

blem med bemyndigelsen. Som der står i forslaget, tænkes bemyndigelsen ikke udnyttet, før alle parter er blevet hørt, men det er jo ikke nogen garanti for, at alle parter er blevet hørt. Det er ikke i tilstrækkelig grad præciseret, hvem de enkelte parter, som skal høres, er.

Angående havnebanestrækningerne, som ønskes nedlagt, kan vi kun sige, at der heldigvis er kommet mange gode hørings svar, som viser, at mange virksomheder og mange kommuner ser et perspektiv i at opretholde jernbanen til havnen med de muligheder, det giver for fortsat at have erhvervsaktiviteter her.

Vi håber, at ministeren vil trække forslaget, og i stedet håber vi, at ministeren vil komme med et bud på, hvordan godstransport pr. jernbane og dertil knyttet havnetransport kan styrkes. Det kan godt være, der ikke er brug for alle jernbaner, det kan godt være, at nogle skal nedlægges, men vi kan jo ikke bare afvikle dem alle sammen en for en for en for en uden en samlet plan for, hvad det er, vi vil med godstransport her i landet.

Derfor kan vi ikke støtte det fremsatte forslag.

Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):

Også her takker jeg for den overvældende tilslutning til lovforslaget, som jo konkret drejer sig om en bemyndigelse til at nedlægge godsbanen Vojens-Haderslev og en bemyndigelse til at nedlægge en række havnebaner, når tiden er til det.

Jeg synes, det på baggrund af den debat, der har været, er vigtigt, at jeg gør opmærksom på, at bemyndigelsen kun påregnes udnyttet i de tilfælde, hvor alle interesserede parter – jeg understreger *alle*, herunder især kommuner, regioner og planlægningsmyndigheder – er enige heri og der ikke er jernbanemæssige grunde til at bevare strækningerne. Det synes jeg i allerhøjeste grad taler for, at vi ikke har onde hensigter. Det er sådan set for at spare Folketinget for en masse tid i forbindelse med at nedlægge en enkelt lille strækning. Herudover er det en vigtig forudsætning for, at bemyndigelsen kan udnyttes, at den nødvendige finansiering er til stede.

Kl. 10.35

Endelig skal jeg sige, at vi jo har den udmærkede og efter min mening rigtige kutyme, at Trafikudvalget orienteres, inden vi gør noget. Det er jo ikke sådan, at vi i det skjulte siger: Hov, nu gør vi lige det og det. Selvfølgelig orienterer vi Trafikudvalget og hører, hvilken opfattelse Tra-

fikudvalget har. Enhver minister, der gjorde noget andet, ville bære sig temmelig uklogt ad, for det er klart, at tingene skal ske fuldstændig demokratisk og åbent. Men meningen her er altså simpelt hen at rationalisere og spare lidt tid.

Hr. Martin Lidegaard spurgte mig konkret om godsstrategien. Den kommer i januar måned, så den er på vej. Hr. Martin Lidegaard nævnte også de interessermodsatninger, der kan være. Jeg mener, at når det er skrevet tydeligt i lovforslagets bemærkninger, at alle interesserede parter bliver hørt, er vi dækket ganske godt ind. Vi nævner nogle specifikke, men det er klart, at vi naturligvis også vil spørge erhvervslivet, hvad de mener om sagen.

Hr. Poul Henrik Hedeboe spurgte, om forslaget omfatter alle strækninger. Nej, det er kun de konkrete strækninger, der er nævnt i lovforslaget. Det er altså helt konkret de fem havnebaner, der er nævnt i forslaget, men ingen andre strækninger, bortset selvfølgelig fra godsbanen Vojens-Haderslev, som også er nævnt.

Jeg kan sige med stor overbevisning, at vi ikke gør det for at lave noget fordækt eller skjule noget for Folketinget. Det er simpelt hen en praktisk måde at løse tingene på, og da vi på forhånd har orienteret Trafikudvalget, er det selvfølgelig sådan, at Trafikudvalget kan kalde mig i samråd, og så får vi en diskussion om det. Ordforerne kan også, som det er god kutyme, henvende sig til mig, og så taler vi om tingene.

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

Afstemning

Fjerde næstformand (Niels Helveg Petersen): 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:

6) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 4:

Forslag til folketingsbeslutning om kommunal adgang til at indføre trafikbetalings systemer. Af Poul Henrik Hedeboe (SF) m.fl.
(Fremsat 6/10 2005).

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):

For mange mennesker er gensynets glæde jo den største, men jeg synes ikke, jeg kan sige, det gælder for mig i dette tilfælde, for beslutningsforslaget er en stort set uændret genfremsættelse af beslutningsforslag nr. B 57 fra sidste folketings-samling og beslutningsforslag nr. B 2 fra forrige folketings-samling. Men vi tager naturligvis gerne en runde til her forud for kommunalvalget, det synes jeg er helt rimeligt.

Men holdningen til forslaget har, må jeg beklage at sige, ikke ændret sig. Jeg er stadig imod forslaget. Jeg mener fortsat, at vi bør se tingene i en større sammenhæng. Der er behov for et samlet overblik over de konkrete udfordringer, der præger og vil præge eksempelvis hovedstadsregionen, og der må også skabes overblik over samspillet mellem løsningsmulighederne. Vi må bl.a. se på udnyttelsen af de teknologiske muligheder, som vi i dag kan se blive udnyttet på Mortorringvej 3 omkring København, hvor det faktisk går vældig godt i betragtning af omfanget af de ombygninger, som foretages her.

Det er efter min opfattelse ikke uproblematisk at indføre trafikbetalingssystemer. Spørgsmålet må bl.a. ses i sammenhæng med, at bilisterne i forvejen betaler meget høje afgifter, som det er os alle bekendt, og at regeringen ikke ønsker, at bilisterne skal belastes af flere afgifter. Et vejafgiftssystem som det foreslåede vil forøge det samlede afgiftstryk for bilisterne, og det er helt enkelt ikke regeringens politik. De danske bilister betaler allerede i dag meget store beløb i skatter og afgifter, og vi ønsker derfor ikke at pålægge dem yderligere byrder.

Der er i dag ikke lovgivningsmæssigt grundlag for at indføre trafikbetalingssystemer i kommunerne, og jeg mener ikke, at vi skal give en sådan adgang. Det kunne resultere i en række meget forskellige systemer rundt omkring i landet og ville desuden for den enkelte kommune være et instrument til at pålægge andre kommuners borgere skatter, og det synes jeg ikke er klogt.

Vi skal naturligvis sikre en god viden på området, og vi vil følge med i den internationale udvikling. Vi er opmærksomme på, at der sker meget, men som jeg også sagde indledningsvis,

er trafikbetalingssystemer eller roadpricing, som det jo næsten også hedder på dansk i dag, ikke regeringens første valg, og regeringen afviser derfor forslaget.

Kl. 10.40

Gitte Lillelund Bech (V):

Med dette beslutningsforslag forsøger SF endnu en gang at give kommunerne adgang til at indføre trafikbetalingssystemer for at kunne anvende provenuet til anlæggelse og drift af trafik anlæg og til udbygning af kollektiv trafik.

Vi har, som ministeren også nævnte, behandlet forslaget et par gange tidligere her i Folketingssalen, og fra Venstres side er der ikke noget nyt. Tidligere var det ikke Venstres kop te, og det er det heller ikke i dag, overraskende nok. Uanset hvor mange gange SF i øvrigt fremsætter dette forslag, ændrer det altså ikke ved, at Venstre ikke ønsker at støtte forslaget.

Der er tre grunde til, at Venstre ikke vil støtte forslaget. For det første mener vi, at kommunale trafikbetalingssystemer vil være en ekstra skat for privatbilisterne, og det ønsker vi ikke. Ministeren var inde på, at bilisterne allerede i dag betaler en ret stor sum penge hvert år i skatter og afgifter – så vidt jeg husker, er det mellem 35 og 40 mia. kr. – og fra Venstres side ønsker vi ikke at forøge det beløb. Det vil også være i strid med regeringens skattestop.

