

Det er jeg med på.

Se, sagen er jo den, at der i dag er folk, der vælger at køre ind i bil, også selv om der er meget trafik i det centrale København, og vi ved, at den trafik vil stige. Et af problemerne er jo netop, at borgerne i København har fået flere biler. I gennemsnit er vi nu oppe på, at hver familie i København har en bil, det vil sige, at antallet af parkeringspladser i det centrale København er blevet stærkt reduceret. Så der er i forvejen en stor tilskyndelse.

Jeg har ikke i de planer om metrocityringen set, at man inddrager parkeringspladser. Mit spørgsmål til ministeren er: De, der kører ind ad Hillerødsmotorvejen, ad Helsingørmotorvejen, ad Køgebugtmotorvejen, hvor skal de parkere, hvis metrocityringen skal afløse deres trafik

inde i det centrale København? Det er det enkle spørgsmål, jeg har, og det var ministerens argumentation.

Det kan godt ske, at der er mange hundrede-tusinde borgere, der vil tage rundt med den, det ville jeg også, hvis jeg boede i København og skulle rundt. Men det, der er problemet, er jo dem, der kommer udefra og skal ind til København.

(Kort bemærkning).

Trafikministeren (Flemming Hansen):

De, der kommer udefra, løser jo deres problemer i dag. Men hvis de opdager, at der er meget, meget bedre kollektiv trafik inden for, skal vi sige, Københavns cityrings område, så kan det jo godt være, at de vil tage kystbanen ind, eller de vil tage S-tog ind og så bruge en omskiftningsmodel i København, som de ikke har i dag, og dermed bruge den kollektive trafik noget mere. Det tror jeg er sandsynligt.

Kl. 19.25

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Tak til trafikministeren. Det er fru Gitte Lillelund Bech som ordfører.

Gitte Lillelund Bech (V):

Beslutningsforslaget fra SF om at give kommunerne adgang til at indføre trafikbetalingssystemer for at afhende provenuet til anlæggelse og drift af trafikkanlæg og kollektiv trafik er ikke Venstres kop te. Det har vi tre grunde til at det ikke er.

For det første vil kommunale trafikbetalings-systemer være en ekstra skat på privatbilismen. Det ønsker vi ikke fra Venstres side. Bilisterne betaler allerede i dag mere end 35 mia. kr. om året i skatter og afgifter, og det ønsker vi bestemt ikke at forøge. Og så mener jeg i øvrigt, at det ville være i strid med regeringens skattestop.

For det andet er vi nervøse for, at kommunerne vil anvende modellen som skatteskrue, hvor de investeringer i trafikkanlæg og kollektiv trafik, vi i dag betaler via kommuneskatten, fremover finansieres af et trafikbetalingssystem, uden at kommuneskatten i øvrigt ændres. Den skatteskrue vil vi ikke give kommunerne.

Endelig mener vi, at investeringerne i at forbedre den kollektive trafik eksempelvis i Københavnsområdet faktisk går godt. Regeringen har fremlagt et forslag til udbygning af metroen med en cityring, der skal gå fra Københavns Hovedbanegård over Højbro Plads, Kongens Ny-

torv, Østerbro, Nørrebro, Frederiksberg og Vesterbro.

Derved vil vi i tilslutning til de eksisterende metrostrækninger få mulighed for at transportere utallige borgere til og fra og rundt i kommunen på en nem og effektiv måde. Dertil kommer, at trængselsproblematikken på vejnettet til og fra København bl.a. løses med en udbygning af motorvejsnettet, som er et led i den store trafikaf-tale med Dansk Folkeparti og Det Radikale Venstre.

Beslutningsforslaget fra SF bærer præg af, at selv om man har skiftet trafikordfører, så mener man altså stadig væk i SF, at kollektiv trafik er det eneste saliggørende, og at privatbilisme i videst muligt omfang bør begrænses. Den opfattelse deler vi i Venstre bestemt ikke. Vi ønsker at give borgerne friheden og fleksibiliteten til selv at vælge transportmiddel, hvad enten det er kollektivt eller privat.

Derfor ser vi ingen grund til at støtte SF's beslutningsforslag om kommunal adgang til at indføre trafikbetalingssystemer, så vi vil afvise forslaget.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Der er nogle korte bemærkninger. Først hr. Lidegaard.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Jeg bemærkede mig, at Venstres ordfører ikke umiddelbart virkede lige så fundamentalistisk i sine holdninger til roadpricing som sådan, som trafikministeren giver udtryk for at være. Kan jeg på den baggrund konkludere, at selve princippet om på et tidspunkt at få en mere intelligent vejafgift til erstatning af den nuværende, ikke for at få en højere samlet afgift på køretøjer, men for simpelt hen at få et bedre reguleringsmiddel, afviser Venstre ikke principielt, men kun den her foreslåede model?

(Kort bemærkning).

Gitte Lillelund Bech (V):

I Venstre har vi ikke nogen planer om at indføre roadpricing nu og her, det må jeg sige. Vi er opmærksomme på, at Tyskland har indført roadpricing på tung lastbiltrafik, og det følger vi nøje, men vi har ingen forslag om, at man skal indføre tilsvarende herhjemme.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Det kunne være utrolig spændende at høre, hvad begrundelsen for det er, da erhvervet selv har foreslået det, fordi det vil give en CO₂-reduktion for transportsektoren på 15 pct., og fordi det ikke ville betyde en stigning i udgifterne for erhvervet, men udelukkende en langt bedre model, der ville øge incitamentet til effektivt at køre i lastbil. Er den eneste grund til det her regeringens skattestop, for så må jeg sige, at så håber jeg bestemt, at De Konservative får held med at bryde det skattestop, som de har foreslået, for det er da ikke nogen saglig begrundelse.

(Kort bemærkning).

Gitte Lillelund Bech (V):

Som sagt vælger vi i Venstre at følge de tyske erfaringer meget, meget tæt. Vi ved, der har været problemer i Tyskland med hele introduktionen, så derfor ønsker vi at følge erfaringerne fra Tyskland, før vi lægger os fast på, hvad man gør herhjemme. Men vi har ikke p.t. nogen planer fra Venstres side om at indføre roadpricing.

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Fru Gitte Lillelund Bech havde en meget særegen beskrivelse af trafikmønstret i hovedstaden, for hun mente, at man skulle bygge cityringen, og for åbenbart at få så mange biler som overhovedet muligt pumpet frem til de stationer, som kommer på den nye cityring, skal man så lave en hel masse motorveje ind til byen. Hr. Hækkerup har allerede spurgt, hvor alle de biler så skal parkere.

Mener fru Gitte Lillelund Bech i ramme alvor, at det er Venstres perspektiv for trafikudviklingen i hovedstadsområdet, at der skal bygges motorveje, så der kan pumpes så mange biler som overhovedet muligt ind til cityringen. Er det visionen?

Kl. 19.30

Jeg vil gerne sige, at så må vi have trafikministeren til at lave en analyse af, hvor mange biler der så skal være kapacitet til at få ind og ud af midtbyområdet i København og få parkeret osv., og hvor de skal være.

Det lyder ikke ret gennemtænkt. Jeg håber ikke, det er udtryk for en gennemtænkt tanke, for det ville da være frygteligt at forestille sig,

(Kort bemærkning).

Gitte Lillelund Bech (V):

Nu kan det godt være, at det måske gik lidt stærkt med min ordførertale, for hr. Keld Albrechtsen hørte faktisk ikke, hvad det var, jeg sagde. Det, jeg sagde, var, at metrocityringen lige præcis får transporteret alle de her folk, som vi forventer vil bruge den, 250.000 passagerer dagligt, rundt i kommunen, mens vi ønsker at afhjælpe trængselsproblematikken på vejnettet til og fra Københavns Kommune, som vi ved, der er allerede i dag, ved hjælp af motorvejsudbygningen. Men vi har ikke lavet den kobling, der hedder, at vi udvider motorvejen, for at vi kan få flere biler ind, sådan at de i øvrigt kan køre rundt med cityringen. Det er ikke den kobling, vi laver fra Venstres side.

Vores vision for, hvad man skal gøre i Københavnsområdet, er lige præcis at sætte borgerne fri. Vi ønsker, at borgerne selv kan vælge, om de vil tage bilen eller toget eller bussen eller cyklen eller gåbenene på arbejde, eller hvor de nu ellers skal hen.

Hvis der derfor er folk, der ønsker at køre i bil til og fra Københavns Kommune, hvad vi ser, der er i dag, fordi der er trængselsproblemer på motorvejsnettet, så gør vi noget for at afhjælpe det. Men samtidig mener vi også med hensyn til det kollektive, at vi inden for Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune kan forbedre den kollektive trafikbetjening væsentligt, hvis vi laver en metrocityring.

