

Den næste sag på dagsordenen var:

**6) Første behandling af lovforslag nr. L 116:
Forslag til lov om tillægsbevilling for finans-
året 2006.**

Af finansministeren (Thor Pedersen).
(Fremsat 24/1 2007).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Lovforslaget overgik derefter til anden behand-
ling.

Afstemning

Formanden:

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

Den næste sag på dagsordenen var:

**7) Første behandling af beslutningsforslag nr.
B 6:**

**Forslag til folketingsbeslutning om kommunal
adgang for Københavns og Århus Kommuner
til at indføre trafikbetalingssystemer.**

Af Poul Henrik Hedeboe (SF) m.fl.
(Fremsat 10/10 2006).

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

**Transport- og energiministeren (Flemming
Hansen):**

Beslutningsforslag nr. B 6 minder unægtelig meget
om tidligere beslutningsforslag fremsat af
SF. Det kan nok derfor heller ikke undre, at min
holdning sådan set generelt heller ikke har ændret
sig.

Jeg synes, det er væsentligt at sige, at et tra-
fikbetalingssystem som det foreslåede vil forøge
det samlede afgiftstryk for bilisterne. Det er der
ingen diskussion om. De danske bilister betaler i
dag meget store beløb i skatter og afgifter, og re-
geringen ønsker derfor ikke at påføre dem yder-
ligere byrder.

Et trafikbetalingssystem kan også have nogle
uheldige fordelingsmæssige konsekvenser; det
sagde jeg i øvrigt også sidste gang. En sådan
ordning kan meget vel komme til at ramme
skævt, f.eks. kan lavtlønnede og børnefamilier,
der er afhængige af bilen, have svært ved at få
råd til det.

Det er sikkert muligt at begrænse trafikken
inde i byerne gennem højere afgifter, det tror jeg.
Det er dog spørgsmålet, om det er samfunds-
økonomisk fornuftigt på nuværende tidspunkt.
Dette, at der ikke er klar enighed blandt de fagli-
ge eksperter om det, taler for sig selv. Det Øko-
nomiske Råd og Institut for Miljøvurdering har i
foråret hver udgivet en rapport, der ser på det.
De to rapporter kommer ikke frem til samme
konklusion: Institut for Miljøvurdering vurde-
rer, at en belastning ikke vil give positiv gevinst,
mens Det Økonomiske Råd kommer frem til et
mere positivt resultat.

En høj bompengeafgift skaber en betydelig
barriere i lokalsamfundet tæt ved bompengerin-
gen og kan desuden give anledning til omvejs-
kørsel og mere kørsel i området lige op til rin-
gen. Derudover vil effekten af et bompengesys-
tem være størst lige ved ringen og blive min-
dre, jo længere væk fra ringen man kommer. Det
er derfor ikke givet, at en bompengering vil
håndtere problemet der, hvor det er størst.

Disse forhold viser, at det er et kompliceret
område, vi taler om, hvor der ikke eksisterer en
entydig, klar løsning, som vi ved vil have posi-
tive effekter.

Endelig er det også vigtigt at tænke på, at År-
hus og Københavns Kommuner trafikalt set er
to nøglekommuner. Forslaget giver de to kom-
muner mulighed for selvstændigt at bestemme
pris og omfang af betalingssystemet. Det hand-
ler bl.a. om, hvorvidt systemet både skal dække
mennesker, der bor inde i de pågældende kom-
muner, og tilrejsende udefra. Forslaget kan der-
for komme til at berøre en meget stor del af be-
folkningen i større eller mindre omfang. Der kan
dermed skabes en stor usikkerhed blandt bor-
gerne, der dagligt rejser til og fra enten Køben-
havn eller Århus eller bor i kommunerne.

KI. 13.30

Når det er sagt, er det naturligvis vigtigt at
understrege, at det er et område, vi skal følge
nøje. Det sagde jeg også sidste gang. Vi skal lø-
bende sikre os, at vi har en opdateret viden på
området, og følge med i udviklingen internatio-
nalt, men på nuværende tidspunkt er det ikke et

område, hvor regeringen vil komme med initiativer.

For så vidt angår hensynet til at mindske forureningen fra trafikken, er regeringen helt enig i, at dette er meget vigtigt. Det er bare ikke den måde, det skal gøres på.

Med hensyn til partikelforureningen, som er et af de største problemer, er de stadig skærpede krav til reduktion af partikeludslip gennem euronormen et meget effektivt virkemiddel. Og det er et virkemiddel, som får stadig større effekt, efterhånden som flere og flere biler og lastbiler lever op til euronormerne.

Derudover har regeringen besluttet at indføre en dansk ordning om økonomisk støtte til eftermontering af partikelfiltre på lastbiler og på busser. Det er der mulighed for, fordi der er tale om en meget direkte og effektiv måde at nedbringe godstransporterhvervets belastning af miljøet på.

Lad mig til sidst nævne, at regeringen har en lang række initiativer i gang, som vil være med til at sikre en god trafikafvikling også i fremtiden. Det drejer sig bl.a. om de store trafikinvesteringer, der er besluttet, og den Infrastrukturkommission, der nu er i gang med sit arbejde, og som skal være færdig allerede i år.

Jeg kan også nævne, at regeringen er ved at se på bilbeskatningen med henblik på at fremme en mere miljørigtig og sikker bilpark. Netop forurening fra køretøjer er noget, vi arbejder meget aktivt med også i EU.

Jeg mener på den baggrund at forslaget fra SF bør afvises, og det bliver afvist af regeringen.

(Kort bemærkning).

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Siden vi snakkede om det her sidst, er forsøget i Stockholm blevet evalueret. Stockholm har jo en størrelse og kulturkreds – hvis vi kan sige sådan – som ligner bl.a. København, og deroppe er det faktisk med et borgerligt flertal vedtaget med et positivt resultat. Gør det ikke indtryk på ministeren?

(Kort bemærkning).

Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):

Alt, hvad der sker omkring mig, gør indtryk. Det bør det også gøre. Men jeg synes ikke, at fordi Sverige foretager sig noget, er vi nødt til at kopiere det. Jeg mener personligt ikke at det er godt.

(Kort bemærkning).

Poul Henrik Hedeboe (SF):

En anden ting, der er kommet frem siden sidst, vi snakkede om det, er, at når man ser på London, som er det andet sted, hvor det her kører i stor skala, har transporterhvervet fra start af meldt ud – ikke fra start af, fra start af meldte de negativt ud, men efterfølgende har de meldt ud – at det faktisk var en god idé, fordi de sparer tid ved, at fremkommeligheden er blevet større. Men erhvervslivet inde i byen havde problemer med en tilbagegang, og den tilbagegang er nu også vendt, så også erhvervslivet inden for Londonringen har fået en positiv påvirkning. Det må også, forestillede jeg mig, påvirke ministeren i positiv retning for det her forslag.

(Kort bemærkning).

Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):

Jeg havde netop lejlighed til at se hr. Poul Henrik Hedeboe på TV 2 for en halv time siden, hvor han fortalte om, hvad det kostede at køre ind i London. Jeg tror, at det var 70-75 kr., hr. Hedeboe sagde, og jeg tror, hr. Hedeboe vil medgive mig, at det er mange penge. Det er ganske mange penge, og det er de samme penge, om man har mange penge til rådighed, eller om man ikke har. Så det giver en klar uretfærdighed.

Formanden:

Tak til transport- og energiministeren.

Da Venstres ordfører ikke er til stede, er det den socialdemokratiske ordfører, der kommer først i rækken. Hr. Klaus Hækkerup som ordfører.

Klaus Hækkerup (S):

Man kan undre sig over, at Venstres ordfører ikke er til stede, men Venstre har åbenbart ikke nogen holdninger i denne sag.

For Socialdemokratiets vedkommende kan jeg sige, ligesom sidst vi behandlede forslaget, at vi har sympati for forslaget. Vi er enige i, at der skal gøres noget ved trafikproblemerne i de danske storbyer.

For os er en forudsætning for at få løst trafikproblemerne i storbyerne, at man udbygger den kollektive trafik, sådan som vi bl.a. har gjort det med Metroen og Metrocityringen.

Kl. 13.35

Når forslagsstillerne imidlertid foreslår, at pengene, der kommer ind ved en sådan betalingsring, som de forestiller sig, skal tilfalde de

pågældende to kommuner, Københavns Kommune og Århus Kommune, er det lige præcis for snævert. For det, der er brug for, er jo ikke, at pengene skal bruges i kommunerne. Ideen skulle i givet fald være, at pengene skulle bruges til, at borgere udefra, pendlerne, kunne transportere sig ind, og at pengene derfor skulle bruges til at udbygge den kollektive trafik. I hvert fald i hovedstadsområdet er det helt klart, at det er det, der er det trafikale problem.

Så vil jeg godt rose SF for, at de har nævnt roadpricing i forslaget. Vi skal jo senere i den her samling behandle et beslutningsforslag fra Socialdemokratiet, hvor vi lægger op til indførelse af roadpricing. Det mener vi er den rigtige løsning på de udfordringer og de problemer, vi står over for. Her vil man kunne differentiere betalingen afhængigt af, hvilken vej man kører ind, så vi kan få den optimale udnyttelse af vejkapaciteten. Man vil kunne differentiere betalingen efter, hvilket tidspunkt man kører ind på. Der er altså mulighed for at få de trafikanter, der ikke absolut har behov for at køre ind i myldretiden, til at køre ind tidligere eller senere, så vi også på den måde får en bedre kapacitetsudnyttelse.