Den anden grund til, at vi afviser forslaget, er endnu en gang, at vi er nervøse for, at kommunerne vil bruge det som en skatteskrue, så de investeringer i trafik anlæg og kollektiv trafik, som i dag sker via kommuneskatten, fremover skal finansieres via et trafikbetalingssystem, mens man i øvrigt ikke ændrer kommuneskatten. Det vil sige, at skatten samlet set sættes op for kommunens borgere, og det ønsker vi heller ikke.

Den tredje grund er endnu en gang, at investeringerne i at forbedre den kollektive trafik i f.eks. København faktisk allerede er i fuld gang. Regeringen har fremlagt forslag om udbygning af metroen – det er indeholdt i regeringsgrundlaget – og med det cityringprojekt, der faktisk allerede arbejdes med, vil der i tilslutning til de eksisterende metrostrækninger blive mulighed for at transportere utallige borgere til og fra kommunen på en nem og effektiv måde.

Derudover er vi i gang med en udbygning af vejnettet omkring København, så vi kan komme trængselsproblematikken til livs. Det gør vi i samarbejde med Dansk Folkeparti og Det Radikale Venstre, som jo er vores forligsparter på vej-

området og baneområdet, og det er også derfor, vi ikke ønsker at støtte forslaget. Man er sådan set allerede i fuld gang med at lave noget, som vi synes er bedre.

I Venstre ønsker vi sådan set ikke – og det tror jeg er klart for alle – at begrænse privatbilismen. Vi kan nemlig godt lide, at folk har friheden til selv at kunne vælge deres transportmiddel, uanset om det er kollektivt eller privat, og som sagt ser vi derfor heller ikke denne gang nogen grund til at støtte SF's beslutningsforslag.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Sidste gang vi havde dette forslag til behandling, brugte vi det meste af tiden på at diskutere roadpricing, og vores helt klare synspunkt er jo, at det ville være en bedre idé at indføre en general roadpricing i hele Danmark som erstatning for den nuværende grønne ejerafgift, så vi fik noget mere differentieret og provenuneutralt. Men det vil Venstre jo heller ikke være med til.

Hele den diskussion orker jeg næsten ikke at tage igen, fordi den er en bekvem undskyldning for Venstre. Selv om man nedsætter det ene udvalg og den ene syltekrukke efter den anden, er Venstre ikke klar til at lave en ny registreringsafgift, som vi andre gerne vil have af hensyn til miljøet. Men fred nu være med det.

Fru Gitte Lillelund Bech havde en interessant vending. Hun sagde, at uanset hvor mange gange forslaget her bliver genfremsat, og uanset hvordan virkeligheden ser ud, er Venstre bare imod, og det er jo en interessant udtalelse fra en liberal politiker. Det vil altså sige, at selv om Københavns bilister skal sidde i timevis og vente på vejene, vil Venstre sådan set ikke gøre noget som helst. Er det rigtigt forstået?

(Kort bemærkning).

Gitte Lillelund Bech (V):

Jeg tror ikke, hr. Martin Lidegaard har hørt godt efter, i hvert fald ikke til den sidste del af mit indlæg.

Hr. Lidegaard sidder jo omkring bordet sammen med hr. Walter Christophersen, fru Henriette Kjær og jeg selv og udmønter vores store trafikforlig, og i det forlig tager vi lige præcis fat på trængselsproblematikken på vejene omkring København. Der er udbygning af Holbækmotorvejen, der er udbygning af Køge Bugt-motorvejen, der er den store udvidelse af Motorring 3, som man er i gang med i øjeblikket, og det sker lige præcis for at tage hånd om den trængsels-

problematik, som hr. Lidegaard meget rigtigt rejser. Derfor mener jeg faktisk, vi gør en hel del, og det er hr. Lidegaard også klar over, for han sidder med ved bordet, når vi beslutter, hvad vi skal gøre.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Jeg tror altså, det er et både-og. Jeg er jo i sagens natur enig i alle de tiltag, vi tager i forligskredsen, men jeg tror, det er et både-og. Når COVI kan regne ud, at en stigning på 5 pct. af trafikken til og fra København vil betyde en stigning på 50 pct. af den tid, man skal sidde i trængsel og vente, får man en idé om, hvor store udfordringer vi står over for.

Det, jeg gerne vil anfægte i fru Lillelund Bechs tankegang, er, at man er bilfjendtlig, hvis man ønsker at skaffe bedre fremkommelighed for bilisterne ved en eller anden form for regulering. Det er for mig at se udtryk for en oldnordisk politik, som jeg kunne forstå at hr. Svend Heiselberg havde, da han var trafikordfører, men som jeg havde troet at en rimelig ung og fremadstormende Venstrepolitiker ville have et andet forhold til. Det er selvfølgelig derfor, jeg ikke forstår logikken, for fru Lillelund Bech ved jo godt, at der foruden investeringerne skal en form for regulering til, hvis problemerne skal løses.

Kl. 10.45

(Kort bemærkning).

Gitte Lillelund Bech (V):

Fra Venstres side er vi selvfølgelig interesserede i at følge udviklingen, både med hensyn til bilisterne og den kollektive trafik i Københavnsområdet, og hvis der kommer et tidspunkt – det mener vi altså ikke er nu, men det kommer måske om 5 eller 10 år – hvor der er behov for at indføre en eller anden form for regulering, er vi da åbne over for at se på det.

Men det, jeg anfægter ved forslaget her, er, at det er en genfremsættelse. Det er et stort set uændret forslag, som vi nu behandler for tredje gang, og jeg synes altså sådan set ikke, at der er kommet meget nyt under solen, siden vi behandlede B 57 i sidste folketingssamling og B 2 i forrige samling. Det er sådan set det, min anke går på: Når der er et så kort interval mellem, at vi behandler forslaget – sidst vi behandlede det, var faktisk i maj måned i år, tror jeg – kan man altså ikke forvente, at vi fra Venstres side bare siger: Ja, nu slår vi til, for det er vi fuldstændig

enige i. Det er vi altså ikke. Vi ændrer ikke politik på den måde, for det er meget velovervejet, når vi ændrer vores politik.

(Kort bemærkning).

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Vil fru Gitte Lillelund Bech ikke anerkende, at bilantallet fortsat stiger, og vil ordføreren ikke også samtidig anerkende, at der er rigtig mange biler i København – måske ikke for mange, men efter min smag for mange – og at forslaget lægger op til, at der skal gives nogle handlemuligheder på lokalt niveau, fordi man ikke kan klare overbelastningen?

På det lokale niveau har vi bl.a. Venstres spidskandidater til borgmesterposter i de to byer, hvor det kunne være aktuelt, nemlig København og Århus. De går faktisk ind for at gøre noget sådant, så derfor er situationen ikke så stationær, som fru Gitte Lillelund Bech antyder, så kan vi ikke få en anerkendelse af, at der faktisk er et problem de steder?

Så siger ordføreren, at problemet er i gang med at blive løst. Skal det forstås sådan, at yderligere tilpropning af biler i centrum bliver stoppet?

(Kort bemærkning).

Gitte Lillelund Bech (V):

Jeg anerkender gerne, at der er mange biler i København. Jeg tror også, at hr. Poul Henrik Hedeboe synes, der er for mange, men det synes jeg sådan set ikke selv.

Jeg synes, som jeg også sagde i slutningen af mit indlæg, at det er vigtigt, at vi giver folk friheden til at vælge, om de vil køre offentligt eller privat, om de vil bruge den kollektive trafik, eller om de vil tage deres bil eller deres cykel eller gå på deres to ben.

Hvad kan man så gøre lokalt? Jeg synes i hvert fald, man kan gøre mange andre ting lokalt end at beskutte bilisterne yderligere, og jeg ville være enormt nervøs for, at hvis man laver en betalingsring omkring København eller Århus eller Odense eller Faaborg, eller hvor det nu måtte være, genopbygger man faktisk de gamle bymure. Man får ikke det flow, som jeg synes det er naturligt at have ind og ud af en by, vel vidende at der er mange, der sidder i kø derude, når de skal ind til København. Nogle af dem kunne måske vælge at tage den kollektive trafik, hvis den kollektive trafik var bedre, og nogle kunne vælge at bruge den kollektive trafik internt i København, hvis den kollektive trafik var

bedre. Det er lige præcis derfor, jeg fremhævede Metrocityringen som værende et fantastisk godt projekt, fordi mange mennesker kan transporteres på meget kort tid.