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Jeg er ikke i tvivl om, at man inden for cityringens område kan få meget store fordele ved at have sådan en cityring, men det spørgsmål, som jeg kredser om, er, hvad det egentlig er, fru Gitte Lillelund Bech forestiller sig skal ske med den trafik, som absolut skal køre i bil, for jeg kan forstå, at Venstres alternativ til det her spørgsmål om betalingsssystemet åbenbart er at bygge nogle flere motorveje helt ind til cityringstationerne.

Hvis det ikke er det, så er der jo ingen logik i det, fru Gitte Lillelund Bech siger. Det hænger jo ikke sammen, medmindre man vil bygge motorveje helt ind og forbinde disse motorveje med parkeringshuse ved cityringen. Ellers må fru Gitte Lillelund Bech jo erkende, at hendes trafikpolitiske synspunkter ikke hænger sammen. Det håber jeg hun selv kan se, for ellers er det jo bare, at man pumper biler ind fra motorvejene på

et vejnet, der ikke kan rumme flere biler. Det ved vi jo.

Derfor hænger det ganske enkelt ikke sammen. Det er derfor, det underer mig. Men hvis fru Gitte Lillelund Bech ikke kan besvare det nu, og det tvivler jeg på hun kan, så vil jeg efterfølgende i udvalget bede trafikministeren skitsere, hvad det kan være for et trafiksystem, Venstre og Konservative forestiller sig.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Hr. Albrechtsen overtræder meget sin taletid.

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Undskyld, hr. formand, undskyld.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Jeg tager imod.

(Kort bemærkning).

Gitte Lillelund Bech (V):

Nu er det jo tilfældigvis således, at jeg godt kan svare på spørgsmålet, for det er sådan, at vi allerede i dag har en trængselsproblematik på motorvejsnettet til og fra København, og det er derfor, vi ønsker at udvide det net, så alle de biler, som i dag holder i kø, kø, kø, kø, kø, ikke længe skal holde i kø, kø, kø, kø, kø, kø, derfor udvider vi motorvejsnettet.

De biler kommer ind til København allerede nu, de kommer bare i meget, meget, meget langsomt tempo, og derfor ønsker vi at udvide motorvejsnettet. Det har intet at gøre med, at de skal ind og parkere ved cityringen. Den kobling laver jeg ikke på nogen måde. Det er hr. Keld Albrechtsen, der laver den kobling, og det er altså en misforståelse, at vi udbygger motorvejsnettet, for at de kan køre ind og parkere ved cityringen. De to ting hænger ikke sammen. Det gør de ikke.

Derudover kan vi se med de eksisterende metrotrækninger, som vi har allerede i dag, at det ikke er den store overflytning, der er fra privatbilismen og over i metroen. Men de, der bruger metroen, er dem, som ellers ville have brugt busser, dem, der ellers ville have cyklet, dem, der ellers ville have gået. Derfor er det i højere grad set med mine briller sådan, at vi med metroen stiller et kollektivt trafiksystem til rådighed, som fungerer under jorden, og som er væsentlig bedre sammenhængende, end busdriften eksempelvis har været i København.

(Kort bemærkning).

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Jeg må sige, at jeg også blev noget rystet, da jeg hørte fru Gitte Lillelund Bechs tale, for jeg hørte også, og jeg har fået det bekræftet nu igen, at når vi åbner sluserne derude, hvor der er mere plads – jeg er med på, at der også er trængselsproblemer på motorvejene, og man kan selvfølgelig godt åbne op derude – bliver det i min optik snævrere og snævrere, jo længere man kommer ind. Til sidst kan der kun stå én bil inde.

Kl. 19.35

Men når man kommer længere ind, så bliver det snævrere, når man åbner sluserne og ikke har plads til det, man lukker ind, for fru Gitte Lillelund Bech må vel også indrømme, at der faktisk er trængselsproblemer inde i København, at det ikke kun gælder tilførselsvejene? Når man så får klaret problemerne på tilførselsvejene, kommer der rent faktisk nogle biler, som skal placeres et sted. Er det i kæmpe underjordiske parkeringspladser i nærheden af metroen, eller hvor er det? Der er da et reelt problem, der skal komme et svar på.

(Kort bemærkning).

Gitte Lillelund Bech (V):

Det kan godt være, at jeg så skal gentage det endnu en gang: Udvalsen af motorvejene er, for at de biler, der kører der allerede, ikke skal holde i kø, kø, kø, kø, kø. Så derfor er det altså for at afhjælpe den trængselsproblematik, der er.

Nu bor jeg tilfældigvis midt i København, og jeg har ikke som hr. Hedeboe en oplevelse af, at vi har massive trængselsproblemer i den indre by, eller at vi har det, når man kommer inden for søerne eller inden for brokvartererne. Den oplevelse har jeg simpelt hen ikke. Jeg kan ikke genkende det, og jeg bor her, jeg cykler her, jeg går her hver eneste dag. Så vi har simpelt hen bare et forskelligt syn på sagen. Og jeg må sige, at min oplevelse er ikke, at vi har trængselsproblemer i det indre København.

Så vil jeg godt knytte bare lige en enkelt kommentar til det med de underjordiske p-pladser. Alle de biler, der kommer ind i København nu, finder faktisk et sted at parkere. Det er altså også således, at hvis man tager ned på Israels Plads, så er der ledige p-pladser i det underjordiske parkeringshus.

Men i øvrigt er p-plads-problematikken slet ikke noget, Folketinget skal tage sig af. Det er noget, som Københavns Kommune skal tage sig af, så derfor: Nej, jeg har ikke nogen planer om

at bygge underjordiske parkeringshuse, for jeg er folketingsmedlem; jeg er ikke medlem af kommunalbestyrelsen i København.

(Kort bemærkning).

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Jeg forstår så, at kø, kø, kø, kø foregår ude på landet, og at kø, kø, kø, kø ikke foregår inde i byen. Hvad så med busserne, som kører i snegelefare, fordi de ikke kan komme frem? Når jeg går fra Hovedbanen og hernedtil, har jeg fundet ud af, at det ikke kan betale sig at tage bussen. Jeg går lige så hurtigt. Jeg har lange ben, og jeg kan godt gå hurtigt, men alligevel er det et problem med det der. Så at der ikke er trængselsproblemer i København, kunne jeg godt tænke mig at få på skrift. Og jeg tror, at jeg vil stille et spørgsmål om det.

(Kort bemærkning).

Gitte Lillelund Bech (V):

Nu ved jeg ikke, hvem hr. Hedeboe vil stille spørgsmålet til. Han er meget velkommen til at skrive til mig. Så vil jeg også gerne svare skriftligt, at jeg ikke føler og jeg ikke mener, at der er en trængselsproblematik internt i København. Det er altså ikke den fornemmelse, jeg har. Det er ikke den oplevelse, jeg har, når jeg bevæger mig rundt.

Men jeg vil medgive, at der, i forhold til hvordan busserne i øvrigt kører, kan være nogle problemer med hensyn til, hvilken sammenhæng der er i forbindelse med busserne, specielt hvis man skal rundt, og at det lige præcis er derfor, at forslaget om en metrocitring er et af de forslag, som regeringen er kommet op med, fordi den rent faktisk vil give nogle muligheder for at transportere folk under jorden, og den vil give nogle muligheder for at transportere væsentlig flere passagerer, end man kan i dag. Men det vil så netop også afhjælpe, at der ikke er sammenhæng blandt busruterne i dag.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Tak til fru Gitte Lillelund Bech. Hr. Klaus Hækkerup som ordfører.

Klaus Hækkerup (S):

I modsætning til ministeren og Venstres ordfører finder jeg faktisk, at det er et ganske sympatisk forslag, SF har fremsat. Og det er en helt reel problemstilling, SF tager fat på.

Vi ved fra alle hovedstæder i Europa, at der har været en stigende biltrafik. Det ved vi også

der kommer i Danmark. Vi ved også, at det har givet anledning til trængselsproblemer. Og det er selvfølgelig en situation, man bør overveje og forholde sig til.

I en række storbyer er der nævnt at der er gennemført konkrete tiltag. Wien er nævnt. Vi ved, at Oslo for lang tid siden har indført en betalingsring. Trafikudvalget har været i London for godt et år siden og set på den betalingsordning, der er, når man kører ind i det centrale London, i øvrigt en meget succesfuld betalingsordning, der gør, at folk – de, der kommer udefra – betaler for at køre ind i det centrale London, hvilket har reduceret trafikken. Ikke bare biltrafikken har nydt godt af det, men også bustrafikken og den kollektive trafik har nydt virkelig fremme inden for Londons område.

Vi ved, at Stockholm er på vej til at indføre det londonske system. Vi ved, at Singapore har et system, der påvirker trafikken, et betalingssystem både via hvilken vej man kører indad, og hvornår på døgnet man kører ind. Det er selvfølgelig også erfaringer og overvejelser, der bør indgå i vurderingen. Det er jo allerede en form for roadpricing. Og endelig ved vi jo, at Tyskland har påbegyndt et roadpricingsystem. Jeg er helt enig med fru Lillelund Bech i, at det ikke fungerer godt nok endnu. De tekniske erfaringer er ikke på plads, men systemet er på vej, og der er ingen tvivl om, at i løbet af et års tid vil det fungere fuldkomment. De danske lastbiler vil være inddraget under det, og i løbet af nogle få år kommer vi til at overveje et helt tilsvarende system herhjemme, hvad enten vi vil det eller ej. Det er den udvikling, vi står over for.