Og så er det sådan lidt af et kunstgreb, SF har foretaget her. Sidst vi diskuterede det umiddelbart før Folketingets mødefri sommerperiode, diskuterede vi det jo på baggrund af den reddegørelse, der lå fra Det Økonomiske Råds formandskab. Her påviste de klart, at hvis der skulle være tre eller fire steder, hvor man indførte en betalingsring, ville økonomien i forhold til roadpricing være uhyre kortsigtet eller uhyre dårlig, også selv om man så det over en meget lang årrække. Derfor har SF selvfølgelig begrænset sig til bare at se på to kommuner i sit forslag. Men er der ikke problemer i andre kommuner? Hvad med Aalborg? Hvad med Odense? Jeg har sågar hørt, at man i en kommune som Kolding også synes, at der er store trafikproblemer.

For os at se er løsningen ikke, at man etablerer en sådan betalingsring, men jeg forstår da godt, at SF for at imødegå det argument har begrænset det. Det gør bare beslutningsforslaget endnu mere useriøst.

Der er også en række andre bemærkninger i forslaget, som kunne give anledning til, at man kommenterede det. Jeg skal bare nævne, at afstemningen i Stockholm, som allerede har været inddraget i debatten, jo viste, at der i selve Stockholm kommune var et flertal på 52 pct. mod 46 pct., der stemte nej for at fastholde det forsøg, man havde lavet. Til gengæld var der

ude i Stockholms Län, altså det, der ville svare til det gamle Københavns Amt, kun 41 pct., der stemte ja og 59 pct., der stemte nej. Så de borgere, der altså skal bruge systemet mere end nogen andre, dem, der skal pendle ind, siger altså nej til sådan en betalingsring.

Hertil kommer, som vi tidligere har drøftet, at det også fra anden side er tilkendegivet, at det næppe er den mest hensigtsmæssige måde at løse problemet på. Den rigtige måde er som nævnt for os at se, at der indføres et eller andet roadpricingsystem, hvor man betaler for at køre på vejen, afhængigt af hvornår man kører, hvor man kører, bilens forureningsgrad og bilens sikkerhedsgrad, sådan at vi kan differentiere og få en sikker trafik, få en miljørigtig trafik og få den spredt ud på de rigtige veje og på de rigtige tidspunkter.

Så selv om vi har sympati for beslutningsforslaget, kan vi ikke støtte det, som det ligger fra SF.

Formanden:

Der er et par korte bemærkninger til ordføreren. Først er det hr. Poul Henrik Hedeboe.

(Kort bemærkning).

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Jeg glæder mig virkelig over, at tonerne fra Socialdemokratiet er blevet meget mildere siden sidste gang, vi havde debatten. Det viser jo også, at tiden er gået og forslaget er blevet mere relevant.

Ordføreren, hr. Klaus Hækkerup, snakker om, at hvis indtægten fra betalingen af bompenger kan bruges uden for byen, er det mere positivt. Betyder det, at hvis vi går ind i nogle aftaler om at fortolke forslaget sådan, så vil Socialdemokratiet være positive, hvis vi altså kan bruge det provenu længere uden for byen?

Kl. 13.40

(Kort bemærkning).

Klaus Hækkerup (S):

Jeg er glad for, at SF roser os for, at vi har vist en blidere holdning. Jeg vil også gerne rose SF. Det her forslag er bedre end det, vi har set tidligere, og det er endnu bedre end det, vi har set endnu tidligere, men det er stadig ikke godt nok. Derfor er det fuldkommen korrekt, at hvis man ændrer på, hvem der skal anvende pengene, vil det da også være et skridt i den rigtige retning.

Men det, der er hovedproblemet i det her, er, at mens vi år efter år behandler et beslutnings-

forslag, der ikke vinder flertal i Folketinget, er den nye teknik omkring roadpricing, den nye teknik, der udvikles med satellitbaseret vejledning og overvågning og opkrævning, under udvikling i hele Europa.

Det spørgsmål, som SF da også må stille sig selv, er, hvor længe man kan blive ved med at basere sig på et system, og om man ønsker et system, der ikke passer ind i det almindelige europæiske system.

(Kort bemærkning).

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Jeg er glad for, at hr. Klaus Hækkerup går ind for roadpricing, for det gør vi også, og det er derfor, det er taget med i forslaget. Men det er et spørgsmål, hvordan den tidsramme, som man kan se frem til for roadpricing, er.

Hvis vi nu siger, at den er som i Holland, hvor man har vedtaget noget, så snakker man der om 10 år fra nu af. Hvis vi snakker om en 10-års-periode, hvordan vil hr. Klaus Hækkerup så vurdere indførelsen af bompenge i den mellemtilgængelige periode – for at man gør noget? Er det ikke en rimelig tidsramme, eller hvordan skal tidsrammen være? Skal det være 6 år, skal det være 12 år, skal det være 15 år? Hvad skal det være, for at det hænger sammen?

(Kort bemærkning).

Klaus Hækkerup (S):

Det kan jeg ikke give noget præcist bud på. Jeg har set en beregning fra DTU, tror jeg det er, der siger, at hvis det er over en 30-årig periode, er der god økonomi i det, og så kunne det være sådan. Men hvis man inden for den periode indfører roadpricing, og det håber jeg bestemt på at man gør, bliver økonomien dårligere og dårligere, jo tidligere man indfører et system med roadpricing.

Roadpricing overvejes i en række europæiske lande. Ud over at man allerede har indført det i Tyskland, overvejes det jo bl.a., som hr. Poul Henrik Hedeboe nævner det, i Holland, det er på vej i Tjekkiet, det er indført i Østrig, det er indført i Schweiz, begge steder ligesom i Tyskland for lastbiler, og det overvejes i Sverige.

Så mit svar vil være, at vi vil se på de konkrete beregninger i en konkret sag, inden vi lægger os fast på et præcist åremål, hvad man sagligt set efter min mening ikke kan gøre i dag.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Jeg tror ikke, at jeg er den eneste i Folketingssalen, der føler sådan et vist deja-vu i dag, altså, at vi har oplevet tingene før. SF kommer jo hvert år med sit beslutningsforslag, og det er vi nogle der takker for, og hvert år siger Socialdemokraterne nej, fordi de hellere vil have roadpricing på landsplan.

Men der er jo en forskel, nemlig at den socialdemokratiske ordfører her siger, at Socialdemokraterne nu selv vil komme med et forslag om roadpricing. Det kommer jo, og det får vi lejlighed til at behandle, men jeg bliver alligevel utrolig nysgerrig efter at vide, om det er roadpricing også for personbiler, eller om det kun er for lastbiler, som det tidligere har været fremme. For hvis det kun er for lastbiler, kan det jo ikke være et argument for at afvise det her forslag.

(Kort bemærkning).

Klaus Hækkerup (S):

Det forslag, vi fremsætter, om indførelse af roadpricing er i første omgang for lastbiler. Hvorfor er det det? Det er, fordi det satellitsystem, vi har, tilsyneladende af nogle anføres ikke at være udbygget nok, eller det anføres af nogle ikke at være udbygget nok til også at kunne dække byerne. Det er også, fordi vi gerne vil se erfaringerne fra, hvordan det virker i praksis, inden vi tager beslutning om, hvorvidt det også skal gælde for personbiler eller ej.

Hvorfor har det så relevans for det her? Fordi det her forslag om en bomring gælder for al transport ind i byen – formoder jeg da. Der er vel ingen idé i, at man skal slippe de meget forurenende og meget tunge lastbiler ind i de centrale dele af København og Århus og så holde de lidt forurenende og de meget lette personbiler ude – dem, som slider meget lidt på vejene.

Og så vil jeg godt sige til hr. Martin Lidegaard, som forstår jeg godt, glæder sig til at se vores forslag, at det er afleveret til Folketingets Administration, og jeg formoder faktisk, at det er på vej igennem systemet, om jeg så må sige. Så hvis det ikke allerede ligger ovre i vores bokse, så kommer det til at ligge der i løbet af nogle dage. Men forventningens glæde er som bekendt den største, og den skal jeg ikke tage fra hr. Martin Lidegaard.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Jeg har desværre også en svær og sær fornemmelse af, at forventningens glæde i lige præcis det her tilfælde er den største. Det er ikke, fordi vi ikke er enige med Socialdemokraterne i, at der skal indføres roadpricing eller kørselsafgifter for lastbiler; det er vi fuldstændig enige i. Men det er bare en ufattelig dårlig undskyldning for at stemme imod det forslag i dag, for der er sket én ting, siden vi stod her sidst: Køerne og ventetiden på de københavnske indfaldsveje er blevet endnu længere – og det gælder fortsat hvert eneste år.

Englænderne regner med at kunne indføre roadpricing for personbiler om tidligst 10 år. Jeg tror heller ikke, vi kan gøre det før, hvis jeg skal være helt ærlig. Spørgsmålet er: Skal hele Københavnsregionen sejle sin egen sø, indtil andre har fundet ud af teknologien og gennemført det? Det mener vi ikke. Vi mener faktisk, det er fair at gøre det nu.

Og så er jeg i øvrigt enig i, at pengene skal gå til hele regionen, og at der skal laves ordentlig kollektiv trafik for pengene osv. Jeg er helt enig med hr. Klaus Hækkerup. Men er det ikke en lidt for behagelig sovepude at sige: Vi venter, til den helt store løsning kommer om 10, 20, 30 år?

(Kort bemærkning).

Klaus Hækkerup (S):

Jeg er en lille smule overrasket over hr. Martin Lidegaards indlæg. Han siger, vi skal vente 10 år, indtil andre har fundet ud af systemet. Af et svar, som transport- og energiministeren har været så venlig at afgive til Trafikudvalget, fremgår det jo, at man allerede er i udbud i Tjekkiet med et system. Man har endda spurgt flere tilbudsgivere om, hvad det ville koste at indføre roadpricing i Tjekkiet. Og når Tjekkiet kan, hvorfor kan vi så ikke i Danmark?

Behøver vi virkelig at sidde og vente 10 år på, at Tjekkiet ligesom Tyskland, ligesom Schweiz, ligesom Østrig har draget nogle erfaringer, inden vi tager stilling? Kan vi ikke bare udnytte de erfaringer, der ligger for øjeblikket, og så basere os på det?