(Kort bemærkning).

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Har ordføreren også en idé om, hvordan folk skal komme ind til Metrocityringen? Det er da rigtigt, at hvis den kører, er der nogle i centrum, der vil køre med den, men hvis man skal derind med bil for at køre med den, hvad er så ideen med den? Og hvis strømmen af fremsættelser af dette og lignende forslag skal stoppe, kan ordføreren så give et bud på, hvilken tidsramme der skal til, før det begynder at blive alvorligt?

(Kort bemærkning).

Gitte Lillelund Bech (V):

Hvordan folk skal komme ind til metroen synes jeg sådan set er op til dem selv.

En af de ting, som jeg også husker vi diskuterede i maj – så kan vi tage den igen – er kys og kør-anlæggene, altså muligheden for, at du rent faktisk kan tage din bil på vejen ind til byen og parkere den og køre videre med den kollektive trafik. Vi har forsøgt at lave kys og kør-anlæg langt ude i periferien af Storkøbenhavn, hvor der ikke er særlig mange, der bruger dem, men jeg har en stor undren over, hvorfor man f.eks. ikke har et kys og kør-anlæg ved Ryparken Station. Det ville være oplagt, at man her, hvor man er tættere på bygrænsen, kunne parkere sin bil og så bruge den kollektive trafik inde i byen.

Kl. 10.50

(Kort bemærkning).

Rune Lund (EL):

Det var en helt fabelagtig formulering, ordføreren havde om, at det at indføre et trafikbetalingsystem ville svare til at genopføre bymuren, og derfor kunne jeg godt tænke mig en kommentar fra ordføreren: Mener ordføreren, at bymuren er blevet genopført i London og i Oslo? Eller kan ordføreren derimod bekræfte, at de erfaringer, man har haft med trafikbetalingsystemer i de to byer, har været enormt gode, og at alle, selv bilisterne, er meget glade, selv om de skal betale lidt? Der er nemlig bedre plads på vejene, og det betyder, at man kan komme hurtigt frem, at man nemmere kan finde en parkeringsplads, og at man ikke skal sidde så meget i kø.

Det er de to spørgsmål, jeg har til ordføreren.

(Kort bemærkning).

Gitte Lillelund Bech (V):

Nu var hr. Rune Lund desværre ikke kommet i Folketinget, da Trafikudvalget var på besøg i London for at se på lige præcis den congestion charge, man skal betale for at kunne køre ind i centrum af London.

Der er en meget, meget stor forskel på London og København: I London har du et veludviklet metronet og et veludviklet bussystem, og det har vi endnu ikke i København. Derfor har man et alternativ til sin bil i London.

En anden ting, som hr. Rune Lund også glemmer at fortælle, når han taler så varmt for Londonmodellen, er, at i London har man overvågning. Der er kameraer stort set over det hele, men det er en af de ting, som vi i Venstre ikke er særlig begejstrede for, og derfor har vi ikke et ønske om bare at kopiere Londonsystemet. Vi ønsker sådan set ikke, at alle, der kører ind og ud af byen, skal filmes. Det strider imod vores tanker om frihed og om, at du frit skal kunne bevæge dig rundt, uden at der er nogle, der sidder og holder øje med, om du betaler dine 5 pund, når du kører ind og ud.

(Kort bemærkning).

Rune Lund (EL):

Jeg kan bekræfte over for ordføreren, at Enhedslisten bestemt heller ikke er tilhænger af øget overvågning, og såfremt der skal indgå videokameraer og den slags ting, og der skal foregå en registrering, skal der stilles nogle meget, meget skrappe krav.

Men jeg synes alligevel, at ordføreren springer lidt let hen over de meget positive erfaringer, der har været i både London og Oslo, og man bliver nødt til at spørge sig selv – og det spørgsmål vil jeg stille ordføreren: Hvor mange biler skal der være i København? Hvor lange køer skal vi have om eftermiddagen og om morgenen, og hvor meget mere forurening skal vi have i København, før Venstre synes, at det er en god idé at indføre et trafikbetalingsystem? Det må vel snart være på tide.

(Kort bemærkning).

Gitte Lillelund Bech (V):

Nu kom vi jo ind på et område, som jeg ikke synes, vi berørte, da vi diskuterede forslaget i maj, nemlig miljøaspektet.

Jeg synes, det er interessant, hvis vi taler miljø og folkesundhed, for det er der også en del københavnere som går op i. Der holder mange bi-

ler, og der er meget forurening, og der skal fokuseres på, hvad vi kan gøre rent miljømæssigt. Hvad kan vi eksempelvis gøre ved at indføre miljøzoner i Københavns Kommune? Regeringen vurderer i øjeblikket, hvad der skal til, før der kan indføres miljøzoner, og hele miljøaspektet mener jeg faktisk kan løses på en helt anden måde end ved at indføre en betalingsring.

Min pointe med hensyn til London og overvågningsdelen var sådan set, at man har haft en anden tilgang til spørgsmålet i London. Man har for det første et velfungerende kollektivt trafiksystem i modsætning til, hvad vi rent faktisk har i København. De har en metro, som er fuldt udbygget, og som har været det de sidste 50-80 år, men det har vi altså ikke i København endnu.

For det andet er der nervøsiteten over overvågningsdelen. Jeg er bange for, at hvis man giver kommunerne frit slag – og det er jo det, der lægges op til med forslaget – til at lave betalingsregistreringssystemer, vil vi komme til at se kameraer, der filmer os, når vi kører ind og ud af byen, og det ønsker jeg simpelt hen ikke.

Fjerde næstformand (Niels Helveg Petersen):

Vi siger tak til ordføreren. Næste ordfører er hr. Klaus Hækkerup.

Klaus Hækkerup (S):

Som nævnt er det jo i virkeligheden tredje gang, vi nu behandler dette beslutningsforslag, og jeg kan ligesom sidste gang sige, at vi synes, det er et sympatisk forslag, som SF har fremsat. Men ligesom sidst kan jeg også sige, at vi af mange forskellige grunde ikke kan støtte det. Jeg redegjorde udtrykkeligt for det, sidste gang vi behandlede forslaget, men lad mig bare nævne nogle af de problemer, der er rejst, og som der ikke er givet svar på.

Hvis folk kommer til en tænkt betalingsring og ønsker at forlade betalingsringen og bruge den kollektive trafik, hvor skal de så parkere deres bil? Formålet er vel ikke at kræve penge op, det er vel ikke bare en pengemaskine, der skal kræve penge op, fordi folk kører ind i byen? Formålet er vel at reducere trafikken i den centrale by, og SF har ikke gjort sig den umage at tænke bare en lille smule over, hvordan man skal løse det problem.

Der er også andre problemer, SF heller ikke har taget stilling til i sit helt uændrede beslutningsforslag. Der er lige kommet en redegørelse, som Københavns Kommune har fået udarbejdet, om mulighederne for at indføre en betalingsring

i Københavns Kommune, og her nævnes der også en række åbne spørgsmål, f.eks. om en betalingsordning skal være baseret på et brobizz- eller et GPS-system.

Kl. 10.55

Der er mange uafklarede spørgsmål, men SF forholder sig ikke til dem. SF kører bare i den rille, de nu engang har lagt sig ned i, og det synes jeg er beklageligt og uhensigtsmæssigt.

Vi kan som sagt ikke støtte det forslag, som SF har fremsat, men jeg vil godt annoncere, at Socialdemokratiet – gerne i samarbejde med andre partier – vil rejse en forespørgsel til transport- og energiministeren om, hvordan det danske samfund kan løse de problemer med fremkommelighed, støj, miljøet i øvrigt og luftkvalitet, som vi kan forudse at det øgede trafikbehov og væksten i trafikken vil give anledning til i de større bycentre. I forbindelse med den forespørgsel regner jeg med, at vi kan få en debat, der bredt belyser alle mulighederne for at løse de problemer, vi står over for på området, og ikke bare det forenkledede og langtfra fyldestgørende oplæg, vi har fra SF.