Kl. 19.40

Samtidig vil jeg sige – så er det også sagt – at et betalingssystem som det, der er foreslået her, selvfølgelig kun er en del af løsningen. I London har man kunnet klare problemstillingen ved at lede trafikken uden om London, og hvordan vil man løse spørgsmålet i København? Hvordan vil man sikre sig, at der sker en afvejning af f.eks. en havnetunnel eller andre tunneler i København, der gør, at trafikken hurtigt og let kan glide under jorden og på den måde ledes uden om byen?

Vi kan ikke støtte beslutningsforslaget, som det foreligger, og det skyldes flere ting i det. Jeg har påpeget, at det næppe skal være en kommunal beslutning, fordi de investeringer, der i øvrigt skal til, bør være statslige, fordi deres natur og størrelse er statslige. Vi synes også, det bør være staten, der får provenuet, og at det derfor

nærmere bør være en statslig beslutning, og vi finder ikke, at det er fornuftigt, når man bare siger, at provenuet skal anvendes til den kollektive trafik. Det kan efter vores opfattelse anvendes på mange andre områder.

Men vi er altså, som jeg sagde tidligere, sympatisk indstillet over for forslaget. Vi synes, det er en god idé at arbejde videre med det, og vi vil gerne sammen med SF og andre partier, der allerede har udtrykt en tilsvarende holdning, være med til at stille en række spørgsmål til ministeren, der gør, at vi kan få belyst de muligheder, der er, for at vi kan være med til at sikre, at Danmark ikke ender i den situation med trafikophobning i de store, centrale byer, som vi har set i udlandet.

(Kort bemærkning).

Gitte Lillelund Bech (V):

Med den meget store sympati, hr. Hækkerup på vegne af Socialdemokraterne udtrykker for dette forslag, må jeg forstå det sådan, at hr. Hækkerup synes, det er meget sympatisk at pålægge borgerne ekstra skatter. Er det rigtigt forstået?

(Kort bemærkning).

Klaus Hækkerup (S):

Jeg vil bare sige, at jeg aldrig nogen sinde har forstået Venstres holdning til skatter. Hvorfor kan man ikke, hvis man sætter én skat ned og derved reducerer provenuet, sætte en anden skat op, så man får det tilsvarende provenu ind, hvis det er en fornuftig adfærd? At Venstre er så meget beton og stenklipper, at man overhovedet ikke kan tænke konstruktivt om skatterne, så selv skatteløsninger, der er provenuneutrale, er et fyord for Venstre, synes jeg simpelt hen er uintelligent.

(Kort bemærkning).

Gitte Lillelund Bech (V):

Jamen det, der er tale om i forslaget her, er jo lige præcis, at det ikke er skattemæssigt provenuneutralt. Der er tale om, at for at kunne lave ekstra investeringer i forskellige anlæg og i kollektiv trafik skal bilisterne pålægges ekstra afgifter eller ekstra skatter, men hvis det er i tråd med hr. Hækkerups partis intelligente skatteloft, er jeg da glad for at have fået det bekræftet.

(Kort bemærkning).

Klaus Hækkerup (S):

Jeg har kun én bemærkning, og den er i virkeligheden allerede gjort af hr. Keld Albrechtsen. Jeg

har ikke oplevet denne regering indføre noget som helst, der gav kommunerne flere penge, uden at den straks har stået med den store skraber ved kasse 1 og sagt: Smut, det tager vi fra bloktilskuddet til kommunerne. Det er os, der har gennemført lovgivningen, og hvad kommunerne gør, er vi ligeglade med, men det merprøvenu, kommunerne kan få, tager vi og lægger ned i statens lomme. Det synes jeg faktisk ikke er hverken rimeligt eller fornuftigt.

(Kort bemærkning).

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Jeg forstod på hr. Klaus Hækkerup, at der er sympati for forslaget, og at der også vil være mulighed for eventuelt at bygge videre ud, komme med andre forslag og lave det mere omfattende. Jeg vil godt lige have bekræftet, at jeg forstod det rigtigt, og at hr. Klaus Hækkerup mener, at problemet med, at indtægten bliver inden for trafiksystemet, kan sammenlignes med bommen for skattestigninger, så det passer ind i hr. Klaus Hækkerups politik fremover.

(Kort bemærkning).

Klaus Hækkerup (S):

Som jeg sagde, er vi meget parat til at være konstruktive. Vi vil spørge ministeren, hvilke løsninger man har fundet i hovedstæderne rundt omkring, og hvad man egentlig tænker sig, det er muligt og rimeligt at indføre i Danmark.

Kl. 19.45

Jeg vil også gerne sige til hr. Poul Henrik Hedeboe, at det at binde statens indtægter til statens udgifter inden for snævre områder er vi meget betænkelige over for, og det er vi af en helt speciel grund: Hvor skal vi så finde de indtægter, som skal gå til de sociale udgifter? Det kan vel ikke være meningen, at de, der er socialt belastede, skal betale udgifterne til bistandshjælp, arbejdsløshedsunderstøttelse osv.? Der er nødt til at være et frit flow mellem indtægter og udgifter på statens budget, og derfor er vi på forhånd meget betænkelige ved at lave den binding, som jeg erkender, SF lægger op til i forslaget.

(Kort bemærkning).

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Den binding, der er lagt op til, er simpelt hen for at gøre forslaget mere spiseligt. Der vil være flere, der kan acceptere forslaget, hvis vi holder det inden for en lukket kreds, så har det en større chance for at komme igennem, men skal jeg for-

stå hr. Klaus Hækkerup sådan, at forslaget alligevel har en chance, hvis vi lader være med at lave den binding og siger, at pengene kan bruges andre steder?

(Kort bemærkning).

Klaus Hækkerup (S):

Ja, det skulle være helt klart efter alle de bemærkninger, jeg i øvrigt har haft, at det er vi parat til at se meget åbent og fordomsfrit på.

Tredje næstformand (Kaj Ikast):

Så er det hr. Poul Fischer som ordfører.

Poul Fischer (DF):

Lad mig indledningsvist sige, at Dansk Folkeparti ikke kan støtte det fremsatte beslutningsforslag, der skal give kommunerne hjemmel til at indføre vejafgifter eller bompenge for at køre ind i byerne.

Det er korrekt, som det fremgår af beslutningsforslaget, at biltrafikken er vokset med 30 pct. siden 1990. Det må jo være et tegn på, at flere lader sig transportere med bil, og det skal vi ikke se som et problem, men mere som en opgave.

I Dansk Folkeparti er vi modstandere af roadpricing. Roadpricing er betaling for at køre på motorvejsnettet, og vi er af den overbevisning, at med den motorvejsstruktur, vi har, vil det bringe mere trafik over på det øvrige, farligere vejnet, og dermed vil antallet af kvæstede og dræbte i trafikken stige. I Dansk Folkeparti er vi også modstandere af bompeng eller vejafgifter for at køre ind i byerne. Dels er bilfolket brandskattet nok i forvejen, dels vi vil ikke lave hindringer for trafikanterne, når de ønsker at køre ind i byerne. Vi ønsker det frie valg med gode alternativer.

Vi skal tværtimod, som jeg indledte med at sige, mere se det som en opgave, som vi politikere skal løse, end som et problem. Problemet skal løses af så vel kommuner og stat. Staten skal løse problemet med fremkommeligheden på det overordnede vejnet, og kommunen skal fremskaffe parkeringsmuligheder. Når vi ser på København som eksempel, er der på statsniveau afsat mange anlægskroner til at udbygge motorvejsnettet omkring København, men derimod kniber det mere med at fremskaffe p-pladser i den indre by – ja, man modarbejder ligefrem bilerne og de private busser. De private busvognmænd har gennem mange år efterlyst parkeringsfaciliteter tæt på den indre by, men intet

har hjulpet. De er overladt til at parkere på gader og stræder.

Når det er sagt, skal der selvfølgelig arbejdes for at have et attraktivt kollektivt transportsystem som alternativ. Vi er i Dansk Folkeparti glade for, at Metroen nu fungerer med en høj regularitet, og udbygningen med en Cityring vil yderligere øge fremkommeligheden i det centrale København. Vi er ligeledes i Dansk Folkeparti glade for at være med til at øge udbuddet af S-togs-kilometer med 12 pct., ligesom vi er tilhængere af, at der oprettes flere parker og rejsmuligheder ved S-togs-stationerne i Københavns yderområder. På det seneste har jeg i en artikel i Berlingske Tidende set, at private kræfter arbejder på et oplæg til en havnetunnel, hvor der tillige etableres parkeringsmuligheder for biler og busser, og det er da ganske spændende visioner.