Formanden:

Tak til hr. Klaus Hækkerup. Og så er det hr. Walter Christophersen som ordfører.

Walter Christophersen (DF):

Socialistisk Folkeparti ønsker, at Folketinget skal pålægge regeringen at fremsætte lovforslag, som giver Københavns og Århus Kommuner hjemmel til at indføre betalingsystemer til regulering af trafik og fremme af miljøhensyn. Det forudsættes, at provenuet fra sådanne ordninger skal anvendes til at fremme diverse trafikssystemer. Hjemmelen foreslås ophævet i forbindelse med en fremtidig forventet indførelse af et roadpricingssystem for hele Danmark.

At Socialistisk Folkeparti har neddrolet sit ambitionsniveau fra at give alle kommuner adgang til at indføre trafikbetalingsystemer til kun at lade forslaget omfatte Københavns og Århus Kommuner, ændrer ikke Dansk Folkepartis synspunkt på dette område. Dansk Folkepartis stillingtagen til roadpricing, bompengge eller lignende foranstaltninger er stadig væk, at vi siger et klart nej tak.

Dansk Folkeparti finder, at en stor del af den øgede trafikmængde i København skyldes, at den regerende venstrefløj – Socialdemokraterne, Socialistisk Folkeparti og Enhedslisten – op igennem 1980'erne og 1990'erne nedlagde i tusindvis af parkeringspladser i Københavns Kommune. Hvor man i 1980'erne i løbet af 5 minutter kunne finde en parkeringsplads i det indre København, tager det nu 20-25 minutter. Konsekvensen af dette er, at den øgede mængde af cirkulerende biler er vokset dramatisk.

Et andet problem er, at venstrefløjens indført ensretning eller spærring af den ene tidligere hovedtrafikåre efter den anden, f.eks. Rantzausgade, hvilket har medført, at bilisterne ofte må køre lange omveje, hvilket igen er med til at øge trafikmængden drastisk.

Som Dansk Folkeparti ser det, er løsningen naturligvis, at Københavns og Århus Kommuner her og nu foranlediger, at der oprettes nye parkeringspladser, så efterspørgslen på samme imødekommes. Et sådant initiativ vil nedbringe antallet af cirkulerende bilister, medføre mærkbare miljømæssige forbedringer og betyde, at Danmark sparer et firecifret millionbeløb i tabt arbejdstidsfortjeneste, og at kommunerne ikke længere vil være så nidkære i deres hæmningsløse jagt på bilister, der holder en halv meter for tæt på et hjørne. I Københavns Kommune er det ulovligt at holde mindre end 10 m fra et hjørne. Holder man 9,5 m fra samme hjørne, ja, så koster det 510 kr.

For god ordens skyld skal anføres, at Parke-ring Københavns 2004-regnskab viser en omsæt-ning på mere end 257 mio. kr. og et overskud på omkring 150 mio. kr. Og da Københavns Kom-mune er ganske kreativ på parkeringsområdet, ville tiltag som omlægning af 2-timers-parkering til betalingsparkering, udvidelse af betalingsti-den med 4 timer dagligt fra kl. 18 til kl. 22, ind-førelse af nattakst, højere takster samt udvidelse af rød zone medføre, at Københavns Kommune kunne forvente et overskud på ca. 250 mio. kr. for året 2006.

Københavns Kommune bliver forgyldt, idet kommunens parkeringspolitik ikke er omfattet af skattestoppet, hvorimod bilisterne og dermed danskerne, som på grund af deres arbejdstider ikke kan undvære deres bil, bliver flået. Sociali-stisk Folkeparti vil med dette lovforslag yderli-gere forgyldte Københavns og Århus Kommu-ner, og bilisterne vil endnu en gang blive taber-ne. Dette er en ond cirkel og ikke befordrende for det danske mobile og fleksible arbejdsmar-ked.

Dansk Folkeparti har endvidere noteret, at flere bilister og organisationer stiller spørgsmål ved moralen i, at de private parkeringsselskaber ernærer sig ved danskernes fejltrin. Skiltningen på området, eller mangelen på samme, er under al kritik. Ved oprettelse af nye parkeringspladser ville også denne problematik kunne imødekom-mes.

Dansk Folkeparti ønsker fremdeles, at træng-selsproblemerne i og omkring København og Århus løses ved massive investeringer i nye par-keringspladser, udvidelse og nyanlæg af motor-og ringveje, jernbaneinfrastruktur, metroanlæg og letbaner.

Dansk Folkeparti kan ikke støtte forslaget.

(Kort bemærkning).

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Jeg skal lige forstå, at jeg faktisk har hørt rigtigt. Jeg forstår på hr. Walter Christophersen, at pro-blemet med trængsel på indfaldsvejene til byer-ne skal løses ved at lave flere parkeringspladser og så åbne Rantzausgade for Københavns ved-kommende.

Men mener hr. Walter Christophersen helt ærligt, at problemet med trængsel på indfalds-vejene til København kan klares ved at bygge flere parkeringspladser inde i byen? Var det rig-tigt forstået?

(Kort bemærkning).

Walter Christophersen (DF):

Hr. Poul Henrik Hedeboe har ganske ret. I og med at man opfylder de behov, der er for nye parkeringspladser i København – og det er jo evident, at de kommer – vil man selvfølgelig kunne løse en del af trængselsproblematikkerne i og omkring København. Det siger sig selv, at kan man komme af med sin bil i stedet for at cir-kulere, som man gør i dag, hvilket også er gan-ske miljømæssigt uhensigtsmæssigt, så ville man jo kunne få bilisterne placeret hurtigere og dermed have en vis indflydelse på den træng-selsproblematik, der er.

Hvis hr. Poul Henrik Hedeboe hørte efter, hvad jeg sagde i min ordførertale, ville han vide, at det her selvfølgelig skal kombineres med de tiltag, jeg nævnte sidst i min ordførertale. Sådan er det – men det hænger sammen.

(Kort bemærkning).

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Jeg undrede mig lidt over svaret og talen, for jeg har aldrig før hørt, at det var parkeringsplads-problematikken, der skulle løse det.

Det er korrekt, at det vil kunne tage noget af den omfartskørsel, når man er inde i centrum, hvis der er masser af parkeringspladser. Men jeg mener, at analyserne af problemet med trængsel, som betalingsringen skal gøre noget ved, drejer sig om indfaldsvejene, og det er relativt langt udefra, der er meget pres på.

Hr. Walter Christophersen var med på den tur, vi havde til USA, hvor vi f.eks. i Los Angeles så, at selv om man byggede vejene større og større og flere og flere og i flere og flere højder, kunne man ikke bygge sig ud af det.

Hvad er hr. Walter Christophersens kommentar til det, også ud fra at trafikken stiger fra år til år, og at modellen fra forskere er, at man ikke kan bygge sig ud af det, og at det altså ikke er nok med parkeringspladser?

(Kort bemærkning).

Walter Christophersen (DF):

Nej, men det hænger stadig væk sammen. Så-fremt man intensivt udbygger parkeringsfacili-teterne i Københavns Kommune, vil man også afhjælpe trængselsproblemerne, for det hænger sammen. Hvis man koordinerer det med en massiv investering i trafikal infrastruktur i og omkring København, kombineret med letbaner, der kører radiale ind og føder f.eks. den nye Me-trocityring, som kommer om mange år, opnor-

merer den kollektive trafik osv., ville man i Dansk Folkepartis øjne opnå et bedre system end ved at indføre en afgift eller en form for bompenge i og omkring Århus og København.

Kl. 13.55

(Kort bemærkning).

Klaus Hækkerup (S):

Der var jo sådan en god gang 1960'er-snak i det indlæg, vi hørte om venstrefløjens og de nedlagte p-pladser. Må jeg lige spørge om en ting: Har det helt forbigået hr. Walter Christophersens opmærksomhed, at københavnernes ligesom alle andre i Danmark er blevet rigere og dermed – måske især københavnernes – har anskaffet sig mange flere biler? Antallet af biler pr. husstand er jo steget ganske voldsomt i København, og dermed er parkeringsproblemerne selvfølgelig øget i København. Har det helt forbigået hr. Walter Christophersens opmærksomhed, at det faktisk er sådan, det hænger sammen?

(Kort bemærkning).

Walter Christophersen (DF):

Nej, det har ikke forbigået Walter Christophersen, at vi siden den 20. november 2001 har haft et fremragende grundlag for at udbygge den danske velfærdsstat. Det er ikke forbigået Dansk Folkepartis næse. Det har selvfølgelig skabt mulighed for, at man også her i hovedstadsområdet har kunnet forholde sig til at købe flere biler, og at der dermed har været et ønske om at få flere parkeringspladser. Men da man kan forstå, at borgerrepræsentationen i København med det flertal, der er nu, ikke ønsker at være i takt med tiden, bliver man nødt til at slå på de takter. Og hvis man ikke vil lytte, så mener jeg – måske lidt naivt – at vi her fra Folketingets talerstol i hvert fald kunne sende et signal om, at det nok ville være en god idé for at imødekomme trængselsproblematikkerne, at man forholdt sig til at anlægge flere parkeringspladser i København.

(Kort bemærkning).

Klaus Hækkerup (S):

Nu skal det jo ikke være sådan en stor økonomisk diskussion. Jeg skal bare gøre opmærksom på, at den periode, hvor Socialdemokratiet sad på regeringsmagten, statsministerposten, fra 1993 til 2001, jo var den store vækstperiode i dansk økonomi. Det var der, hvor vi virkelig for alvor fik nedbragt arbejdsløshedsstallet meget, meget mere, end den nuværende regering har gjort. Men lad det nu ligge.

Må jeg spørge: Er det ikke relevant, når nu hr. Walter Christophersen står her og angriber Københavns Kommune og det lokale selvstyre så hårdt, at en kommune som Københavns Kommune sætter prisen op for på den måde at skabe balance mellem udbud og efterspørgsel af parkeringspladser? Er det ikke en fornuftig måde at håndtere det på, sådan at de, der ikke ønsker at betale parkeringsafgiften, i stedet må vælge at tage den kollektive trafik ind til centrum af byen?