Walter Christophersen (DF):

Med B 4, forslag til folketingsbeslutning om kommunal adgang til at indføre trafikbetalings-systemer, vil Socialistisk Folkeparti igen give kommunerne hjemmel til at indføre betalingssystemer til regulering af trafik og fremme miljøhensyn.

Dansk Folkepartis stillingtagen til roadpricing, bompunge eller lignende foranstaltninger er igen i dag den samme: et klart, et rungende nej. Det er sagt før fra denne talerstol, helt præcist den 13. maj i år.

De danske bilister er nogle af verdens højest beskattede i form af en registreringsafgift på 180 pct., en moms på 25 pct., vægtafgift, benzin- og dieselaftgifter samt ansvarsforsikringsafgift. Det vil således være ganske uanstændigt også at indføre kørselsafgifter for bilisterne. Bilen er og bliver danskernes foretrukne transportmiddel, og arbejdstagernes mobilitet er et af succeskriterierne for det fleksible danske arbejdsmarked, som p.t. er så højt respekteret internationalt.

Den administrerende direktør for Dansk Transport og Logistik har udtalt, at det helt store skrækszenario for transporterhvervet ville være, at vi vender tilbage til middelalderens byporte og lokale told- og skatteopkrævere, fordi det vil være en kolossal klods om benet for en effektiv

transport af varer til og fra byerne i Danmark. Dansk Folkeparti har også bemærket professor ved Center for Teknik og Transport på DTU Otto Anker-Nielsens og trafikforsker ved RUC Lise Drewes-Nielsens kommentar til Jyllands-Posten onsdag den 26. oktober, hvor de siger, at smertegrænsen for Københavns trafik nu er nået. Vi har især bemærket Lise Drewes-Nielsens kommentar:

»Bompunge kan løse nogle af problemerne i København, men ikke nok til at løse trængselsproblemerne. Politikerne bør tænke i at få trafikkanterne over i andre transportformer.«

Dansk Folkeparti er i denne forbindelse positive over for ensartede regler for miljøzoner i byerne og arbejder herfor i Miljø- og Planlægningsudvalget. Dansk Folkeparti er af den opfattelse, at den trafikale infrastruktur i og omkring København, Århus og andre større byer i Danmark skal løses ved massive investeringer i udvidelser og nyanlæg af motorveje og ringveje. Signalerne på vore jernbanestrækninger skal udskiftes og nyanlæg af flere spor foretages. På kort sigt skal den intelligente styring af trafik udvikles yderligere i form af tavler med variable hastighedsgrænser, kømeldinger, koordinering af trafiklyssignaler m.v. Vejdirektoratet og de vejtekniske forvaltninger i storbykommunerne er ganske på forkant med dette.

København, som er hele Danmarks metropol, må rette ind efter biltrafikken, så vel lokalt som for pendlere og transporterhvervet. Nye parkeringshuse og anlæg skal opføres for at imødekomme efterspørgslen.

Kl. 11.00

Den kollektive trafik skal naturligvis effektiviseres og udvikles i takt med disse tiltag. Det er alene prisen for og kvaliteten af den kollektive trafik, der med tiden kan få den til at udgøre et alternativ.

Dansk Folkeparti kan ikke støtte forslaget til folketingsbeslutning.

(Kort bemærkning).

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Er ordføreren opmærksom på, at man i Londonmodellen faktisk har opnået nogle positive gevinster? Bilisterne har selvfølgelig betalt noget, men erhvervsbilisterne, som kører derinde, har oplevet, at fremkommeligheden er blevet så meget større, at det har været en økonomisk fordel for dem at køre derinde.

(Kort bemærkning).

Walter Christophersen (DF):

Jeg vil ikke umiddelbart kunne forholde mig til den løsning, som man har i London. Den trafikpolitiske ordfører fra Venstre har lige netop her fra talerstolen meddelt, at den divergerer temmelig meget fra vores, eftersom vi i København overhovedet ikke har et udbygget metroanlæg.

Som også trafikforskere har nævnt, og som jeg har sagt i min ordførertale, er det da klart, at det kan have nogen virkning på graden af trafikering i København, men det er ikke den vej, Dansk Folkeparti vil gå. Dansk Folkeparti vil løse det her infrastrukturelt med massive investeringer i infrastruktur.

(Kort bemærkning).

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Men hvor er så ordføreren bud på, hvor vi skal starte? Når der er rigtig mange biler inde i byen, kører den kollektive trafik dårligt; busserne kører langsomt, de kører i gå- og cykeltempo. Hvis nogle af bilerne kommer væk, begynder busserne at køre hurtigere.

Skal vi nødvendigvis have en udbygget metro, før vi kan begynde at lukke lidt af for bilerne? For det kunne man nemlig gøre. Hvis man lukkede af, kunne man få den eksisterende kollektive trafik til at fungere betydelig bedre. Var det ikke også et sted at begynde, en overvejelse at gøre sig?

(Kort bemærkning).

Walter Christophersen (DF):

Dansk Folkeparti er med i en meget visionær trafikaf tale af 5. november 2003. Det er det spor, Dansk Folkeparti agter at følge for at få løst det her problem, og det kan alene gøres med massive investeringer i den trafikale infrastruktur.

Og igen: Den kollektive trafik vil altid skulle opfylde den konkurrencemæssige del. Det vil sige, at den skal være konkurrencedygtig med hensyn til prisen. Er den ikke det, vil privatbilismen til enhver tid stige. Det har Dansk Folkeparti det faktisk godt med, eftersom vi står inde for friheden til at benytte ens eget transportmiddel.

(Kort bemærkning).

Rune Lund (EL):

Jeg synes, at ordføreren fra Dansk Folkeparti har en noget rosenrød fremstilling af alle de fantastiske ting, som Dansk Folkeparti har gjort for den kollektive trafik.

Jeg husker da f.eks., at Dansk Folkeparti var med til at fjerne tilskuddet til taksterne i den offentlige trafik, som har betydet, at billetpriserne er steget gevaldigt i de seneste par år. Men lad nu det ligge.

Hvornår begynder Dansk Folkeparti at tænke på, at man ikke altid bare kan komme med gulerodder, men også en gang imellem må komme med lidt pisk, sådan at man kan motivere folk ad den vej? Skal alting bare være gulerod? Skal alting bare være gulerod, eller kunne man ikke en gang imellem overveje, om man ikke f.eks. kunne bruge afgiftsinstrumentet?

Vi har jo set, at folk bliver glade for det. Ikke fordi man altid bliver glad for at få pisk, men vi har faktisk set, hvis vi igen bruger London som eksempel, at folk godt nok betaler lidt, og det er så pisk, men det, som de får, og det kunne man så kalde en gulerod, er jo faktisk, at der bliver mere plads på vejene.

Hvornår får vi en mere åben holdning fra Dansk Folkepartis side til de her spørgsmål?

(Kort bemærkning).

Walter Christophersen (DF):

Jeg kan svare meget, meget kort på det spørgsmål. Dansk Folkeparti vil under ingen omstændighed bruge pisk.

(Kort bemærkning).

Rune Lund (EL):

O.k., så lad os kalde det en gulerod. Vi har nogle erfaringer med trafikbetalingssystemer i Oslo og London. De er en dunderende succes, og vi kan se, at alle bliver glade. Bilisterne er glade, de skal godt nok betale lidt, men til gengæld er der mere plads på vejene, de skal ikke vente så lang tid i køer, de kan nemmere finde parkeringspladser.

Vi kan se det i London, hvor der også er stor tilfredshed, bl.a. fordi der dér også er blevet mere plads på vejene. Der er selvfølgelig forskel på byer – London er ikke København, Oslo er ikke København – men hvorfor er modvilligheden så stor hos Dansk Folkeparti med hensyn til at se på de meget positive erfaringer, der er med trafikbetalingssystemer i f.eks. Oslo og London?

Kl. 11.05

(Kort bemærkning).

Walter Christophersen (DF):

Jeg skal blot gentage, hvad jeg sagde i min ordførertale: Dansk Folkepartis stillingtagen til

roadpricing, bompenge eller lignende foranstaltninger er ganske klart et rungende nej.

Fjerde næstformand (Niels Helveg Petersen):
Tak til ordføreren. Næste ordfører er fru Henriette Kjær.