Dansk Folkeparti kan, som jeg indledte med, at sige, ikke støtte beslutningsforslaget, men vil tværtimod gerne være med til at opfylde borgerens ønsker.

(Kort bemærkning).

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Jeg tror ikke, hr. Poul Fischer helt har forstået forslaget.

Hr. Poul Fischer vil ikke være med til afgifter for at køre på motorveje, for så bliver det øvrige vejnet mere belastet, og det forstår jeg godt, hvis vi snakker afgifter på bestemte motorvejsstrækninger. Men forslaget drejer sig jo faktisk om at opkræve roadpricing for enden af motorvejen. Det er altså ikke motorvej, det drejer sig om, det er lige præcis de belastede veje i byerne, hvor der er trængsel, og hvordan forholder hr. Poul Fischer sig til det?

Kl. 19.50

(Kort bemærkning).

Poul Fischer (DF):

I Dansk Folkeparti ønsker vi at give folk det frie valg, og det skal vi gøre ved, at der er gode kollektive alternativer, som man kan benytte sig af.

Som jeg sagde i mit ordførerindlæg, skal vi bygge nogle flere parker og rejsmuligheder ved S-togs-stationerne. Vi har i Dansk Folkeparti været med til at lave en 10-års-aftale for det almindelige DSB-net, hvor der bliver 20-25 pct. yderligere trafik, vi øger mængden af kollektiv trafik, som også skal gøres bedre, og vi har sat yderligere penge af til at få rettet op på skinnenettet, så togene kan køre med en højere regularitet, og

det bliver mere attraktivt at benytte dem. Men borgerne får det frie valg, fordi vi samtidig udbygger motorvejsnettet, f.eks. Køge Bugt-motorvejen og hvad der ellers er sat af i den 10-årige investeringsplan.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Ønsker hr. Hedeboe endnu en kort bemærkning? Nej, det gør han ikke. Så er det hr. Albrechtsen.

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Jeg må yde hr. Poul Fischer den anerkendelse, at hvor fru Gitte Lillelund Bech ikke rigtig ville stå ved sin politik, som jo medfører, at der skal skaffes tusinder og atter tusinder af parkeringshuse og parkeringspladser osv. i det centrale København, vedstår hr. Poul Fischer fuldt ud – sådan forstod jeg det, og det vil jeg da gerne bede hr. Poul Fischer bekræfte – at den strategi, regeringspartierne og Dansk Folkeparti fører, er den strategi, man kunne kalde parkeringsløsningen, altså at man plastrer byen til med parkeringspladser. Kongens Nytorv har været inde i billedet – det er formentlig det, hr. Poul Fischer har i tankerne – og andre flotte steder kunne også gøres til parkeringspladser.

Jeg vil bare udtale min anerkendelse af, at hr. Poul Fischer i modsætning til fru Gitte Lillelund Bech står ved sin politik: København skal være en parkeringsplads. Det er sådan set rene ord for pengene.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Ønsker hr. Fischer ordet?

(Kort bemærkning).

Poul Fischer (DF):

Ja, det gør jeg da.

I den indre by kan man godt finde en parkeringsplads, men som jeg ser det, mangler der parkeringspladser, og jeg mener ikke, at bystyret i København arbejder med på det område. Som jeg nævnte, har de private busvognmænd i adskillige år har efterlyst en terminal, hvor de kunne holde. De er henvist til at holde alle mulige mystiske steder, og det synes jeg ikke er rimeligt.

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Så vil jeg bare spørge hr. Poul Fischer: Hvad vil Dansk Folkeparti gøre for at tvinge Københavns

Kommune til at bygge disse parkeringspladser? Hr. Poul Fischer er jo med på at bygge alle disse motorveje, der pumper bilerne ind i byen, det er også hans ønske, at der skal køre biler inde i byen, og det er også derfor, hr. Poul Fischer vedkender sig, at så må der også være en masse parkeringspladser.

Men så har vi så en vrangvillig kommune, som ikke vil ofre Kongens Nytorv på parkeringsbålet, og hvad vil hr. Poul Fischer gøre ved det? Det må da være utåleligt at se på, at alle de stakkels mennesker, som hr. Poul Fischer har lokket til at køre ind i byen, skal køre rundt i timevis eller hele dagen og næppe nogen sinde når på arbejde, fordi parkeringspladserne ikke er der. De kan køre rundt, indtil de kan køre tilbage ad hr. Poul Fischers motorveje, men hvor skal parkeringspladserne ligge?

(Kort bemærkning).

Poul Fischer (DF):

Som jeg sagde til hr. Keld Albrechtsen i mit sidste svar, kan vi godt finde parkeringspladser i den indre by, men jeg har ikke indtryk af, at bystyret arbejder for at hjælpe bilisterne. Specielt busvognmændene har henvendt sig til os flere gange og bedt os om at hjælpe dem, men det er jo bystyret, der skal tage beslutningen, og jeg forstår ikke, at man ikke gør det, for man har jo også et erhvervsliv og et forretningsliv, som man skal bakke op.

(Kort bemærkning).

Klaus Hækkerup (S):

Nu taler hr. Poul Fischer meget rørende om busvognmændene, og det er jeg enig i. Jeg har fået mange henvendelser fra dem, og jeg synes også, at den problemstilling, de har med manglende parkeringspladser i byen, er reel.

Når ministeren som svar på beslutningsforslaget siger: Jamen kære venner, I behøver slet ikke bekymre jer om det, for vi bygger en cityring – ja, så er den naturlige konklusion selvfølgelig at sige: Jamen lad så busvognmændene køre ind til cityringen og sætte deres kunder af, så kunderne kan bevæge sig rundt i det centrale København med den kollektive trafik.

Mit spørgsmål til hr. Poul Fischer er bare: Hvor i aftalen om at etablere cityringen har Dansk Folkeparti sikret sig, at der bliver de holdepladser til busvognmændene?

(Kort bemærkning).

Poul Fischer (DF):

Dansk Folkeparti kan jo ikke sikre, at der bliver busholdepladser til vognmændene. Det er i det indre København, og det er Københavns Kommune, der skal skaffe dem.

(Kort bemærkning).

Klaus Hækkerup (S):

Det synes jeg ærlig talt er at springe over, hvor gærdet er lavest. Dansk Folkeparti har altså været med til at presse kommunerne økonomisk år efter år efter år under denne regering, og så stiller man sig op og siger: Jamen Københavns Kommune må da bare trække en millioncheck op af lommen og etablere de parkeringspladser.

Jeg vil godt sige, at hvis man vil bygge en cityring, der skal løfte den trafik, som ministeren og Dansk Folkeparti har skitseret, bliver man da også nødt til at fortælle, hvordan man vil finansiere nogle busholdepladser. Det kan da ikke hjælpe, at man bare siger, at de penge må kommunen tage fra skolerne eller fra daginstitutionerne eller fra ældrepøjen. Det synes jeg ærlig talt er for dårligt et svar fra hr. Poul Fischer.

(Kort bemærkning).

Poul Fischer (DF):

Jamen det er jo ikke et problem, der har noget med cityringen eller metroen som sådan at gøre. Det er jo et problem, der har eksisteret i utallige år, også før metroens tid, at Københavns Kommune har ladet hånt om de private busvognmænd og i princippet også om bilfolket.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Tak til hr. Fischer, og så bliver det hr. Kaj Ikast som ordfører.

Kaj Ikast (KF):

Der skal ikke herske tvivl om, at vi ikke kan støtte dette forslag og aldrig har kunnet det. Det er så fjernt fra en konservativ tankegang, at det slet ikke er med i spillereglerne.

Der arbejdes i øjeblikket inden for EU med en eventuel roadpricing for lastbiler og den slitage, de forvolder, og så vil det være fuldstændig forkert af dette parlament at begynde at indføre nogle roadpricinger, som kan få nogle borgmestre til at gøre nogle tiltag, som vi ikke kan styre i det lange løb. Det har man jo erfaringer med i både London og Oslo for at tage de byer, hvor de ordninger findes.

Hvis vi tager København, mangler der i dag 15.000 parkeringspladser. Da man oprindeligt fik gennemført i Københavns Kommune, at der skulle opkræves gebyr for at parkere, skulle de beløb, der kom ind, gå til parkeringspladser – det tror jeg nok de forskellige ordførere kan bekræfte – men hvad går pengene til? De går jo ikke til parkeringspladser i København. De går ned i den store, sorte gryde, og jeg vil betragte det som en ren skatteforhøjelse, som ikke har nogen effekt.

Sidste gang SF kom med denne plan, og Københavns Kommune spillede med på den – det er ca. 15 år siden – var hele planen lagt frem. Det var angivet, hvor der skulle være betalingsring og det hele, men når vi så kom ud og kiggede på det, viste det sig, at man kunne køre uden om ringen både her og der, fordi der var 42 adgangsvveje til København, var det vistnok, som skulle lukkes, så trafikken ikke kunne komme ind, og/eller ikke kunne kontrolleres, og så opgav Københavns Kommune fuldstændig at lave en betalingsring.