(Kort bemærkning).

Walter Christophersen (DF):

Dansk Folkeparti ønsker, at det decentrale system, som nu er sat til at varetage vores metropols interesser, også løfter det ansvar for den danske metropol. Den danske metropol er til for alle danskere og skal kunne forholde sig til det antal biler, der kommer her til København. Det er simpelt hen en forpligtelse. Det er det, byen lever af. Det er det, der får det mobile og det fleksible arbejdsmarked til at fungere, og som er med til at øge velstanden også for Københavns Kommune, som vi har set i de få år, der er gået i særdeleshed med opbygningen af det første metroprojekt, som vi har set i Ørestaden, og som vi nu kommer til at se i Nordhavnsområdet – endnu en forpligtelse til at forholde sig til at skabe flere parkeringspladser. Sådan er det. Man skal se det i en sammenhæng, og det er nu mit bud den her gang, da det er tredje gang, at SF, mens jeg har været her, fremsætter deres forslag desangående.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Med ordførerens tilladelse vil jeg vende mig lidt bort fra parkeringspladserne og til beslutningsforslaget her, som handler om indførelsen af betalingsringe og også har tanker om roadpricing. Og nu hører vi jo, at vi aldrig får Socialdemokraterne med på den her betalingsring, men vi får dem måske med på noget roadpricing på et tidspunkt. Det har sådan undret mig, fordi jeg jo egentlig på mange længder synes at Dansk Folkeparti har udviklet en meget progressiv trafikpolitik med fokus på kollektiv trafik og udbygning af den trafikform. Men man har jo indtil nu vendt sig fuldstændig imod enhver form for roadpricing.

Derfor kunne jeg godt tænke mig at spørge hr. Walter Christophersen: Hvis man garanterede, at der ikke skulle betales én krone mere sam-

let i bilafgifter, ved at man omlagde dem og i stedet for kørte roadpricing og droppede nogle af de andre bilafgifter, altså vægtafgiften, den grønne ejerafgift eller registreringsafgiften og under den forudsætning, at det her ikke kom til at koste skatteyderne mere, men at vi ville få en mere intelligent regulering af trafikken, ville Dansk Folkeparti så stadig væk fuldstændig afvise enhver form for roadpricing i Danmark?

(Kort bemærkning).

Walter Christophersen (DF):

Nu er intet jo statisk, og også Dansk Folkeparti forholder sig til den udvikling, vi er inde i. Vi holder også øje med, hvad der sker i Sverige, hvad der er sket i Tyskland, i Schweiz, i Østrig, hvad man er i gang med i Holland og også er i gang med i Belgien osv. Det er da klart, at de informationer, der tilgår os derfra, tager vi ad notam.

Kl. 14.00

Men for nuværende kan Dansk Folkeparti ikke støtte roadpricing, fordi der er så mange blinde vinkler og der er så få faktuelle ting, som vi kan forholde os til med hensyn til, hvad der skal træde i stedet for de muligheder, vi har i dag, og hvor vi selvfølgelig sætter i højsædet, at enhver dansker kan forholde sig til et transportmiddel i egen interesse.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Jeg er sådan set meget enig med Dansk Folkeparti i, at der er brug for en mere grundig analyse og udredning af, hvad der er af konkrete erfaringer inden for det her område, og hvordan man kan komme videre. Men så er spørgsmålet, om man ikke skulle igangsætte sådan en analyse, uden at man dermed har besluttet sig for en bestemt model eller til at gøre noget, men simpelt hen for at få afdækket området.

Når jeg spørger, er det, fordi jeg jo er helt bekendt med, at også Dansk Folkeparti er meget optaget af, hvor kaotiske forholdene er på mange af vores landevejsstrækninger og vores indfaldsveje. Selv med en ambitiøs investeringsplan vil det sikkert fortsat være påtrængt med en eller anden form for ny regulering. Og sådan et udredningsarbejde kunne vi måske sætte i gang, sådan at man var klar til eventuelt at vedtage noget om føje år, når det er relevant. Var det ikke fornuftigt at starte der så?

(Kort bemærkning).

Walter Christophersen (DF):

Det er altid fornuftigt, og Dansk Folkeparti vil altid forholde sig til et udredningsarbejde, som lyder meget fornuftigt, og jeg jeg på vegne af Dansk Folkeparti kan tilslutte mig, men vi har ikke i Dansk Folkeparti diskuteret, hvad der skal træde i stedet for. Det er jo ikke noget, vi har haft oppe i folketingsgruppen. Men for nuværende har vi intet grundlag for at ændre synspunkt. Kommer der et tiltag, som hr. Martin Lidegaard lige nævner, så er det, som jeg sagde lige før. Intet er jo statisk, og så må Dansk Folkeparti forholde sig til det. Men det kræver jo altså et ganske omfattende materiale, som vi i pågældende tilfælde så skal tage stilling til.

Formanden:

Tak til hr. Walter Christophersen. Så er det fru Henriette Kjær som ordfører.

Henriette Kjær (KF):

Det er så SF's forslag, som vi igen skal behandle. Man kunne jo næsten læse sin gamle ordførertale op, men det vil jeg dog undlade.

Vi Konservative kan ikke støtte forslaget, og det kan vi ikke, fordi vi mener, at det er skævvridende på flere punkter.

For det første har man udvalgt sig to byer, som man vil gøre det muligt at indføre den her betalingsordning i. Og der mener vi jo, det rammer temmelig tilfældigt blandt de folk, der lige præcis arbejder i København eller Århus. De skal altså nu pålægges en afgift, hvorimod man så ikke, hvis man arbejder i en anden by, i Randers eller Aalborg eller Odense, belægges med en afgift.

Derudover rammer det også socialt skævt. Det rammer jo netop lige præcis de mennesker, der ikke har en firmabil. Det rammer de mennesker, der lige har skrabet sammen til at købe en bil, fordi de har brug for den i den anden ende, hvor de måske skal aflevere nogle børn i daginstitution, eller hvad der nu ellers kan være årsagen til at de godt vil have sig en bil. Kort sagt: Det rammer i høj grad folk med små indkomster.

Jeg undrer mig lidt over, at SF kommer med sådan et forslag, som jo netop lige præcis tilgodeser dem med firmabilerne, der kan få firmatet til at betale, og som igen kan trække det her fra i skat. Det hjælper selvfølgelig også – og det har ordføreren for forslagsstillerne været inde på i nogle af sine spørgsmål – transporterhvervet.

Det er jo en ny erhvervs politik, vi ser her fra SF's side. Så jeg synes, der er flere ulemper, end der er fordele ved det her forslag.

I Det Konservative Folkeparti mener vi, at man skal bruge guleroden i stedet for stokkeme-toden for at undgå de bilkøer, der kan være ind til København og Århus, altså de trængselsproblemer, der er i dag. Vi synes, man skal investere i god, offentlig, kollektiv transport, og det sagde jeg også sidste gang, vi diskuterede det her forslag. Der synes jeg jo, det nu er positivt, at vi er langt fremme med udvidelsen af metroen, og at vi også diskuterer – det skal vi gøre senere i dag – en letbane i Århus.

Men vi mener også præcis ligesom Dansk Folkeparti, at det vil være gavnligt med flere parkeringspladser, så man undgår bilerne, der cirkler rundt inde i København med en masse udstødning. Derudover ønsker vi også en udbygning af parker og rejs-anlæggene, så man kan parkere sin bil i byerne ind til København og Århus og tage toget resten af vejen, eller busser der, hvor det er muligt.

Kl. 14.05

Jeg ser altså det her som en rigtig varm støtte til storcentrene ude i forstæderne, hvor man selvfølgelig vil køre ud og parkere ganske gratis og shoppe i alle butikkerne, for der kan man få de ting, man nu engang skal bruge, og det vil gå ud over det, der i øvrigt falder af til de små specialbutikker inde i København og Århus, at man har valgt den model. Derfor kan vi som Konservative på ingen måde støtte det her forslag.

Formanden:

Der er et par korte bemærkninger til ordføreren. Først hr. Martin Lidegaard.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Ja, nu er det jo sjældent, man har lejlighed til sådan at kunne kalde Det Konservative Folkeparti rigtig *konservativt* i ordets egentlige forstand, men jeg må sige, at i trafikpolitikken har partiet ikke flyttet sig mange millimeter de sidste årtier, og holdningen til det her med kørselsafgifter er altså noget af det, der virkelig synliggør det. Fru Henriette Kjær nævner to grunde. 1: Man vil ikke straffe bilisterne, der arbejder i byen. 2: Det er asocialt.

Men det er jo ikke for at straffe bilisterne, det er for at skåne dem for at skulle sidde i timevis hver eneste dag i kø ude på motorvejene og give dem et rigtig godt alternativ til at betale og som

går hurtigere. Hvordan man kan få det til at blive en afstraffelsesmekanisme overgår min fantasi.

Hvad angår det socialt skæve, vil jeg sige, at de 40 pct. af Danmarks husstande, der ikke har en bil, men som er tvunget til at tage den offentlige trafik, tror jeg nu nok vil være rigtig, rigtig glade for at få finansiering til bedre offentlig trafik og billig offentlig trafik.

(Kort bemærkning).

Henriette Kjær (KF):

Det er da den fuldstændig omvendte verden at sige, at man vil skåne bilisterne. De holder jo fuldstændig frivilligt i de her køer ude på motorvejene, og det gør de jo af flere forskellige årsager. Oftest fordi de skal bruge bilen i begge ender, altså at de netop skal bruge den i forbindelse med, at de afleverer børn, og når de igen skal hente børn og lave nogle indkøb. Men det kan også være, at de skal bruge den i forbindelse med deres arbejde, hvor de godt vil have bilen ud til forskellige møder, når de er kommet ind til byen. Det ved vi jo ikke noget om, men vi kan se, at det er bilisternes eget frie valg, at de vælger at sidde i de her bilkøer om morgenen.