Henriette Kjær (KF):

Jeg vil starte med at sige, at vi ikke kan støtte forslaget, og det tror jeg heller ikke kommer som nogen overraskelse. Det er jo ikke lang tid siden, vi behandlede et forslag næsten magen til.

Årsagen til, at vi ikke kan støtte forslaget, er hovedsagelig, at det er en ekstra skat til de folk, der bor i byer med meget trafik. Det mener vi er fuldstændig uacceptabelt. De elementer, der er i forslaget, der går på, at de penge, der eventuelt skulle komme ind, skal øremærkes, hvor vi herinde skal bestemme, hvad de så i givet fald skal bruges til, synes jeg heller ikke er nogen god idé.

Men det korte af det lange er, at jeg mener, der er mange andre muligheder for at komme trængslen til livs, for selvfølgelig er det et problem med køer på vejene. Det er forurenende, det er dyrt for samfundet, at vi holder i kø, når vi skal frem i trafikken. Men jeg mener, at man kunne starte med at etablere flere parkeringspladser tættere på de trafikknudepunkter, vi har, hvor der er kollektiv transport, hvor man kunne parkere gratis.

Jeg mener også, at flere parkeringspladser inde i København vil løse en stor del af problemerne, for vi har mange, der cirkler rundt i Københavns gader for at finde en parkeringsplads.

Så mener jeg også, at bedre kollektiv transport vil kunne løse de her trængselsproblemer, og jeg er glad for den debat, der viser, at vi nu får en Metrocityring. Århus Byråd har også vedtaget at etablere en letbane, og det er virkelig noget af det, der vil tage trykket på vejene.

Desuden arbejder vi hele tiden på at sikre bedre veje og bedre skinner, sådan at det bliver et reelt alternativ at bruge togene, men også sådan at man kan komme nemmere og mere ubesværet frem på vejene.

Så må jeg også sige, at jeg har det på samme måde som hr. Klaus Hækkerup med hensyn til teknikken, for den er jo slet, slet ikke på plads. Det bliver en ufattelig dyr investering, hvis vi indfører trafikbetalingssystemer nu.

Med hensyn til at få et GPS-baseret system: Det er endnu slet ikke udviklet til, at man vil kunne bruge det og kunne betale sig fra det, uden at det dybest set vil være en underskuds-

forretning. Det ville blive meget, meget dyrt for bilisterne, hvis udgiften skulle lægges over på dem, og meget, meget dyrt for den kommune, der i givet fald skulle bruge det. Der kan man bruge en teknik a la brobizzen, og det mener jeg simpelt hen vil skabe mere kaos, end det vil lette noget som helst.

Men det korte af det lange er, at vi er imod.

Fjerde næstformand (Niels Helveg Petersen):
Der er flere, der har bedt om ordet for korte bemærkninger. Først hr. Martin Lidegaard.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Jeg er lidt ked af, at fru Henriette Kjær er så bastant afvisende, for sidste gang kan jeg huske at fru Henriette Kjær var meget blid i sin afvisning. Det var sådan, at man skulle lytte rigtig godt efter for helt at høre den. Denne gang synes jeg tonen er blevet lidt grovere, og det er jeg egentlig ked af, for jeg syntes, jeg havde sådan en halv forbundsfælde der. Men jeg vil ikke bore i det, for det er ikke rart at bore i noget, som ikke er så rart at have med at gøre.

Til gengæld sagde fru Henriette Kjær noget andet, som gjorde mig rigtig glad, nemlig at hun støtter etableringen af en letbane i Århus. Det er simpelt hen gået hen over hovedet på mig, at Det Konservative Folkeparti støtter det, for som det sikkert er fru Kjær bekendt, kræver det jo altså en mindre statslig medfinansiering ligesom metroen i København. Det er lige præcis en af de radikale mærkesager at prøve at finde de penge – her snakker vi slet ikke milliarder, her snakker vi nogle hundrede millioner – der kan gøre, at vi får etableret den letbane i Århus. Jeg tror, det vil være vigtigt for borgerne i Århus at vide, at vi i hvert fald er to partier her i Folketinget, der står sammen om at prøve at skaffe pengene til Århus' letbane.

(Kort bemærkning).

Henriette Kjær (KF):

Det lyder da godt, for jeg vil gøre alt, hvad jeg overhovedet kan, for at arbejde på, at der kommer en statslig medfinansiering. Det kan jo give visse problemer – det ved vi – hver gang vi gerne vil støtte gode projekter rundt omkring. Man skal have sin gruppe med sig, man skal have overbevist en minister, og man skal være villig til at finde pengene. Men jeg synes, projektet er så godt, at det fortjener statslig medfinansiering, og det vil jeg arbejde for.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Det er gode nyheder, og det synes jeg da vi i fællesskab skal forsøge at rejse for vores respektive folketingsgrupper og ministre. Sidstnævnte har jeg så ikke så mange af, det vil jeg så medgive, men der har vi et fælles projekt. Det giver vi hånd på her, og det synes jeg vi skal gå i gang med med det samme.

Kl. 11.10

(Kort bemærkning):

Henriette Kjær (KF):

Der er ikke så meget at svare til det. Nu ved jeg ikke lige, om vi skal indgå i en alliance. Jeg har til lokale medier i Århus tidligere gjort min holdning klar, og det er også en konservativ sag i Århus Byråd og noget, som De Konservative kæmper for der. Så jeg er i fuld gang med at forsøge at gøde jorden.

(Kort bemærkning).

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Jeg tror faktisk ikke, at der stod noget om en letbane i Århus i forslaget, men o.k.

Ordføreren snakker om, at teknikken til det her slet ikke er udviklet, og at vi derfor ikke kan starte. Der er jo nogle, der er startet, og der er nogle, der har eksperimenteret med måder at gøre det her på. Vi har nogle centre i Danmark i et par store byer, bl.a. Århus med letbanen og København med en måske-metro, hvor flertallet higer efter at få lov at afprøve nogle ting.

Hvis der skal ske noget i det her, skal der vel komme nogle eksperimenter. Eller kan vi sætte os ned og vente på, at der dumper et forkromet system ned i hatten på os og så fortsætte derfra? Er det det, der er meningen?

(Kort bemærkning).

Henriette Kjær (KF):

Det mener jeg faktisk lige præcis i det her tilfælde at det er. Der er mange områder, hvor vi er foregangsland, og det synes jeg også vi skal være, men man kan sige, at trængslen i Danmark jo slet, slet ikke er på niveau med, hvad den er i London, i Paris og andre storbyer, også i USA. Derfor mener jeg faktisk, at vi her bør få nogle erfaringer netop fra de steder, og at de må udvikle en teknologi, der måske til sidst bliver så billig, at det er noget, der kan lade sig gøre.

Jeg bliver ved med at være imod det her, for det, der er hovedårsagen til, at jeg er imod SF's forslag, er, at man giver enkelte kommuner

hjemmel til at skulle udføre det her lokalt. Det kan jeg på ingen måde acceptere. Det er en forsøksbehandling af landets borgere.

(Kort bemærkning).

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Tanken i det her er, at der er nogle, der har problemet. Det er muligt, at der findes trafikker i andre lande, som er større, men de er slemme nok i Danmark, de er slemme nok omkring storbyerne. Så derfor lægger vi op til det.

(Kort bemærkning).

Henriette Kjær (KF):

Jeg mener så, som jeg sagde i min ordførertale, at der er andre ting, der kan gøres for at komme de trængselsproblemer til livs.

(Kort bemærkning).

Rune Lund (EL):

Jeg forstår ikke logikken i det her. Hvis der er nogle steder, hvor vi har nogle trafikale problemer – København er ikke New York, det er jeg godt klar over, men vi har nogle trafikale problemer – og hvis der er et flertal, som gerne vil indføre de her systemer, hvorfor vil man dog ikke lade de folk prøve at eksperimentere med det?

Det er jo ikke sådan, at vi befinder os på fuld-
stændig bar bund. Vi har set, hvordan det kan lade sig gøre at indføre denne her slags ting med stor succes.

Hvorfor er modviljen så stor hos Det Konservative Folkeparti mod at lade det kommunale selvstyre prøve at tage nogle initiativer her, prøve at råde, prøve at få sat gang i nogle fornuftige ting? Det går simpelt hen over min forstand, jeg forstår det ikke.