Man kan også spørge, hvad pengene skal gå til. Jeg har læst, hvad der står i forslaget, og er det rigtigt, at bilisterne skal betale for de andre? Havde man bare sagt, at pengene skulle gå til parkeringspladser, men det sagde man jo også dengang om betalingen for parkeringspladser, og de penge blev heller ikke brugt til det.

Der er ikke noget at sige til, at man bliver noget desillusioneret, for vores problem i dette hus er ikke at løse Københavns problemer. Det har man et rådhus med et antal valgte medlemmer til at tage sig af, mens vi skal tage os af det overordnede.

Ringvejene arbejder vi på og poster penge i, og dengang vi lavede Københavns Lufthavn, lavede vi en total oversigt over alle arbejderne og de 66.000, der har berøring med lufthavnen på den ene eller den anden måde, fordi de leverer varer til den. Vi plottede hver enkelt ind på kortet, og da viste det sig, at når vi tog Amagermotorvejen, boede der flere uden for selve København langs den i Storkøbenhavnområdet. Det havde slet ikke noget at gøre med bytrafikken, sådan som man troede. Det var helt andre ting, det drejede sig om, man skulle kunne komme ind langvejs fra på forskellig måde, og det var derfor, vi lavede ringvejen, for det er statens opgave.

Kl. 20.00

Her i Københavns Kommune har man lavet ensrettet færdsel for at chikanere. I 1992 gav jeg

som trafikminister lov til, at taxaerne måtte køre i bussporene, men det er ikke blevet gennemført endnu, og hvorfor? Man har lavet busspor, og det er vel også kollektiv trafik at køre i taxa, men det har man ikke villet acceptere i København, og så står man selv med problemerne, når man ikke vil udbygge.

Da vi ville lave havnetunnelen, subsidiært at Burmeister & Wain lavede den, og ville tage 9,57 kr. pr. bil, som vi godt nok rundede op til 10 kr., sagde man nej tak til det. Da vi byggede Øresundsforbindelsen, kunne fabrikken have lukket de to yderste spor af kørebanen af, og så havde det passet nøjagtig til en havnetunnel. Vi holdt fabrikken åben i 4 måneder ekstra for at give Københavns Kommune mulighed for at beslutte sig, hvis de ville have det lavet, sejlet det ind og lagt på plads. Det ville ikke have kostet ret meget, men det blev aldrig til noget.

Der er blevet talt om parkeringshuse i denne by i så mange år, som jeg kan huske, og det er aldrig blevet til noget. Vi har alle sammen været i New York og set, hvilke parkeringsproblemer de har, hvad de har gjort for at løse dem, og hvor store indtægter de har af parkeringshusene og parkeringsområderne. København har en fantastisk indtægt af parkeringsafgifterne, men hvad bliver de brugt til? Det er det, jeg stiller spørgsmål om, for jeg har gang på gang fået at vide, at de aldrig er blevet brugt til parkeringspladser.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Der er en række korte bemærkninger. Først hr. Klaus Hækkerup.

(Kort bemærkning).

Klaus Hækkerup (S):

Jeg er bare blevet en lille smule forvirret. Først hører jeg ministeren, og så hører jeg fru Gitte Liljelund Bech tale om, at betalingsring og roadpricing er i strid med det skattestop, der er hugget i granit, støbt i beton og bøjet i neon, så det kan man overhovedet ikke acceptere. Men så siger Det Konservative Folkepartis ordfører her fra talerstolen, at EU er ved at indføre roadpricing for lastbiler ...

Kaj Ikast (KF):

For lastbiler?

Klaus Hækkerup (S):

Ja, for lastbiler. Men lastbiler er vel også omfattet af skattestoppet, og så er mit spørgsmål bare: Når nu roadpricing er så umulig og i den grad er

i strid med regeringens skattestop, at man på alle måder er imod, vil regeringen så nedlægge veto imod, at der bliver indført roadpricing for lastbiler i EU?

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Jeg vil sige det samme, som den tyske trafikminister sagde til Folketingets Trafikudvalg, da vi var på besøg i Tyskland. Vi spurgte ham, om der skulle indføres roadpricing for personbiler, og den socialdemokratiske tyske trafikminister svarede: Vi skulle jo gerne genvælges, så det kommer aldrig på tale. Det bliver kun lastbilerne, fordi de forvolder en så stor slitage, at de må betale den ekstra afgift, og den skal være ens i alle 25 lande, for ellers kommer der en konkurrenceforvridning. Hvis en by har en eller anden form for roadpricing og får en indtægt, som de andre ikke kan få, ja, så opstår skævhederne.

(Kort bemærkning).

Klaus Hækkerup (S):

Det Konservatives ordfører svarer jo ikke på mit spørgsmål: Er roadpricing i strid med skattestoppet, eller er det ikke? Og vil regeringen, som har en konservativ trafikminister, nedlægge veto mod det i EU?

Så har jeg et andet spørgsmål til Det Konservative Folkepartis ordfører, som snakker om, hvor store fortjenester der er at hente hjem på parkeringshuse. Jeg vil bare spørge: Når der nu er disse kæmpepenge at tjene på dem, hvorfor har det private initiativ, som Det Konservative Folkeparti jo ellers hylder, så ikke sørget for, at der er tilstrækkeligt med parkeringshuse i denne by?

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Grunden er, som jeg sagde før, at Burmeister & Wain tilbød at lave parkeringspladser sammen med havnetunnelen, men hvad sagde det socialdemokratiske styre i København? Det sagde nej tak. Jamen det passer, gå bare tilbage i sagen. Jeg har bøgerne liggende deroppe, og af dem kan man se, at ved havnetunnelen og på anlægget uden ved B & W skulle der have været parkeringspladser. Men det gik man imod, og jeg kan ikke se, at vi her i huset skal løse parkeringsproblemerne i København. Det har man de lokale politikere til.

Roadpricing er ikke noget, der er med i vores attenbøn, men hvis det bliver gennemført i EU, er vi nødsaget til at følge med. Sådan er vores holdning. Vi anser roadpricing for en yderligere skat, og det passer jo sikkert til Socialdemokratiets tankegang, men ikke til vores. Jeg siger nej, og jeg bliver ved med det, som jeg har gjort i de nogle og tyve år, jeg har været ordfører.

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Jeg må sige, at det er overordentligt besynderligt, at hr. Kaj Ikast kan slå bastant på tolkningen af skattestoppet og samtidig bryde det ved at gå ind for roadpricing for lastbiler, som jo ikke kan gennemføres uden dansk tilslutning i EU.

KL 20.05

Jeg er meget spændt på, hvad ministeren vil sige, og jeg håber, ministeren hører efter, hvad jeg siger nu: Hvad siger ministeren til hr. Kaj Ikasts forslag om at lægge en afgift på lastbilerne? Det er jo et brud på skattestoppet, og det skal jeg ikke bebrejde hr. Kaj Ikast, for på en lang række punkter vil det være klogt at bryde det skattestop. Men det er da interessant, at en ordfører fra et regeringsparti nu, lige efter at statsministeren har ryddet op i den sag og banket alle på plads, stædigt fastholder et helt markant og eklatant brud på skattestoppet. Det skal hr. Kaj Ikast kun have tak for, det er slet ikke en kritik, men det er da bemærkelsesværdigt, at hr. Kaj Ikast i en og samme tale kan bakke op om skattestoppet og bryde det i samme åndedrag.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Det plejer ikke at være sådan, at jeg behøver at sige noget to gange til hr. Keld Albrechtsen. Han plejer at fange det første gang.

Jeg sagde, at man i EU arbejder med roadpricing for lastbiler, som skal dække hele EU, og inden man har det, nytter det ikke noget, at vi begynder at gennemføre roadpricing på andre måder i Danmark. Sådan sagde jeg.

Hvis hver by får lov til at lave sit roadpricing-system, bliver det ganske uoverskueligt, fordi skatteskruen vil drøne opad. Hvis det bliver sådan, at alle 25 EU-lande skal gennemføre det, kan vi nok ikke holde os udenfor, men lad os nu først se, om det kommer. Foreløbig kommer det tyske system, og det bliver dyrt for danske vognmænd. Det vil jeg gerne have lov at sige.

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Jeg betragter hr. Kaj Ikkast indlæg som en tilståelse. Han siger, at når det er alle 25 lande, kan vi ikke komme uden om det, men dermed siger han også, at det er en frivillig sag, og at han går ind for den, og dermed har han brudt skattestoppet. Men det skal han ikke bebrejdes, det skal han tværtimod hædres for.