Derfor mener jeg også, at der skal laves nogle positive incitamentter til, at man lader bilen stå, og der har jeg så nævnt nogle af dem i min ordførertale.

Så er det da ganske rigtigt, at forslaget her siger, at man skal bruge provenuet til bedre offentlig transport. Det mener jeg nu vi har vist vi finder, også uden at få et provenu her i de trafik-aftaler, vi har lavet de seneste år.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Jo, men jeg tror nu nok, at alle borgere i Storkøbenhavn og alle borgere i Storårrhus ville være glade for, hvis også de regionale myndigheder fik mulighed for at kunne investere i bedre lokal offentlig transport, letbaner, mere offensive busruter, hurtigere S-tog osv. Så det er jo ikke kun et landspolitisk spørgsmål.

Og så vil jeg sige, at det der med bilisterne bliver vi ikke helt enige om, for jeg er helt med på, at mange bilister virkelig har brug for deres bil, og de sidder hver dag, fordi de ikke har noget alternativ, og bander og svovler over at skulle bruge så mange timer. Men andre bilister kunne sagtens tage det offentlige, hvis det var billige, og hvis det var hurtigere, og ville foretrække

ke at bruge den kollektive transport, hvis det var billigere og hurtigere.

Jeg tror desværre ikke, at man kan gøre det sådan op, at det enten er stok eller gulerod; det hænger sammen, det hele. Der skal være en prisstruktur og en service, som tilsammen gør, at de, der med fordel kan bruge den kollektive transport, gør det, og de, der har brug for at tage bilen, gør det. Men sådan er det ikke i dag.

(Kort bemærkning).

Henriette Kjær (KF):

Jamen der er jo til dels alternativer. Der kører både bus og S-tog ind til København, regional-tog for den sags skyld også, og det samme er tilfældet i Århusområdet.

Det her ser jeg som ren straf for bilisterne, der i dag lægger over de her 50 mia. kr. i statskassen, og jeg synes ikke, der er nogen grund til at bede dem betale endnu flere afgifter.

Hvordan man end vender og drejer det her, så har det mange negative konsekvenser, dels økonomisk for bilisterne, dels økonomisk for mange af de specialbutikker, der er inde i det indre København. Derfor kan vi simpelt hen ikke støtte det.

(Kort bemærkning).

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Jeg er da glad for, at fru Henriette Kjær ikke holdt præcis den samme tale som sidste gang, vi diskuterede det her. Der er kommet nogle nye elementer med denne gang.

Kl. 14.10

Fru Henriette Kjær har et argument om firmabiler, som gør, at det bliver socialt skævt. Det vil jeg da tage seriøst ved at sige, at vi i SF har øje for det frynsegode, der er i det. Hvis vi nu får ryddet det af vejen som et frynsegode, så forstår jeg at fru Henriette Kjær ser mere positivt på forslaget.

Hvis man kigger på erfaringer fra London, har erhvervslivet, det vil sige butikkerne og specialbutikkerne inde i byen, faktisk fundet ud af, at det går rigtig godt. Det er et andet element. Det er jo en erfaring fra det virkelige liv, der også må kunne bevæge fru Henriette Kjær i positiv retning.

(Kort bemærkning).

Henriette Kjær (KF):

Det kan ikke bevæge mig i positiv retning. Hvis vi overhovedet skal diskutere det her og forslaget om en betalingsafgift overhovedet skal være

interessant, skal vi over til, at man omlægger hele afgiftssystemet og laver en generel roadpricingordning. Det er jeg så heller ikke indstillet på at gøre den dag i morgen.

Jeg mener, at der er meget om teknikken i det, overvågningselementet osv., som skal diskuteres grundigt. Men så drejer det sig om en fuldstændig omlægning, så bilisterne bliver holdt skadesløse i økonomisk henseende med et sådant forslag. Jeg synes, det her er en lappeløsning og ren signalpolitik.

(Kort bemærkning).

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Jeg vil medgive ordføreren det sidste. Det her er signalpolitik, et signal om, hvilken vej det er nødvendigt at gå. Fru Henriette Kjær siger noget positivt om roadpricing, som også er indbygget i forslaget denne gang, for i SF er vi godt klar over, at det er fremtidens løsning.

Nu er der kommet så mange positive meldinger om roadpricing, at det virkelig er lovende, med hensyn til at der må være en vej dér. Men før den er på plads – og det er den formentlig om 9-10 år – går der rigtig lang tid, og i den tid kan vi jo ikke lade det sejle.

Jeg forstod på fru Henriette Kjær, at hun også var indstillet på, at vi også lavede en massiv udbygning af den kollektive trafik. Så er spørgsmålet, hvordan tingene skal følge efter hinanden. Vi er jo meget med på den massive udbygning af fødelinjer ind til byerne, til de store centre, men erfaringerne fra London og Stockholm siger, at der også skal en motivation til. Det drejer sig altså både om lidt pisk og gulerod. Men hvis vi nu er med på at lave linjerne først, kan fru Henriette Kjær så ikke være med til at følge efter med en lille pisk?

(Kort bemærkning).

Henriette Kjær (KF):

Nej, jeg vil ikke være med til at straffe hverken forretninger, virksomheder eller mennesker, der arbejder i Københavnsområdet eller i Århusområdet. Jeg synes, at det er at udsætte mennesker, som blot passer deres arbejde et tilfældigt sted i Danmark, for en tilfældig afgift. Det synes jeg er en skævvridning, og det vil jeg ikke være med til.

(Kort bemærkning).

Jørgen Arbo-Bæhr (EL):

Det, der får mig til at tage ordet, er, at jeg hørte fru Henriette Kjær være en meget varm fortaler

for det frie valg. Så er det, jeg godt kunne tænke mig at spørge: Hvis det er sådan, at det frie valg fører til, at andre mennesker bliver skadet på deres helbred på grund af den massive forurening, som jo er en følge af den massive biltrafik i bl.a. København og Århus, mener fru Henriette Kjær så, at det frie valg bør være et valg, når det indebærer, at andre mennesker bliver skadet på deres helbred?

(Kort bemærkning).

Henriette Kjær (KF):

Jamen det gør vi jo på en lang række områder i dag, og det ville blive et meget, meget trist samfund at leve i, hvis vi skulle forbyde alt, hvad der var forurenende eller usundt. Vi skulle forbyde brændeovne; vi skulle forbyde al bilisme, indtil der kom noget mere miljøvenligt, end vi har nu; vi skulle forbyde transport med lastbil; vi skulle give folk madrationer, så de fik de rette fødevarer hver eneste dag, så de undgik for fede fødevarer og alt det her.

Det er klart, at sådan et samfund tror jeg ikke der er nogen af os, der ønsker, og så er der forskellige virkemidler, vi kan bruge for at lede borgernes valg hen i en bestemt retning, og det er så det, vi prøver at gøre herindefra. Der har vi forskellige nuancer på det, og jeg mener altså ikke, en afgift ville være det rette i den her forbindelse. Jeg mener, der er andre veje at gå.

(Kort bemærkning).

Jørgen Arbo-Bæhr (EL):

Nu går det her forslag jo ikke ud på at forbyde bilisme. Det går ud på at kunne begrænse, det går ud på den mest effektive form for begrænsning af biltrafikken i København og Århus for at være helt præcis.

Kl. 14.15

Den indfaldsvinkel, fru Henriette Kjær har, undrer mig lidt. Vi er jo netop i gang med at vedtage en lovgivning om rygning, som jo i princippet drejer sig om fuldstændig det samme spørgsmål. Altså, lige så vel som vi vil beskytte folk mod passiv rygning, mener jeg, at det da også må være på sin plads at beskytte folk mod, hvad man kunne kalde passiv bilisme. Er fru Henriette Kjær ikke enig i det? Og hvad er alternativerne for københavnere og århusianerne i dag til det her forslag?

(Kort bemærkning).

Henriette Kjær (KF):

Jamen den argumentation hænger jo slet, slet ikke sammen. Altså, det, man siger her, er jo det samme som at sætte prisen på en pakke cigaretter op til 200 kr. og så sige, at de rygere, der har råd til at betale det, gerne må ryge. For det er jo det, vi siger her: De, der har råd til at køre ind og betale betalingsafgiften, må godt køre ind. Det er jo det, det her forslag går ud på. Og vedrørende dem i Odense er det synd for dem, at de bliver udsat for de udledninger, der kommer fra bilerne. Så det hænger slet ikke sammen.

Vi er altså alle sammen enige om, at vi skal prøve at begrænse privatbilismen. Jeg mener, at vi skal prøve at gøre det med positive virkemidler, og SF og Enhedslisten mener, at vi skal gøre det med mere pisk. Og det er så den debat, vi har nu. Men den argumentation, som hr. Jørgen Arbo-Bæhr kommer med, kan jeg ikke bruge til noget.

Formanden:

Tak til fru Henriette Kjær. Og så er det hr. Martin Lidegaard som ordfører.

Martin Lidegaard (RV):

Så er vi kommet til det tidspunkt på året, hvor vi skal diskutere SF's beslutningsforslag om indføring af trafikbetalingsystemer, og det er jo noget, vi ser frem til i næsten julestemning og med forventningens glæde i den radikale folketingsgruppe, også selv om vi jo ved af bitter erfaring, at det er et forslag, der ikke har nogen let gang på jorden her i salen – endnu.