(Kort bemærkning).

Henriette Kjær (KF):

Det kan godt være, at hr. Rune Lund ikke synes, der er logik i det, jeg siger. Til gengæld synes jeg overhovedet ikke, der er nogen retfærdighed i det, hr. Rune Lund siger og arbejder for.

Jeg synes, det er fuldstændig vanvittigt, at man, fordi man bor i en storby, hvor der er mange biler og meget trængsel – der kommer mange derind for at arbejde og mange, der gerne vil gå strøgtur og handle osv. – så skal straffes for det. Det er uacceptabelt. Byen lever jo af, at der er mange mennesker, der gerne vil derind og opleve den og benytte sig af de muligheder, der er.

Vi er glade for, at folk bor her, for det skaber liv, det gør, at København ikke er en soveby. At

man så skal straffes, fordi man tilfældigvis bor i København, eller det kan være Århus eller Odense, synes jeg ikke hører nogen steder hjemme. Jeg synes det er så stor en beslutning, at den bør drøftes her i Folketinget. Det mener jeg altså ikke vi kan lægge ud lokalt og dermed straffe folk økonomisk for at bo i en storby.

(Kort bemærkning).

Rune Lund (EL):

Nu er det i en by som f.eks. København det store flertal, som ikke har en bil. Ud over de gener, der er for bilisterne i øjeblikket, ved at man ikke indfører et sådant system her, som kunne betyde, at der ville blive bedre plads på vejene, så er der altså også en masse mennesker, som benytter den offentlige trafik. Der er en masse mennesker, der som jeg selv cykler hver dag, og som går rundt på to ben, og jeg skal love for, at vi i høj grad er chikaneret af alle de biler, som f.eks. kører rundt i Københavns gader i myldretiden.

Det er en helt forkert fremstilling, som ordføreren for Det Konservative Folkeparti kommer med. Jeg synes, vi hører den ene syge undskyldning efter den anden om, at det er chikane, og at det er det ene og det andet. Det, det i virkeligheden handler om – også for Det Konservative Folkeparti – er, at man er en bremse for de nødvendige miljø- og trafiktiltag, som kunne skabe en forbedring ikke alene for cyklisterne, men også for bilisterne selv.

Kl. 11.15

(Kort bemærkning).

Henriette Kjær (KF):

Det mener jeg ikke. Vi er fuldstændig uenige.

Hr. Rune Lund lyder, som om det kun må være tilladt at køre i bus, cykle og gå i København, og at privatbilisme dybest set er noget, som man ønsker langt, langt væk og langt uden for København. Det kan jeg ikke acceptere. Jeg mener også, at børnefamilier i København skal have lov til og mulighed for at have en bil og have råd til at køre i den.

For det, hr. Rune Lund gør her, er at vende den tunge ende nedad, sådan at det kun er de velbeslædede ungarke, der er ansat i børsmæglerfirmaer, der kan køre i bil inde i København, mens børnefamilierne, der skal ud at købe en brugt Skoda, ikke vil have råd til at gøre det, og det er jeg altså lodret imod.

Fjerde næstformand (Niels Helveg Petersen):
Tak til ordføreren. Næste ordfører er hr. Martin Lidegaard.

Martin Lidegaard (RV):

Jeg vil gerne starte med endnu en gang at takke SF for igen-igen at fremsætte det her forslag. Jeg synes, det er helt passende, at man, 14 dage før vi skal til stemmeurnerne ude i kommunerne, hvor der jo i de store byer i Danmark er en meget bred politisk enighed om nødvendigheden af at regulere trafikken bedre, lige får testet, om det, partierne går og siger ude i kommunerne, vinder nogen som helst genklang hos partierne herinde i Folketinget. Det gør det tydeligvis ikke for den højre side af salens vedkommende, og det er noget, som jeg synes er vigtigt at få bragt ind i den kommunale valgkamp. Der er altså nogle partier, der kan levere, og nogle, der ikke kan, på det her område.

Vi synes fortsat, at det er værd at overveje at give kommunerne en bemyndigelse til det her. Det synes vi, selv om det ganske vist ville være mest optimalt at lave en generel afgiftsomlægning, der var provenuneutral, som dækkede alle biler i Danmark, og som gik på brugen af biler – altså et egentligt roadpricingsystem – mod en nedsættelse af den grønne ejerafgift. Det er klart den vej, vi skal.

Indtil da kunne vi så bare omlægge bilafgifterne, sådan at vi fik en mere transparent, lavere og bedre registreringsafgift. Det spiller Det Radikale Venstre ud med i et konkret beslutningsforslag inden for overskuelig fremtid.

Men indtil det sker, og indtil vi får roadpricing for alle køretøjer i Danmark, kan jeg altså ikke se andet, end at man gør både bilisterne og alle andre i de store byer en virkelig bjørnetjeneste ved ikke at give lov til at lave en bedre regulering af trafikstrømmene.

Det er et gennemgående træk hos dem, der er imod det her forslag, at man opfatter det som sådan en straffemekanisme over for bilisterne. Det er virkelig for at svinge pisen – og det er det vist også for Enhedslistens vedkommende. Men jeg må sige, at det fra radikal side virkelig ikke er et ønske om at straffe bilisterne, der gør sig gældende. Det er et spørgsmål om at få reguleret trafikken bedre til gavn for alle trafikanter, og der ved vi jo, at det ikke er et enten-eller. Selvfølgelig handler det om at udvide kapaciteten, selvfølgelig handler det om at lave bedre kollektiv trafik, men det handler altså også om at regulere den infrastruktur, vi har, på en bedre måde.

Jeg må sige, at det undrer mig, at man så bastant afviser denne her form for moderne trafikreguleringspolitik ud fra nogle præmisser, hvor det er, som om vi sad og diskuterede trafik i 1960'erne. Det er, ved vi alle sammen, et spørgsmål om tid, før vi får nogle nye reguleringsformer. Hvorfor skal Danmark være det absolut allersidste land i Europa, som begynder at kunne diskutere de her ting? Jeg forstår det simpelt hen ikke.

Når det er sagt, vil jeg sige, at der også er nogle uklare elementer i det forslag, der er fremsat, som vi, hvis vi skulle gå ind i en realitetsbehandling af det, ville belyse nøjere, og de har været nævnt.

Det er klart, at erstatningen og satsningen på den kollektive trafik, hvis man laver sådan et forslag, må blive markant større. Der skal være nogle alternativer, der er til at betale, som fungerer, som har kapaciteten til at tage de folk, der ikke længere ønsker at køre i bil.

Det er også klart, at der en problemstilling med hensyn til de penge, der kommer ind. Hvad med dem? Hvis, havde jeg nær sagt, man kunne gøre det, ville Det Radikale Venstre allerhelst reducere de bilers registreringsafgift, som det handlede om, men det er ikke enkelt og ladsiggørligt, for hvem er det, der kører ud og ind af byen osv.?

Derfor vil vi i givet fald nok pege på den næstbedste løsning, nemlig at opfatte det her som en brugerafgift og ikke en ekstra skat, og den brugerafgift skal så bruges af den pågældende kommune til at lette vilkårene for de pågældende trafikanter. Det vil sige, at hvis det er bilisterne, der betaler, så skal det gå til bedre trafik-sikkerhed, så skal det gå til at aflaste vejnettet på forskellige leder og kanter. Kommunerne må altså ikke bruge de her penge til vuggestuer, børnehaver eller andre ting i kommunekassen. Sådan måtte man nødvendigvis skruer det sammen.

Kl. 11.20

Jeg synes, det ville være forfriskende at begynde at diskutere det her. Det vil også give en tiltrængt finansiering til nogle af de større trafik-anlæg, som vi har brug for, ikke mindst i Stor-københavn, men også i Århus, som har været nævnt – og det skal bare være en sidste lille krøle på sagen.

Selv om Århus letbane måske er på kanten af temaet i dag, er det jo interessant. For lige så snart vi bliver konkrete, hvad angår alternati-verne, ved vi bare, at det er utrolig svært at rejse

midlerne, og derfor synes jeg, at det er enormt befriende, at vi nu har fået en konservativ for-bundsfælle med hensyn til at kæmpe for en let-bane i Århus.