Jeg siger det ikke for at kritisere hr. Kaj Ikkast. Jeg siger det for at fremhæve, at han i virkeligheden gør et banebrydende stykke arbejde for at bibringe ministeren og resten af regeringen et minimum af fornuft i en sag, hvor de ellers er kørt totalt fast i pladerillen. Hvis der var mulighed for at uddele medaljer og sådan noget, ville jeg overveje at gøre det til hr. Kaj Ikkast, også fordi han står fast på sit synspunkt, selv om det nu er blotlagt, at det er et eklatant brud på skattestoppet, han foreslår. Tak for det.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikkast (KF):

Der skal jo en god fantasi til at se, at en ting, der ikke er gennemført endnu, men som der kun arbejdes med, skal gælde for alle 25 lande. Jeg tror ikke engang, hr. Keld Albrechtsen og jeg nogen sinde når at se det første udkast, mens vi er i Folketinget, for det varer nok 4-5 år, inden der overhovedet foreligger noget udkast til, hvad det skal være. Men det nytter ikke noget, at man i den periode, hvor der arbejdes med det, begynder at gennemføre smålapperier, som man vel ville gøre her i København. Det er set med konservative øjne en skatteskrue, og det vil vi ikke være med til.

Hvis det endelig skal være, bliver det en roadpricing, som kan reguleres efter afgifterne på lastbilerne, så der ikke bliver nogen skattestigning ud af det. Det ved hr. Keld Albrechtsen udmærket godt, for han læser de samme udenlandske tidsskrifter som jeg og har set de forslag, der har været fremme forskellige steder om, at man sætter de forskellige bilafgifter ned og går over til den kilometerbelagte afgift, så de, der kører mest og slider mest på vejene, betaler mest, og de, der kører mindst, betaler mindst. Dermed kommer der en regulering med i billedet, og så er vi stadig væk inden for skattestoppet.

(Kort bemærkning).

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Jeg forstod på hr. Kaj Ikkast, at vi måske kunne snakke lidt positivt om forslaget, hvis vi fik styr på, hvad indtægterne skal bruges til, fordi det er gået galt tidligere. Men det er ikke hovedårsagen til, at jeg spørger.

Hr. Kaj Ikkast sagde også, at for ca. 15 år siden havde vi et andet forslag fremme om det samme, og dengang var tiden ikke til det. Dengang vil jeg tro, at SF pegede på, at vi kunne være foregangsland med roadpricing i de store byer, og nu er det sådan, at hr. Kaj Ikkast kan gå med til det, uden at Danmark skal belastes af at være foregangsland. Jeg ved, at det ikke er regeringens kop te og heller ikke De Konservatives, men der er faktisk en masse storbyer i Europa, som har vist vejen og har indført roadpricing, og hvor mange storbyer skal der til, før vejen er åbnet for, at hr. Kaj Ikkast vil følge med i slipstrømmen?

Kl. 20.10

(Kort bemærkning).

Kaj Ikkast (KF):

Jeg tror ikke, tiden bliver moden til det, så længe jeg er politiker, og heller ikke bagefter.

Så længe man her i byen ikke engang på rådhuset kan blive enige om, hvorvidt man vil have det gennemført eller ikke vil have gennemført, kan jeg ikke se, at vi skal trække det ned over ørerne på dem. Det ville være ganske forkert.

Sidste gang SF forsøgte sig med denne skattestigning i København, sagde alle, der begyndte at kigge på den, at det her ikke kan lade sig gøre, for vi kan jo bare køre hen ad den vej dér og den vej dér, og så kommer vi uden om betalingsssystemet.

Prøv engang at studere det gamle forslag; så ville SF's ordfører komme til at slå sig på lårene af grin og sige: Jamen det er da også rigtigt. Hvis vi skal til at opkræve en afgift her for at køre ind i byen, så skal vi have så mange betalingssteder, at hovedparten af pengene går til det.

Prøv at tage forslaget, det ligger jo helt konstant og klart. Der kan man se, hvor man skulle køre ind, og hvor der skulle være betalinger, og så ville man se, hvor mange steder man kunne køre udenom, og hvor mange penge der ville gå til opkrævning. Så ville man få en helt anden indstilling til det her.

(Kort bemærkning).

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Jeg har desværre ikke haft lejlighed til at se det gamle forslag, men det skal jeg meget gerne kigge på og se, hvad vi kan gøre ved det. Men jeg spurgte rent faktisk hr. Kaj Ikast om de byer, som allerede har indført det. De har indført det, og dermed har de også løst problemet.

Og så er spørgsmålet igen: Hvor mange byer skal der til, før hr. Kaj Ikast føler, det er legitimt også at give muligheden til nogle byer i Danmark, som har de samme problemer?

I Wien, London, Zürich og Oslo har man jo taget fat i problemet og forsøgt at løse det med roadpricing, fordi der var et reelt problem.

Skal vi helt overmandes af det, før vi tager fat på det her, eller er det ikke en meget legitim måde at gå ind i det på at sige: Der er simpelt hen nogle andre, der er gået foran, de har set problemet, og de har løst det – hvorfor ikke give muligheden i København, som også har problemet?

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Nu må jeg beklage og sige det, som det er: Jeg har været rundt at se dem alle sammen, og hvis der er ringebetalingsystemer i Wien, ved jeg ikke, hvor de ligger henne. Man kører ind og parkerer, og parkeringsafgiften betaler man i form af en betalingsbillet, sådan at man kan køre gratis i metroen, i letbanen, i sporvognene eller i S-togene. Det er jo ikke nogen betalingsring. Det er en parkeringsafgift, man betaler, som åbner til den kollektive trafik – en særdeles god idé, vil jeg gerne have lov at sige, uden at være roadpricing. SF's ordfører skulle tage ned og studere Wien, der ikke har betalingsring, og han ville blive meget beriget.

London har en betalingsring, men der var det hele gået i stå, og da vi var ovre at se på det med Trafikudvalget, var det ikke bare lyse sider alt sammen med hensyn til betalingsringen.

I Oslo er der en begrænset betalingsring, for de opdagede ligesom København, at de ikke kunne lave det hele vejen, og derfor lavede de det kun oppe i området, hvor de kunne beherske det. Man skal passe på med at tage munden for fuld og ikke kunne gennemføre det.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Jeg går ud fra, at hr. Kaj Ikast er bekendt med, at det, der ligger på bordet i EU, ikke er et færdigt

system med prisniveau og ting og sager, men udelukkende nogle retningslinjer, man skal holde sig inden for, hvis man i øvrigt ønsker at indføre et system. Der er mange årtier til, at EU vil indføre et fælles system, en fælles takst osv., så det er selvfølgelig politisk behageligt at henholde sig til, at det skal komme på et tidspunkt, for det vil vare meget, meget lang tid. Det bliver, tror jeg, ikke i min tid i Folketinget, som jeg håber bliver rigtig lang.

Det, jeg ikke forstår, er: Hvis hr. Kaj Ikast er så optaget af konkurrenceevnen, gør det så slet ikke indtryk på ham, når vognmændene fra Danmark spørger, hvorfor de skal betale roadpricing i Tyskland, i Sverige, alle de steder, hvor de kører mest, hvorimod deres konkurrenter fra Tyskland og Sverige ikke skal betale roadpricing i Danmark?

Det synes jeg da er et argument, der er til at forstå, hvis man i øvrigt forudsætter, hvad jeg ligesom hr. Kaj Ikast gør, at det skal være provenuneutralt, og det vil sige, at vi fjerner vignetten og vi fjerner vægtafgiften på de tunge køretøjer, for det er da helt urimeligt konkurrencemæssigt.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Jeg vil gerne sige, at vores trafikminister har kæmpet imod den tyske afgift.

Hvad angår Sverige, er det ikke rigtigt, hvad hr. Lidegaard siger. I Sverige betaler lastbilerne, der kommer fra udlandet, nøjagtig det samme, som de betaler i Danmark.

Kl. 20.15

Vignetordningen blev gennemført i de seks lande, således at vi kan køre på hinandens veje, når vi betaler vignetten, og hvis man kommer som udenlandsvogn og man skal ind i et af de seks lande, der er med, skal man betale enten en endagspris, en månedspris eller en årspris uden apparatur eller noget. Man skal bare have vignetten og betale for den henne i vindueskarmen. Ikke noget med store apparaturer, der sender op til Vorherre og ned igen, man skal bare have vignetten, når man bliver kontrolleret.

Så enkelt er det, sådan betaler lastbilerne i dag, og det har de gjort længe. Det har de gjort siden 1992.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Det er jo fint at få en stor beskrivelse af, hvordan systemet fungerer i dag, det tror jeg de fleste er klar over. Men Sverige har jo lige besluttet sig

for at indføre en egentlig kørselsafgift af alle de gode grunde, som hr. Kaj Ikast selv nævnte, nemlig at det er en betydelig smartere måde at gøre det på, fordi de, der kører mest, betaler mest, og de, der kører mindst, betaler mindst. Jeg forstod på hr. Kaj Ikast, at det princip kunne hr. Kaj Ikast egentlig godt lide.