Grunden til, at vi er glade for det, er jo, fordi problemerne jo tydeligvis vokser dag for dag på indfaldsvejene til både Århus og København, og fordi forslaget faktisk støt og roligt bliver bedre for hvert år, der går. Således er vi enige i, at det er fornuftigt at begrænse det til de to største byer i Danmark; vi er også enige i, at man skal have kigget på trængselsproblematikken i en større sammenhæng; og vi er faktisk også enige i det, som Socialdemokraternes ordfører, hr. Klaus Hækkerup, var inde på, nemlig at næste år kunne det være, at man også skulle bygge ind, at det skal føre til en regional forbedring for den kollektive trafik, altså at pengene ikke bare går til den kommune, der sætter ringene op, men bruges regionalt; det tror vi også er fornuftigt.

Så er det jo blevet sådan en hel mode blandt alle andre partier end de, der støtter forslaget,

heldigvis at sige: Vi skal have et generelt road-pricingsystem. Der vil jeg simpelt hen foreslå SF's ordfører, om ikke vi så i fællesskab skulle tage og fremsætte et forslag om at forberede et beslutningsgrundlag, en udredning om, hvilken vej det går i de andre lande, og hvordan et road-pricingsystem kunne se ud. Det er jo ikke noget, der forpligter; det er jo ikke noget, der på nogen måde, om jeg så må sige, vil være skelsættende i den forstand, men det vil dog skabe et beslutningsgrundlag, der gør, at den dag, hvor selv de borgerlige partier og Socialdemokraterne forstår, at der nu skal ske noget, så har vi beslutningsgrundlaget. Og der er da, som jeg hører det, i hvert fald positive vibrationer både fra Socialdemokraterne og fra Dansk Folkeparti, og hvem ved, om De Konservative måske også – og selv Venstre – på et tidspunkt kan se, at en bedre trafikregulering også hører et moderne århundrede til. Det vil være mit forslag til SF's ordfører.

Så er der hele diskussionen om, hvorfor man skal have det her. Nu har vi diskuteret trængsel i dag, og det er også den mest umiddelbare årsag til, at det er værd at tage fat på det her, for vi spilder jo milliarder af kroner hvert år på det her, og folk spilder milliarder af timer, og erhvervslivet spilder milliarder af arbejdstimer på det.

Men der er jo altså også et energiaspekt. Og jeg kan ikke lade være med at tænke på, at de selv samme partier, som diskuterer det her, i disse dage sidder og diskuterer, hvordan vi får nedbragt Danmarks CO₂-udslip, og hvordan vi får gjort hele energisektoren mere effektiv. Det eneste område, vi stadig væk ikke diskuterer, er, hvordan vi gør transportsektoren mere effektiv. Der er nogle, der snakker biobrændstoffer, og nogle, der synes, det er en god idé – andre synes, det er en dårlig idé – men mens vi har hentet størstedelen af vores CO₂-nedgang i de øvrige sektorer ved at spare på energien, vil man tilsyneladende fra regeringens side overhovedet ikke have initiativer, hvor man sparer på transportsektoren.

Jeg ved godt, at der er nedsat utallige udvalg og skabt utallige syltekrukker i de sidste mange år i forbindelse med omlægning af bilafgifterne. Nu skal vi også gøre noget ved de miljøtunge biler og måske miljøzoner på et tidspunkt, men der sker jo ingenting, selv om guderne skal vide, at det er nogle af de allerallerlavest hængende frugter og derfor nemme at plukke, for energibesparelser er også besparelser i økonomisk henseende.

Derfor kunne mit spørgsmål til ministeren være: Hvis man ikke vil det her, og hvis ikke man vil gå roadpricingvejen, og hvis ikke man vil omlægge bilafgifterne, hvad vil man så på transportområdet set fra et energipolitisk perspektiv?

Endelig skal jeg bare her sige, at der bliver brugt meget terminologi med en pisk og en gulerod ikke mindst fra De Konservatives side. Der kan jeg bare ikke lade være med at sige som et lille kuriosum, at det er sjovt – nu har jeg fornøjelsen af også at være socialpolitisk ordfører – at når vi snakker socialpolitik og kontanthjælpsmodtagere, så skal jeg love for, at pisen kan bruges, og den skal bruges. Men når vi snakker bilisterne fra Nordsjælland, skal der lokkes med gulerødder og økonomiske incitamenter, men man vil, når det kommer til stykket, alligevel ikke rigtig tage fat på det med gulerødderne, for man vil hverken gøre det billigere at køre med offentlig trafik eller dyrere at køre i bil. Man vil i det store og hele ingenting.

(Kort bemærkning).

Walter Christophersen (DF):

Når vi taler om betalingsring omkring København og Århus, har ordføreren så ikke en gang imellem tænkt på, at man faktisk for forholdsvis små penge – i gåseøjne – kunne forholde sig til at løse trængselsproblematikkerne i og omkring hovedstadsområdet f.eks. ved at udbygge Køge-København, Hillerød-København med overhalingsspor på det eksisterende S-togs-net og samtidig tænke en letbane ind fra Lyngby til Ishøj?

Jeg mener, at vi, når vi taler om de her betalingsringe, som jeg kan forstå på den socialdemokratiske ordfører heller ikke er partiets kop te, skal se fremad og se på implementering af roadpricingssystemet. Mener Det Radikale Venstre så ikke, at det kunne være et kærekommuntiltag, således at man skød betalingsringen ud, implementerede overhalingssporene Hillerød-København, Køge-København og så fik sat en VVM-undersøgelse og et projekt i gang fra Lyngby til Ishøj? Mener Det Radikale Venstre ikke, at det virkelig på kort sigt vil neddrose trængselsproblematikkerne lige omkring København?

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Jeg er meget, meget enig med Dansk Folkepartis ordfører i, at der er et kæmpe potentiale i de in-

vesteringer, som hr. Walter Christophersen taler om her. Jeg er ikke sikker på, at det er et enten-eller, men jeg er helt med på, at hvis Dansk Folkeparti vil være med til sammen med os at bære de investeringer igennem, som hr. Walter Christophersen peger på der, så bliver behovet mindre for en betalingsring. Det er indlysende, for så er der pludselig et hurtigere og mere effektivt alternativ for folk, der gerne vil tage den kollektive trafik. Det vigtigste er, der sker noget.

Jeg tror, at for at få de nødvendige investeringer og også for at få det nødvendige passagergrundlag både til alle de forbindelser, hr. Walter Christophersen snakker om, og til den nye metro, er det ikke et enten-eller, men et både-og, men for min skyld kan vi sagtens starte med investeringerne.

(Kort bemærkning).

Walter Christophersen (DF):

Så er der lige den sidste blindtarm: parkeringsfaciliteter i København. Mener den trafikpolitiske ordfører fra Det Radikale Venstre ikke, at det også kan få en effekt på trængselsproblematikken på indfaldsvejene til København?

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Parkering er også et reguleringsmiddel i forhold til det her. Det er der ingen tvivl om. Det er jeg meget enig med Dansk Folkeparti i. Men spørgsmålet er, hvad man vil. Det, der er sket i de sidste 10-20 år, er jo, at mange københavnere også har fået bil og pendler ud af byen, og derfor ser vi nu næsten lige så mange, der pendler ud af byen, som der pendler ind. Og de biler skal også have en parkeringsplads. Det vil sige, at der er en parkeringsproblematik, men der altså også en vejproblematik, der simpelt hen handler om: Hvor mange biler kan der være på vejene på hvilke tidspunkter? Jeg føler mig ikke overbevist om, at man får løst Københavns trængselsproblemer ved at bygge dobbelt så mange parkeringspladser i byen. Jeg må sige, at jeg ikke tror, at det i sig selv vil løse problemet. Jeg tror heller ikke, københavnere vil synes, at det er nogen særlig god idé.

Formanden:

Tak til hr. Martin Lidegaard. Og så er det hr. Jørgen Arbo-Bæhr som ordfører.

Jørgen Arbo-Bæhr (EL):

Det er beskæmmende at høre på, hvordan vi herinde kan blive ved med at møde modstand mod selv mindre tiltag til begrænsninger af biltrafikken i de store byer. Spørgsmålet er jo: Hvor mange biler skal der være i de større byer? Hvor lange køer skal vi have i myldretiden? Hvor meget mere forurening skal vi have, før regeringen og Dansk Folkeparti synes, det er en god idé at indføre f.eks. sådan noget som et trafikbetalings-system?

Kl. 14.25

De trafikale trængsler i de store byer skal stoppes, og som det er blevet fremhævet af forslagsstillerne, er de mange biler en alvorlig trussel mod miljøet og mod det almindelige byliv, der har stedse sværere ved at udfolde sig. Vi er kommet dertil, hvor man ikke engang kan forsøge at løse problemerne ved f.eks. at have flere busser, for hvad hjælper flere busser, når busserne ikke kan komme frem?

Nok har ministeren for nylig nedsat en såkaldt Infrastrukturkommission, der har til opgave, og jeg citerer:

»... at analysere fremtidens behov for infrastruktur og komme med forslag og strategier vedrørende håndteringen af de langsigtede udfordringer for transportinfrastrukturen.«

Det lyder fint, men det kan godt vare længe, før vi ser noget som helst fra den her kommissions hånd, noget, der kan bruges i forbindelse med trængselsproblemerne, der er i de større bysamfund og på de mange indfaldsveje.

Ligeledes er der et argument om, at man inden længe går i gang med arbejdet med Cityringen, og så ser det hele straks meget bedre ud. Ja, måske om 10-15 år, men så længe kan vi ikke vente, bortset fra det faktum, at en citymetro kun fjerner ca. 1 pct. af de biler, der til den tid vil køre rundt i gaderne i København, og som om det skulle hjælpe på trængselsproblemerne i de øvrige byer, der også er ved at blive kvalt i biler.

Tiden arbejder for bompengene, og befolkningen i København er positivt indstillet, som det fremgår af Gallupundersøgelser, der fortæller, at to ud af tre københavnere ønsker bompengene indført. Det er så vidt, at selv Venstres trafikordfører på Københavns Rådhus støtter ideen. Forslagsstillerne har flere relevante referencer til de gode erfaringer, der er gjort med bompengene i f.eks. London, Oslo og Stockholm, og jeg kan supplere med Singapore, hvor myldretidstrafikken faldt med ca. 75 pct., da man indførte bompengene. Bemærkelsesværdigt er det, at regerin-

gens egne vismænd anbefaler bompenge, og at de bakkes op af ledende trafikforskere.