Jeg fik en rigtig god idé, lige efter at fru Henriette Kjær var gået ned fra talerstolen: De 200 mio. kr., som statsministeren har lovet til en tun-nel i Århus, har vi i hånden, og dem kunne vi så-dan set meget, meget let transformere til noget, der er langt mere perspektiv i, og som virkelig vil gavne trafikken i Århus.

(Kort bemærkning).

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Det der med Århus fylder jo noget. Vi kunne også snakke om en letbane på Ring 3, det går vi f.eks. ind for, og det kunne også være, vi lige kunne skabe en enighed om det. Men det var nu ikke det, jeg havde som bemærkning.

Den drejer sig om den brugerafgift, som hr. Martin Lidegaard kalder det. Altså, tanken i for-slaget er præcis, at den skal bruges til kollektiv trafik. Vi har endda også taget cykler med i for-slaget, men det er jo også en form for aflastning af situationen. Så det er faktisk tanken.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Det er jeg helt opmærksom på. I øvrigt støtter jeg også gerne en udbygning af letbanen i Kø-benhavns Amt.

Jeg er opmærksom på det, men der er altså en reel problemstilling, som man bliver nødt til at arbejde lidt med. Vi mener, at det må være den pågældende kommunes egen beslutning, hvor-dan det skal anvises, men staten skal sætte nogle rammer for, hvordan man definerer en brugeraf-gift, og hvor, om jeg så må sige, grænsen går for, hvad man kan bruge midlerne til. Jeg hører ikke, at uenigheden er særlig stor, jeg vil bare under-strege det aspekt af forslaget.

Fjerde næstformand (Niels Helveg Petersen):

Tak til ordføreren. Næste ordfører er hr. Rune Lund.

Rune Lund (EL):

Den her debat er meget interessant, for det, vi er vidner til i dag, lige så vel som det, vi var vidner til sidst – vi diskuterede det her lige før sommer-ferien – er jo den ene syge undskyldning efter den anden for ikke at ville indføre noget, som er et fantastisk fornuftigt system. Som jeg sagde til SF, som også sidst fremsatte forslaget, er vi lige

så meget for det her forslag i dag, som vi var det før sommerferien. Det skal stå fuldstændig klart.

Vi er da glade for, at vi endnu en gang kan få denne her debat om et trafikbetalingsystem, og det passer os udmærket, at det kommer lige før kommunalvalget. Specielt set i sammenhæng med, hvad der foregår i København, og hvad der foregår i Århus, er det jo meget klart, hvilke partier det er, som går ind for at igangsætte nogle initiativer, som vil have en mærkbar og positiv effekt på miljøet i storbyerne, på partikelforureningen, men som også vil gavne de bilister, som bruger deres bil i byen, netop fordi der vil blive mere plads på vejene og det vil blive nemmere at finde en parkeringsplads. Derfor vil det være meget positivt, selv om man kommer til at betale en lillebitte smule ekstra for det.

De entydige resultater af de undersøgelser, som er foretaget i Oslo og London, viser, at bilisterne synes, at det her er en gevinst. Så det nytter altså heller ikke, sådan som det er blevet gjort i de forskellige ordførertaler, der har været heroppe fra talerstolen under denne her debat, at sige: Det er bare, fordi Enhedslisten hader bilister, og det er bare, fordi Enhedslisten ønsker, at alle bilister bliver smidt i havet. Det handler det slet ikke om. Det handler om at lave nogle regler, som er gode for alle inklusive bilisterne.

Når fru Henriette Kjær siger, at Enhedslisten nu er et enormt associalt parti, som bare vil indføre en masse afgifter, som vender den tunge ende nedad, tror jeg også godt, fru Henriette Kjær ved, at Enhedslisten mange gange har foreslået forskellige tiltag, som viser, at vi godt nok er tilhængere af miljøafgifter, men at vi så vil skrue på andre håndtag, sådan at vi forhindrer, at der opstår ulighed.

Vi har f.eks. foreslået et grønt bundfradrag, som betyder, at man kan bruge afgiftsfrit op til et vist niveau, som er miljømæssigt forsvarligt, og først derefter begynder man at betale afgifter. Det er noget, som i høj grad vil komme de fattige familier i det her land til gode.

Kl. 11.25

Det her forslag ligger også fint i tråd med nogle af de tanker, som vi i årevis har gjort os i Enhedslisten. Vi fremsatte faktisk allerede i 2001 et forslag om indførelse af bompengesystemer i Århus og København. Det her forslag er så lidt anderledes, for det giver i virkeligheden bare kommunerne mulighed for at vælge den her løsning. De kan på demokratisk vis og i respekt for det lokale demokrati selv vælge, at det her er en fornuftig ordning.

Man må bare, ligesom jeg sagde før sommerferien, sige til de folk, som er modstandere af det her: I er bare bagud, I er slet ikke med på beatet; det her er fremtiden, det er et instrument, som vi bliver nødt til at indføre i fremtiden.

Ministeren griner, men ministeren er faktisk heller ikke med på beatet, for jeg ved, at ministeren heller ikke er tilhænger af det her system.

Men det handler simpelt hen om, at det her er et enormt fornuftigt system. Der er enormt mange positive erfaringer med det, og uanset hvad, kommer modstanderne til at tage stilling til det her på et tidspunkt. Jeg lover dem, at de kommer til at stemme for det, og der kommer ikke til at gå særlig mange år, for det er en meget fornuftig måde at regulere biltrafikken på i byer som f.eks. Århus og København.

For trafikken vokser, bilmængden vokser, der er ikke plads på vejene til alle de biler, og så bliver man altså nødt til at forholde sig til det her. Nogle har haft det synspunkt fremme i debatten i dag, at vi bare skal bygge nogle flere veje uden om København. Jamen det nytter ikke noget at udvide vejene med flere baner uden for København, hvis det betyder, at alle propperne opstår inde i midten af byen. Det løser ikke nogen problemer, og belægningsprocenten er allerede høj.

Jeg synes, det er lidt ærgerligt med al den udenomssnak, som man hører her i dag, bl.a. i forbindelse med Metrocityringbyggeriet. For det er helt sikkert, at det vil være tillokkende for en række bilpendlere at benytte en metro, hvis Cityringen bliver anlagt. Men at tro, at den Metrocityring, som vil komme, kan løse køproblemerne på indfaldsvejene til København, er totalt skudt over målet.

Her er der brug for et incitament til at bruge kollektive forbindelser, og der er brug for flere kollektive forbindelser ind og ud af byen til at klare de problemer. I den forbindelse må man endnu en gang beklage, at det er regeringen og Dansk Folkeparti, der står bag fjernelsen af det taksttilskud, som Enhedslisten var bannerfører for at få indført i sin tid, hvilket betyder, at busbilletterne stiger og stiger, og at det simpelt hen er så dyrt at køre i bus i dag, at man næsten tror, det er løgn.

Jeg vil bare slutte med at sige, at trafikbetalingsystemer er og bliver et helt nødvendigt trafikpolitisk værktøj for at regulere de her ting. Sidste gang vi behandlede det her lovforslag, lovede jeg, at jeg på vegne af Enhedslisten også i fremtiden ville støtte den her slags forslag. Det

løfte er rigtig nemt at holde, jeg vil holde det her i dag, og jeg vil sige, at vi støtter forslaget.

Jeg vil også gerne sige, at vi meget gerne vil være med til at fremsætte det her forslag sammen med SF næste gang. Det synes jeg simpelt hen bare vi skal gøre. Vi og SF bliver nødt til at blive ved med at presse på for, at vi kan få nogle fornuftige regler på det her område.

Fjerde næstformand (Niels Helveg Petersen):
Tak til ordføreren. Jeg giver ordet til ordføreren for forslagsstillerne, hr. Poul Henrik Hedeboe.

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Først går man gruelig meget igennem af den onde slags, og så bliver det rigtig rart til sidst. Så det var rart at slutte med Enhedslisten, skal jeg sige. Jeg kan også sige, at jeg godt var klar over, at jeg nok ville få nogle hug for at fremsætte det her forslag – sådan mere eller mindre – for det er ganske rigtigt en genfremsættelse. Men der er altså en idé i det.