Mit spørgsmål er: Når nu Tyskland og Sverige har indført det, er det så ikke urimeligt ikke at indføre det samme system i Danmark, så længe provenuet er neutralt, alene fordi man har et rigtigt skattestop, som jeg forstår på hr. Kaj Ikast – og jeg vil ligesom hr. Albrechtsen gerne kvitte for det – at hr. Kaj Ikast også synes er helt tabeligt. At provenuet er neutralt, forudsætter vi selvfølgelig.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Hvis man tænker sig rigtigt om med hensyn til det forslag, ser man, at det rammer dansk industri hårdere end noget andet. Jo længere man bor ude i periferien af det centrale Europa, og jo længere man skal købe med sine varer, desto mere skal man så betale i afgift. Det er jo det, hr. Martin Lidegaard siger.

Dermed nedsætter vi konkurrenceevnen. Vignetordningen var derfor en helt anden og meget bedre ordning, fordi man der betalte lige meget, og hvis der var biler, der kom ind og kørte på dansk område, betalte de 10.000 kr. om året.

Der er bare ingen, der rigtig har forstået, at vi i mange år har haft en betaling for lastbiler, der kører i Danmark. Alt det gennemfører man nu med roadpricing i Sverige og Tyskland, blot kommer det til at ramme Sverige mere end Tyskland, fordi Sverige ligger ude i periferien. Tyskland ligger i centrum, og dermed kan de regulere det, der kan køres ind til de store befolkningscentre, hvor hovedparten af trafikken fører til.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Tak til hr. Kaj Ikast, og så er det hr. Martin Lidegaard som ordfører.

Martin Lidegaard (RV):

Jeg vil gerne starte med at takke SF for at have bragt det her forslag op, for jeg synes, det bibringer Folketinget en meget vigtig diskussion.

Jeg har tidligere stået her på talerstolen og skoset dele af venstrefløjen for at være blevet helt fundamentalistiske i deres holdning til motorveje, for vi har den holdning i Det Radikale

Venstre, at hvis motorveje nytter noget og der er brug for dem og de alligevel ikke smadrer naturen, så kan vi godt være med til at bygge dem. Omvendt vil vi, hvis de ikke nytter noget, og hvis de i øvrigt smadrer dansk natur, ikke være med til det.

Den her gang må jeg sige, at jeg synes, det er de borgerlige partier, der er blevet fuldstændig fundamentalistiske. Jeg troede, vi havde overstået den skyttegravskrig mellem privatbilisme og kollektiv trafik. Som om det er i bilisternes interesse, at vi om 5 år ifølge COWI's undersøgelse ikke skal sidde en halv time til tre kvarter i kø ude på Køgebugtmotorvejen, Røskildemotorvejen eller Helsingørmotorvejen, men at vi skal sidde en time til halvanden. Siden hvornår har det være bilvenligt?

Det, der vil være målet, hvis man ønsker, at folk skal have en frihed – og det er jeg helt enig i – til selv at vælge, hvilken transportform de vil bruge, er, at de, der har behovet for bilen, ikke skal sidde i halvanden time, inden de kan hente deres børn og købe deres varer. Det er helt misforstået, at det er venligt over for bilisterne at lade hele vejnettet sande til.

Derfor må jeg sige, at jeg stiller mig helt uforstående over for, at man ikke engang er parat til at diskutere nye afgiftsformer. Jeg vil gerne sige, at det i Det Radikale Venstre er en præmis, at det her ikke skal give noget ekstra provenu til staten. Det er ikke det, der er formålet, formålet er at lave en bedre regulering af trafikken.

Så kan jeg heller ikke lade være med at sige i parentes, at denne enorme nidkærhed, som jeg sådan set deler, over for, at bilisterne ikke skal betale mere, kunne det være fantastisk, hvis regeringen havde over for den million husstande i Danmark, der ikke har en bil, men skal bruge den kollektive trafik, hvor taksterne er steget inden for de sidste 5 år i Københavnsområdet med 45 pct. Det er da en stigning, der virkelig forslår noget for de mennesker.

Men det er ikke helt den samme bekymring, man har her. Jeg kan oven i købet forstå, at man måske overvejer at tørre regningen for de første etaper af metroen af på resten af den kollektive trafik i hovedstadsområdet, det er 90 mio. kr. om året. Men den diskussion skal vi ikke tage her, og jeg håber ikke, at den ender med den konklusion. Jeg kan forstå, at man stadig diskuterer det.

Kl. 20.20

Men der må altså være en sammenhæng. Vi trænger i den grad til en samlet diskussion om, hvordan vi får trafikformerne i Københavnsom-

rådet til at spille sammen i stedet for at lande i den her helt ufrugtbare skyttegravskrig, hvor man enten placerer folk som bilfascister eller miljøhippier og toghippier. Det må vi komme ud over.

På den baggrund vil jeg gerne sige, at vi er positive over for SF's forslag. Vi mener, vi bliver nødt til at gå den vej. Vi ser allerhelst, at vi engang kan indføre roadpricing i hele Danmark, sådan at vi får et system, der kan erstatte den nuværende vægtafgift eller de grønne ejeravgifter, og som er en langt mere intelligent måde at regulere trafikken på. Det kommer til at tage noget tid.

I en overgangsperiode kan vi fuldt ud støtte, at kommunen skal have mulighed for at indføre det, men jeg vil så sige, at jeg synes, at det skal være Københavns Kommunes beslutning, hvorvidt man skal effektuere det, og ikke en beslutning, vi skal tage herinde. Så er der hele diskussionen om provenuet, og som sagt synes jeg, at man må tilstræbe, at det ikke bliver en ekstra skat, men netop en brugeravgift, som på den måde bliver provenuneutral for bilejerne.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Hr. Mogens Nørgård Pedersen som ordfører.

Mogens Nørgård Pedersen (KD):

Da Kristendemokraternes ordfører, fru Tove Videbæk, ikke kunne være til stede, har jeg lovet at fremføre følgende: Kristendemokraterne finder dette forslag interessant. Det kunne være spændende at se, hvordan de berørte kommuner ville forsøge at løse deres trafikproblemer, hvis de fik muligheden for at indføre trafikbetalingssystemer.

Vi ved, at der er et par storbyer, som har ret kraftige trafikproblemer nogle timer om dagen. I vores storbyer forurenes luften dagligt med masser af gift, allergi- og kræftfremkaldende stoffer, og mennesker, der bor i storbyerne tæt på de mest trafikerede gader og veje, er meget udsatte for alle disse giftige stoffer.

Men den tætte trafik i og omkring storbyerne er ikke blot et miljø- og sundhedsproblem, det er også et ressourcspildproblem. En rapport fra trafikministeren med titlen »Projekt Trængsel« viser således, at trafikanterne dagligt spilder 100.000 timer på vejnettet i hovedstadsområdet på grund af trængsel og bilkøer.

På min lille bordregnemaskine blev det omregnet til 2.631 arbejdsuger a 38 timer, og hvis der er 46,5 arbejdsuger i hvert år, så er det 57 ar-

bejdsår, 57 årsværk eller deromkring. Og vi taler om, at det er dagligt, vi spilder alle disse ressourcer. Det bliver til spild af et svimlende antal arbejdstimer, arbejdsdage, uger, årsværk i løbet af et år.

Men bilen er en nødvendighed for mange familier. Især i de tyndt befolkede områder, hvor den kollektive trafik ikke er så udbygget som i storbyerne. Mange familier har endog brug for mere end en bil, hvis de har børn, der skal køres til det ene og det andet.

I storbyerne er det en helt anden sag. Her er der så god adgang til kollektiv trafik, at vi i KD ikke mener, det ville genere borgerne uacceptabelt meget, hvis man indførte nogle trafikbetalingssystemer i storbyer bestemte timer om dagen. Det skulle så være op til den enkelte kommune at bestemme.

Med vedtagelsen af dette beslutningsforslag ville vi flot give kommunerne mulighed for at indføre dette. Provenuet skulle så bruges til fremme af kollektiv trafik og drift af trafik anlæg. Det er klart, at hvis vi skal have flere borgere over i den kollektive trafik i storbyerne, skal vi hele tiden være opmærksomme på, hvordan den kan gøres bedre og mere attraktiv for borgerne.

I storbyer i andre lande i Europa har man allerede taget konsekvensen og indført trafikbetalingssystemer. Der er forskellige løsninger alle steder. Nogle steder er det bompenge, nogle steder er det roadpricing eller lignende, men alle steder er det indført med stor succes, for disse initiativer giver et incitament til, at borgerne kan fravælge bilen eller vælge at køre ind i storbyerne på andre tidspunkter på dagen.

Kristendemokraterne støtter forslaget.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Hr. Keld Albrechtsen som ordfører.