Hvordan reagerer regeringen så? Jo, med korslagte arme afvises bompengene med det vante: Det er i strid med skattestoppet. Det er absurd, at den regering, der hævder at sætte samfundets dynamik højt, ikke vil se, at man dermed hæmmer dynamikken, når man lader bilerne kvæle byernes erhvervsmæssige, sociale og kulturelle udfoldelse af aktiviteter.

Trængselsproblemerne er så alvorlige, at det ikke kun er København og Århus, der skal have hjemmel til at indføre betalingsordninger. Vi mener, at den mulighed skal gives til alle landets kommuner, og at indførelse af bompenge må bero på et lokalt skøn.

Det er tilsvarende, når vi skal diskutere, hvad provenuet skal bruges til. Her mener vi, at provenuet skal øremærkes til gavn for det trafikale miljø og trafikikkerheden, til udbygning af den kollektive trafik og til bedre forhold for gående og cyklister, tiltag, der vil gavne alle trafikanter, også bilisterne. Det gælder om at komme i gang, og her er bompengene det hurtige og nemme system, der ikke kræver de store investeringer og tekniske forberedelser.

Men bompengene skal kun betragtes som det første skridt. Der er mange andre skridt, og det næste består i at indføre det mere retfærdige roadpricing, hvor alle betaler for den afstand, de kører, mens bompengene lader dem, der bor inden for bompengeringen, køre gratis.

Formanden:

Tak til hr. Jørgen Arbo-Bæhr. Og så er det hr. Kristian Pihl Lorentzen som ordfører efter udstået disciplinærstraf.

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Med dette beslutningsforslag foreslår SF, at Københavns og Århus Kommuner får hjemmel til at indføre bompenge for bilister, altså en slags betalingsring rundt om de to byer. Venstre er meget enig i målet om at bekæmpe trængselsproblemerne omkring de to største byer i Danmark. Uenigheden handler om, hvilke midler der skal tages i anvendelse for at løse dette samfundsproblem. Vi er skeptiske over for det her forslag, og det vil jeg gerne begrunde med følgende:

For det første er der ikke enighed blandt trafikøkonomer og anden faglig ekspertise om virkningen af bompenge. En mærkbar bompengegift vil skabe unaturlige barrierer i lokal-

samfundet omkring de to store byer med deraf følgende omkørsel og merkørsel, måske for at undgå afgifterne. Det kan altså føre til mere biltrafik på visse områder, og det er ikke ligefrem det, man ønsker at opnå.

Kl. 14.30

For det andet må forslaget karakteriseres som en særdeles uvenlig handling over for de bilister, som i forvejen malkes hårdt af samfundet. Hvorfor skal en pendler i bil fra Skælskør betale en ekstra skat for at komme ind på arbejde i København? Det findes der ikke rigtig noget godt svar på.

For det tredje vil Venstre hellere satse på fremadrettede investeringer i sammenhængende, moderne trafiksystemer frem for at indføre kommunale bompenge. Det er derfor, vi støtter planerne om etablering af Metrocityringen i København og letbane ved Århus. Vi ser desuden meget frem til at læse de anbefalinger om investeringer i infrastruktur og trafik, der kommer fra Infrastrukturkommissionen sidst i dette år. Denne Infrastrukturkommission er ikke nogen syltekrukke, men derimod en effektiv og hurtigtarbejdende kommission, der skal komme med et resultat om trekvart år. Vi ser frem til at tage fat på at løse problemerne ud fra de anbefalinger, som kommer fra kommissionen.

For det fjerde vil jeg slå fast, at det her forslag klart er i strid med skattestoppet. Der er reelt tale om at indføre en ny skatteskrue, som borgmestrene i København og Århus kan skrue på. Det, der er mest besynderligt ved det, er, at der reelt er tale om, at de to kommuner får hånd- og halsret over borgere og bilister fra områder, der ligger langt væk fra de to kommuner. Det er en meget besynderlig og uhensigtsmæssig sammenblanding af kommunal virksomhed med andre forhold i samfundet, og det er i hvert fald noget, vi slet ikke kan støtte.

For det femte vil jeg sige, at forslaget her vender den tunge ende nedad for den familie, der sidder økonomisk forholdsvis hårdt i det, men som har brug for bilen for at komme frem og tilbage på arbejde, f.eks. i disse to byer. Det er jo de fattigste og mindstbemidlede familier, som det her vil ramme hårdest, hvorimod det for den velbeslæede familie ikke vil betyde så meget at skulle betale disse bompenge.

Endelig vil jeg godt knytte nogle bemærkninger til debatten om roadpricing. Venstre er skeptisk over for den megen tale om roadpricing. Det er en klar forudsætning for os, at der ikke skal opkræves yderligere skatter af de i forvejen

hårdt plagede bilister; at det ikke må vende den tunge ende nedad, ved at vi nu indfører en kilometerafgift, for bilister, der har brug for at køre langt hver eneste dag, bl.a. i landets tyndest befolkede områder. Det vil vende den tunge ende nedad, hvis vi bare indfører sådan en kilometerafgift som roadpricing.

Endelig er vi bange for, at roadpricing vil hæmme mobiliteten i vores samfund, og det er netop mobiliteten, som er med til at give vækst og velstand. Så roadpricing kan meget vel medføre en skævvridning og en hæmning af samfundet, som er meget uønsket.

Alt i alt kan Venstre ikke støtte dette forslag.

(Kort bemærkning).

Klaus Hækkerup (S):

Den 21. september sidste år havde jeg mulighed for at deltage i en konference, som Københavns Kommune holdt, om trængselsproblemer. Hele ideen med konferencen var, at Københavns Kommune ville arbejde for den betalingsring, som de jo går så varmt ind for.

Deltager i den konference var også hr. Eyvind Vesselbo, der udtalte sig på Venstres vegne. Hr. Eyvind Vesselbo gav på daværende tidspunkt meget klart udtryk for, at Venstre fandt, at Københavns Kommune skulle have lov til at etablere betalingsringen, sådan som de ønskede den. Ja, det var endda så klart, så han under konferencen oppe på podiet, hvor vi sad og diskuterede i panelet, aftalte med hr. Klaus Bondam at mødes med dem og drøfte det igennem.

Jeg vil godt spørge: Når hr. Kristian Pihl Lorentzen nu tager så klart afstand fra betalingsringen, dækker Venstres ordfører så hele Venstre? Er det alle i Venstre, der er enige i det, eller er der nogle, der på Venstres gruppemøde har taget afstand og sagt, at ja, vi støtter egentlig det beslutningsforslag, der ligger her fra SF?

(Kort bemærkning).

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Jeg kender ikke noget til udmeldingen på den konference, men jeg kan berolige hr. Klaus Hækkerup med, at talen, jeg holdt her, er godkendt af Venstres folketingsgruppe, så det er Venstres klare holdning, jeg giver udtryk for.

Vi kan ikke tillade, at to af landets kommuner får mulighed for at indføre en skatteskrue, som de kan dreje på. Desuden mener vi som sagt ikke, at det her vil have den fornødne effekt med hensyn til at løse det problem, som vi taler om.

(Kort bemærkning).

Klaus Hækkerup (S):

Betyder det, at jeg kan drage den konklusion, at hr. Eyvind Vesselbo ikke har taget forbehold for den ordførertale, der ligger her? Var han til stede på gruppemødet, og har han ikke taget forbehold?

For hvis det ikke er tilfældet, så har vi jo et parti, Venstre, der taler med to stemmer – én i Folketingssalen, hvor de går imod en betalingsring, og én, når der holdes konferencer i Københavns Kommune, hvor de går ind for en betalingsring.

Så må jeg jo spørge mig selv: Hvad mener Venstre? Er det, som vi sagde i gamle dage: Venstre ved du hvor du har, de holder vælgerne for nar?

(Kort bemærkning).

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Jeg kan høre, at hr. Klaus Hækkerup forsøger at være i det humoristiske hjørne i dag. Men det er nu engang sådan, at der jo ligesom i alle mulige andre partier, herunder ikke mindst Socialdemokratiet, løbende er en debat om det her. Jeg skal da ikke kunne afvise, at Venstres miljøordfører har sagt det her tidligere. Jeg ved det ikke, for jeg har ikke kendskab til det. Men jeg kan bare forsikre om, at denne tale er godkendt af en enig folketingsgruppe, og ingen har taget forbehold. Så Venstre ved man hvor man har, også i dette spørgsmål.

(Kort bemærkning).

Poul Henrik Hedebo (SF):

Jeg kan supplere med at sige, at begge store partier i Danmark har et problem lokalt kontra centralt for deres ledende borgmesterkandidater.

Det var ikke det, jeg ville spørge om. Jeg forstod på hr. Kristian Pihl Lorentzen, at han var optaget af det sociale aspekt i det her forslag, og at det var synd for de mindrebemidlede. Hvis nu hr. Kristian Pihl Lorentzen tænker forslaget lidt frem og ser en rigtig godt udbygget kollektiv trafik, som er billigere at bruge end biltrafik – det skal vi jo sørge for, det hører med – så kommer det her til at ramme dem, som vil dyrke den bekvemmelighed at køre i en nu hurtigere bytrafik, men de skal altså betale for det. Så er det socialt balanceret. Hvis det bliver den model, kan hr. Kristian Pihl Lorentzen så gå ind for den i overensstemmelse med sine borgmesterkandidater i de store byer?

(Kort bemærkning).

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Vi er jo enige med SF i, at målet er – det varer nogle år – at vi har et sikkert virkende, moderne kollektivt trafiksystem, ikke mindst her på Sjælland, så vi får nogle busser og tog til tiden. Når det er på plads, er det klart, at mange af egen fri vilje vil vælge at tage kollektiv trafik frem for bilen. Så den situation ser vi frem til, og det er jo det, mange partier arbejder frem imod.