Ligesom hr. Rune Lund kan jeg sige, at vi i SF er meget skrāsikre på, at fremtiden ligger i den her retning. Vi bliver simpelt hen nødt til at gøre noget. Jeg kan også godt tage hr. Rune Lunds opfordring til, at vi tænker lidt anderledes næste gang, til efterretning, men jeg kan gøre ministeren og Folketinget opmærksomme på, at de kan være helt sikre på, at der ikke er hørt det sidste til den sag her.

Jeg har godt hørt på debatten her, at der ikke er noget flertal, så spørgsmålet er, om forslaget kan reformeres så meget – det er der ikke meget der tyder på – at det i denne omgang har en gang på jorden.

Kl. 11.30

Forslaget er blevet fremsat ikke så lang tid efter sidste gang, det blev fremsat. Man kunne sige, at det måske havde været rart, hvis der havde ligget et kommunevalg om 2 år, for så er jeg sikker på, at verden havde ændret sig, og at også holdningerne dermed havde ændret sig så meget, at der var kommet en løsning. Tanken med at gøre det nu var faktisk den gustne overvejelse, at lige nu tænker vi decentralt, der lægger vi i høj grad mulighederne ud til lokalområderne for at løse deres problemer, og med de positive meldinger, der er kommet til det her, lige fra statsministeren til lokale spidskandidater, var der virkelig en mulighed. Så jeg troede faktisk på, at man havde fundet en passende, skal vi sige overvejelse til at gå ind i tankegangen. Men det har så ikke været tilfældet.

Fru Gitte Lillelund Bech snakker meget om ekstra skat og frit valg og laver en åbning med hensyn til miljøzoner. Det er da interessant, men det er noget, der *også* skal til. Til miljøzoner kan vi i høj grad koble sundhed på grund af partikel-forurening. Det kan vi også med det forslag her. Jo mere bilerne holder i kø og tøffer med motoren, jo mere miljøforurening kommer der. Så der er absolut også en miljødél i det her. Og når man kører færre kilometer med bilen og bruger kollektiv trafik, jamen så er der også en hel del at hente der.

Så der er de to elementer, og det glæder mig meget, at der er kommet positive signaler faktisk flere steder fra omkring miljøzoner, for der kan vi blive enige. Det er spørgsmålet, om vi er radikale nok, eller skal vi sige vidtgående nok her.

Hr. Klaus Hækkerup, som er gået i mellemtiden, var meget negativ over det her på grund af de uafklarede spørgsmål. Men det er jo meget bevidst ikke at fremlægge et detaljeret, færdigt forslag, som så kan skydes ned detalje for detalje. Det er lige præcis ideen at sætte en ramme op, som kan udfyldes af det lokale niveau, som har problemet, at give dem nogle rammer at eksperimentere inden for, give dem nogle rammer, inden for hvilke de kan løse deres problemer.

Det er så herligt med det område her, at der er andre steder, hvor de har besluttet at være foregangssteder. Det er altså ikke i Danmark, for der har vi ikke givet lov til det, men andre steder har man givet lov til det. Der er nævnt London som det fremmeste eksempel, der er også nævnt Oslo, Stockholm. Der er taget hul på det, og det er ikke de eneste steder. Der kommer steder i Tyskland, hvor de også tager hul på det her.

Hr. Klaus Hækkerup snakker også om, at det skal ses i en større sammenhæng, fordi den kollektive trafik skal være på plads. Men det hænger jo lige præcis sammen; den kollektive trafik kommer langt bedre på plads, hvis bilmængden reduceres. Han nævnte, at busserne kører hurtigere. Det er en meget hurtig øvelse at lave S-busbaner ind til byen. Det er en meget hurtig øvelse, det er en meget hurtig politisk beslutning.

Det er klart, at hvis man begrænser biltrafikken, så skal den kollektive trafik være mere attraktiv. Det er ikke sådan, at vi skal have udbygget et kæmpemæssigt metrosystem, før vi kan starte på det. Ved at begrænse antallet af biler, kan vi få busserne til at køre hurtigere. Vi kan få dem op fra gangtempo og langsomt cykeltempo til køretempo.

Vi kan give dem nogle forrettigheder, så vi gør det attraktivt, for vi er ikke ude på bare at skulle piske, vi er ude på at løse det problem her, vi er ude på at give det lokale niveau nogle muligheder for at løse det. Og det er muligt. Der skal f.eks. ikke bygges en metro først. Vi kan klare det med busserne.

Indfaldsvejene er det vigtige i det her. Én ting er, at det skal køre i centrum, men hvis ikke indfaldsvejene fungerer, så er det helt håbløst. Det kan klares med S-busser, og det er den hurtige og nemme løsning. Der kræves kun politisk vilje.

Dansk Folkeparti er, som hr. Rune Lund siger, ikke med på beatet. Det hedder bare et firkantet, rungende nej til roadpricing, og det tror jeg Dansk Folkeparti vil komme til at fortryde. Det system her med bompengene – som vi kan kalde det – er jo ikke det endelige system. Det er det system, som vi kan få erfaringer fra, som kan åbne op. Det endelige system er selvfølgelig et fuldt udbygget roadpricingsystem, hvor det ikke drejer sig om at lave ekstra afgifter, men hvor det drejer sig om at bruge den registreringsafgift, vi har, fornuftigt.

KL 11.35

Det her er at kunne gøre noget, at kunne løse nogle problemer, mens vi venter. Vi gider ikke sidde med hænderne i skødet og lade København og Århus, som er de steder, hvor det er aktuelt, blive fyldt med biler. Det gider vi ikke. Vi vil være med til at løse det, give dem nogle muligheder for at tage fat. Og det er der altså åbenbart ikke vilje til. Derfor er tidspunktet her meget velvalgt, så vi simpelt hen kan få set, hvem der vil være med, og hvem der ikke vil være med.

Konservative snakkede om, at det, at provenuet øremærkes, er uacceptabelt. Jamen altså, det er svært at begå sig i denne verden, for hvis ikke vi angiver en retning for, hvad et provenu skal bruges til, så bliver vi anklaget for at lave ekstraskatter og skatteskruer til fri afbenyttelse til det lokale niveau. Derfor skal det selvfølgelig ind i en trafiksammenhæng. Og det er det, der er tanken i det simpelt hen for at undgå de anklager – det var ikke for at lave en skatteskrue.

Derfor har vi sat navn på provenuet, at det skal gælde den kollektive trafik. Vi har så også taget cykler med i det, for de står vores hjerte nær. Og det er faktisk også en løsning af trafikproblemer, specielt når vi snakker de tætbeholdte områder.

Hr. Martin Lidegaard var dejligt positiv. Det var på det tidspunkt, jeg begyndte at nyde at være i salen; det havde været hårdt indtil da. Men det var rart at høre en positiv indstilling, og det var rart at høre, at De Radikale også er med på beatet, er med på at se på fremtiden, for det er i denne her retning, løsningerne ligger. Erkend det. Man vil ikke erkende det nu – man kommer til det senere.

Og så kan jeg jo slutte med hr. Rune Lund og kun gentage, at det her arbejder vi videre med.

Jeg håber, at ministeren er blevet så inspireret af sidste del af debatten, at der er kommet en åbning, så vi kan få lov at arbejde lidt med det her. Så er vi i hvert fald med – til fortsat inspiration.

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

Afstemning

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

Den næste sag på dagsordenen var:

7) Første behandling af lovforslag nr. L 14: Forslag til lov om ændring af lov om arbejdsmiljø. (Begrænsning af arbejdsgiverens strafansvar og skærpelse af straffene for visse overtrædelser, der begås af ansatte m.v.).

Af beskæftigelsesministeren (Claus Hjort Frederiksen).

(Fremsat 5/10 2005).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Marion Pedersen (V):

Dette lovforslag handler om begrænsning af arbejdsgiverens strafansvar for visse lovovertrædelser, der begås af de ansatte. Venstre kan fuldt og helt gå ind for ændringen af loven.

Jeg har forstået, at den oprindelige lov på dette område faktisk går tilbage til forrige århund-