Kl. 20.25

Keld Albrechtsen (EL):

Jeg vil gerne takke forslagsstillerne for at have bragt denne debat frem. Det er en meget nødvendig debat. Enhedslisten stillede et lignende forslag i 2001. Dengang var der faktisk ikke støtte til tanken uden for SF's og Enhedslistens egen kreds, og derfor er det en stor opmuntring i den her debat at konstatere, at støtten til tanken om at give kommunerne den mulighed at indføre betalingssystemer har bredt sig langt ud i Folketingssalen, således at nu Kristendemokraterne,

Radikale og Socialdemokratiet også er villige til at gå ind og overveje modeller.

Til gengæld er det dybt overraskende for mig, at regeringsblokken reagerer ved at gå fuldstændig i forsvarsposition, sådan som det er sket her i debatten i dag. Det er ganske besynderligt efter min opfattelse, at ministeren i den grad ønsker at udsende et signal om, at han er helt ude af trit med den europæiske debat.

Jeg havde ellers opfattet ministeren som en minister, der gerne ville være europæisk og holde lidt trit med sine kolleger i EU's Ministerråd, men her kan man altså fornemme, at ministeren har fundet en sag sammen med hr. Poul Fischer. Jeg kan se, at de to herrer er i overordentlig hyggelig samtale og næppe rigtig følger debatten i øjeblikket. Men jeg vil sige, at det er overraskende for mig, at ministeren vælger den her lejlighed til at komme med et så – ja, undskyld udtrykket – bagstræberisk signal, for vi har set, hvordan det i London har været en succes.

Vi har set, at overborgmesteren i London er blevet genvalgt på faktisk at indføre et betalingsystem, og derfor forstår jeg ikke, hvorfor ministeren er så rædselsslagen ved tanken om at præsentere sådan et forslag for vælgerne. Erfaringerne fra London viser, at det kan en politiker altså godt slippe af sted med.

Nu ved jeg ikke, om det er provenuneutralt i London, det har jeg faktisk ikke undersøgt. Jeg vil sige, at det fra Enhedslistens side ikke er et krav, at det skal være provenuneutralt, men hvis det var sådan, at det var en betingelse for regeringen, at pengene ikke skulle føre til en samlet forhøjelse af afgifterne på bilerne, så kunne vi da godt opfylde det ønske. Derfor er det besynderligt, at regeringen går helt i baglås og slet ikke engang er indstillet på at ville diskutere at lave roadpricing, ikke tvinge nogen til det, men bare foretage den udvidelse af det kommunale selvstyre, som ligger i det her forslag.

Regeringspartierne har meget med at snakke om kommunalt selvstyre, men når det kommer til reelt at indføre kommunalt selvstyre, er man ikke klar. Så er det staten, der dikterer, og her er det altså staten, der dikterer, at Århus Kommune og Københavns Kommune ikke må, selv om de eventuelt gerne selv ønskede det.

En ting er så, at man ikke vil hjælpe dem, at man kræver, at provenuer skal neutraliseres, og stiller alle mulige betingelser. Det kunne vi godt diskutere, men det er da ubegribeligt, at man ikke er indstillet på at imødekomme den lille udvidelse af det kommunale selvstyre på et –

hvis det endelig skal være – provenuneutralt grundlag.

Samtidig siger hr. Poul Fischer, at Københavns Kommune skal stille med parkeringspladser. De skal gøre alle mulige ting, som hr. Poul Fischer kan skælde ud over at Københavns Kommune ikke har gjort, men ret til at få tingene til at hænge sammen, til at få en kommunal fuldmagt, der gør det muligt bare at imødekomme nogle få af alle kravene, må Københavns Kommune og Århus Kommune ikke få. Det er da en mærkelig opfattelse.

Derfor vil jeg håbe, at det her er udtryk for, at der snart skal være valg og regeringen frygter den del af vælgerkorpset, som er den mere velstillede del med de store biler. Man er bange for, at man ikke får deres stemmer, og derfor vælger man på denne side af valget den her afvisende holdning over for al nytænkning. Der må vi så håbe, at hr. Poul Fischer og ministeren – nu er det ikke sikkert, at ministeren til den tid er minister, det er jo langt fra sikkert – i hvert fald vil se lidt mere positivt på det, når der ikke længere ligger valgtaktiske overvejelser bag ved det.

Kl. 20.30

Men jeg forstår ikke, at ministeren i den grad bringer sig ud af trit med den almindelige europæiske tankegang, og man skulle da også tro, at han havde drøftet det med sine kolleger.

Vi er i Enhedslisten opmuntret af debatten her i dag, for den her tanke får stadig større opbakning her i Folketinget, og hvis det kommende folketingsvalg går, som vi ønsker det, tegner der sig et muligt flertal i et nyt Folketing efter valget, sådan at vi kan komme i gang med det her. Så det er – for at sige det på jysk – alt i alt ikke så ringe.

Formanden:

Tak til hr. Keld Albrechtsen. Så er det ordføreren for forslagsstillerne, hr. Poul Henrik Hedeboe.

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Det her forslag har vi fremsat, fordi vi har oplevet en nødvendighed i det. I København har vi fra 1990 og frem til nu oplevet en stigning på 30 pct. i biltrafikken, og der er simpelt hen grænser for, hvor meget plads der er. Den kollektive trafik kører langsommere. En metro- og en S-togsløsning gør den ikke langsommere, men infrastrukturen imellem gør det, og det går i stå.

Der er taget konsekvenser af det i andre byer i andre lande, der har de samme problemer. London er det eksempel, vi hører mest om, men der

er også en del andre byer, som har taget hul på at løse de problemer.

Byen bliver ikke attraktiv, hvis den fyldes med biler og parkeringspladser. Vi har lavet gågader, og man snakker om en bilfri indre by, zoner, hvortil transporten kun må foregå i korte perioder. Vi gør noget for at regulere det der.

Når vi begynder at tænke på at regulere det, skal vi tænke på helheden, på, at infrastrukturen samtidig skal med. Det er ikke nok bare at standse bilerne. Med hensyn til at få færre biler ind drejer det sig om at prøve at få noget af pendlertrafikken stoppet.

Der er selvfølgelig folk, der bor i byen, de skal selvfølgelig have en bil. I SF er vi ikke bilhadere. Det blev forsøgt sagt her, men det er vi faktisk ikke. Bilen er et redskab, som kan og skal bruges. Skal er måske så meget sagt, men det er et redskab, som er kommet for at blive, ingen tvivl om det. Vi kan sætte krav til den, men den er et problem. Hvis vi stopfylder byerne med biler, mister byerne kvalitet for borgerne. Det er det, vi er ude efter.

Forslaget her går jo ikke ud på at sige: Nu skal vi, og nu skal staten. Det er simpelt hen et nødråb fra storbyerne og en mulighed for dem til at kunne gøre noget.

Det er heller ikke, som det også er blevet sagt nogle steder, et forsøg på at lave en skatteskrue, hvor vi skal score. Vi vil være med på at rette det til, sådan at det ikke er det, det drejer sig om.

Vi oplever, hvis vi kigger på virkeligheden, som den er nu, faktisk, at den kollektive trafik ikke er attraktiv, når den bliver meget begrænset i byen og kører langsomt. Det er sådan en ond cirkel. Når den ikke er attraktiv, er der heller ikke så mange, der bruger den, og når det skal hænge sammen, skal priserne sættes op, og når priserne bliver sat op, er der endnu færre, der har lyst til at bruge den. Det er den cirkel, vi skal have brudt.

Vi skal have en attraktiv, velfungerende infrastruktur, og det er de store byer, vi snakker om dér. København er jo det mest oplagte eksempel, Århus kunne måske følge med. Infrastrukturen skal være attraktiv, og det er det, vi forsøger at komme igennem med her. Der bliver vi nødt til at have nogle af bilerne væk, men så er det også

attraktivt at sætte bilen i periferien og bruge den kollektive trafik.

Kl. 20.35

I de kommentarer, der er kommet, bemærkede jeg en exceptionel ting. Trafikministeren erklærede – jeg har aldrig hørt det før, og jeg blev meget overrasket og meget glad – at metrocityring ikke er løsningen på alt. Det har jeg virkelig noteret mig, der er en breche dér, det er ikke bare den, der skal klare det hele, og det er også, hvad vi mener.

Ministeren lovede også – hvis jeg spurgte – at komme med nogle oplysninger om, hvor mange biler ministeren mener, at den potentielle cityring vil afløse.

Der var nogle positive bemærkninger, og jeg kunne godt have tænkt mig, at der var lidt flere positive, men jeg takker meget for de bemærkninger, der har været fra Socialdemokratiet, De Radikale, Enhedslisten og Kristendemokraterne. Det er noget, vi kan arbejde videre med.

Nu er min tid ved at være udløbet, så det må vi gøre efterfølgende. Tak for ordet.

Hermed sluttede forhandlingen.

Formanden:

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

Meddelelser fra formanden

Formanden:

Der er ikke mere på dagsordenen.

Folketingets næste møde afholdes i morgen, fredag den 19. november 2004, kl. 10.00.

Angående dagsordenen skal jeg henvise til den dagsorden, der er opslået i salen.

Mødet hævet kl. 20.37