Men alligevel vil det være en kunstig og unaturlig hindring, at man begynder at lægge en betalingsring omkring en by. Det er simpelt hen et princip, som vi er imod, for der er altså nogle, uanset hvor gerne de vil tage kollektive transportmidler, som er henvist til at tage bilen, måske fordi de forinden har været ude og aflevere deres børn i en daginstitution eller andet. Derfor er det her en forkert måde, og det er fuldstændig forkert, at det er kommunen, der skal opkræve denne afgift.

(Kort bemærkning).

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Forslaget nævner roadpricing som fremtidens system, og ordføreren havde også nogle bemærkninger til det. Men hindringen var, som jeg forstod på ordføreren for Venstre, at der var et skattestop og efter ordførerens mening store belastninger af biltrafikanter.

Man kunne forestille sig et fremtidigt system, hvor man rent faktisk omlægger bilafgifter, så vi for at få det her igennem siger, at vi sørger for, at de ikke stiger. Så betaler man ikke særlig meget i de yderste landkommuner, hvor man skal køre langt, men man betaler meget andre steder. Sådan et system kan jeg så forstå på Venstres bemærkninger vil være en overvejelse værd. Når jeg skal konkludere på debatten her, så trækker det i den retning. Kan ordføreren bekræfte, at det kunne være en idé?

(Kort bemærkning).

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Jeg kan bekræfte, at vi ikke vil være med til nogen ordninger, hvor vi øger beskatningen på bilismen. Beskatningen er steget gradvis over mange år, og argumentet har ofte været, at vi skulle have flere penge til at investere i veje og andre ting, som bilismen skal bruge. Men pengene er jo brugt til andre ting gennem årene. Derfor vil vi ikke være med til en øget beskatning.

Men vi vil da godt på længere sigt, når vi får nogle sikkert virkende erfaringer med systemer, være med til at kigge på, om man kan lave en omfordeling. Men en klar forudsætning for os er, at det ikke må vende den tunge ende nedad for de mange titusinder af bilister, som er henvist til at bruge deres bil på arbejde hver eneste dag over store afstande. Derfor ville det være forkert bare sådan ensidigt at gennemføre et kilometertaktsystem, men vi er da villige til at drøfte andre modeller, bare vi ikke malker bilisterne yderligere. Det bør jo nærmere gå den anden vej.

Kl. 14.40

Første næstformand (Svend Auken):

Vi siger tak til ordføreren og går over til ordføreren for forslagsstillerne, hr. Poul Henrik Hedeboe.

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Flere ordførere inklusive ministeren har bemærket, at det ikke er første gang, der kommer et forslag fra SF om betalingsringe. På det punkt er vi fuldstændig enige her i salen, det er ikke første gang.

Grunden til, at vi kommer med det flere gange, er jo, at vi er inde i et meget dynamisk område, og det tror jeg i virkeligheden også godt alle kunne være med på. Vi er inde i et område, hvor trafikproblemerne, trængselsproblemerne og de medfølgende sundhedsproblemer er et klart og stigende problem. Vi har set rundt til andre hovedstæder – i forslaget har jeg nævnt to eksempler, London og Stockholm – og der har man kunne næsten sige borgerne forsvaret sig mod bilerne og mod den dødelige udstødning fra bilerne, og de har forsvaret sig mod at have en by, der sander til. Der er altså kommet noget politisk vilje til at indføre nogle systemer, som der faktisk er nogle meget positive erfaringer med.

Det beder vi om i forslaget, som vi er hundrede procent sikre på tiden arbejder for. Så vi bliver nok ved med at komme med det forslag her. Vi skal nok sørge for, at der er lidt afstand imellem, men det bliver ikke sidste gang, vi har diskuteret det her.

I de største byer i Danmark er der også politisk vilje til det. Jeg vil lige nævne en af bemærkningerne fra hr. Klaus Hækkerup om, at de midler, der ville komme ind ved en betalingsring, skulle bruges regionalt, for det er vi helt med på. I en eller anden fremtid, når vi måske kommer

til at diskutere det her igen, vil det være en ting, der vil kunne komme med.

Lad mig referere til erfaringerne i både Stockholm og London. De er meget positive. Man opdager, specielt i London, at den kollektive trafik, som kørte i sneglefart, kører hurtigere. Sneglefarten kender vi også i København. Når jeg sammenligner her, vil jeg nøjes med at holde mig til København, for der kører busserne, den kollektive trafik, i sneglefart. Men når det her redskab bliver brugt, kører de hurtigere, og det er jo en rigtig positiv erfaring.

Vi har også oplevet, at erhvervslivet har startet med at sige, at det her nok er en katastrofe – jeg ved ikke, om det er en rygmarsudmelding fra dem – men efterfølgende har erkendt, at det her faktisk var et redskab, der virkede. Erhvervslivet inde i byen har fået det godt, specielt transporterhvervet har fået det godt. De har fået mere tid, og det har rigeligt betalt den pris, de skal give ved indgangen.

Ministeren sagde, at det jo var meget højt, omkring 70 kr. i London, men åbenbart ikke så højt, at det ikke stadig væk var en fordel. Virkningen var bedre end prisen.

Hvis vi kigger på København, ved vi, at der er lavet en samfundsøkonomisk beregning på, hvad trængslen koster. Den koster omkring 5,7 mia. kr. om året. Vi har en DTU-rapport, som har lavet nogle scenarier for fremtiden, og den siger, at hvis vi fortsætter med den politik og det investeringsmønster, vi har p.t. i Danmark, så ved vi, at den problematik er tredoblet i 2030. Så er det 15 mia. kr. om året, der mistes.

Vi har også andre rapporter, som siger, at der er masser af dødsfald på grund af partikelforureningen, og at det er flere hundrede, vi snakker om, og på landsplan er det et par tusinde. Vi kan håbe, at den politik, der er kommet i gang med partikelfiltre, hjælper på det, så det bliver nedsat. Men vi ved også, at trafikken stiger med 2 pct. om året, så der er brug for begge dele.

Kl. 14.45

Der er en helt aktuel ting, som kan inspirere meget. Vi diskuterer Metrocityring og metro for tiden, og der er en debat i medierne om, at der ikke er passagerer nok. Hvis vi indfører de her betalingsringe, vil det billede vende. Så det er da noget at tænke over for os, der sidder med der.

Vi har også en anden aktuel debat, nemlig klimadebatten. Den er blevet meget aktuel, siden vi sidst snakkede om det her, og den sektor, som er mest ustyrlig i klimadebatten, er faktisk biltrafikken. Den står for omkring 35 pct. af CO₂-

udledningen, og det er den, vi har mindst styr på. Hvis man kombinerer den ind over det her, er det en af måderne at forsøge at få styr på det på.

Hvis jeg går tilbage til debatten om ordførerne, er der nogle, der henviser det lidt til, at der skal en stor udvikling af den kollektive trafik til. Det er klart. Vi snakker ikke betalingsring uden at være utrolig enige i den retning, det hører med. Når vi laver en betalingsring, skal den kollektive trafik opgraderes. Man kan snakke lidt om, hvad der skal komme først og hvor meget, før opgraderingen skal komme. For at lave det muliges kunst og få noget igennem, har vi sagt, at vi tager provenuet fra en betalingsring. Det er det, man har gjort de andre steder. Men det er klart, at vi da ville elske, at man satte massivt ind med fødelinjer, som hr. Walter Christoffersen også snakkede om, med letbaner og opgraderinger af S-togs-linjerne og sådan noget. Det er vi klart med på. Det vil aflaste den her trængselsproblematik. Men vi tror på, at vi også skal have betalingsringe.

Men det skal være attraktivt at sætte bilen i udkanten og så køre ind med en velfungerende og prismæssigt balanceret kollektiv trafik. Så det er klart, at vi ikke siger betalingsring for at straffe nogle bilister. Vi siger betalingsring for overheadet at få en by til at fungere. Vi fokuserer på det problem, der er, og som vi alle sammen ved der skal gøres noget ved, og det er det, det er et redskab til. De har erkendt det lokalt. De to største partier, som sidder på skift på borgmesterposterne i Århus og København, er fuldstændig enige om det her. De mangler det redskab, som er blevet aktiveret i andre storbyer.

Det gennemgående element, jeg kunne høre i besvarelserne fra de forskellige ordførere, var, at det, der er indskrevet i forslaget om roadpricing, var der en større åbenhed om. Den radikale ordfører foreslog, at vi lavede et forslag om det næste gang. Det er da også fuldstændig inde i SF's baghoved, og vi har stort set forslaget liggende. Vi er klar over, at vi skal diskutere roadpricing.

Jeg kan godt læse udmeldingerne sådan, at det her ikke bliver vedtaget denne gang. Men bemærkningerne har ændret sig så meget fra sidste gang, vi diskuterede det, at der nu er en vej frem mod roadpricing. Vi kommer nok til at diskutere det her igen, men vi kører også elementet roadpricing og ser, hvor langt vi kan komme med det.

Jeg takker for debatten.

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

Afstemning

Første næstformand (Svend Auken):

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:

8) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 47:

Forslag til folketingsbeslutning om ændring af DSB's WildCard-ordning.

Af Rasmus Prehn (S), Martin Lidegaard (RV) og Poul Henrik Hedeboe (SF) m.fl.
(Fremsat 21/11 2006).

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):

Der kommer stadig nye ord i det danske sprog, men det må jo være dansk, når det hedder WildCard og det er DSB, der står bag det.

Kl. 14.50

Forslagsstillerne ønsker med B 47 at omlægge DSB's WildCard-ordning, så den i fremtiden gælder for studerende og ikke er betinget af alderen som i dag.

Forslagsstillerne vil give WildCard-rabat til alle – det skulle så hedde discount, skulle det ikke? – der kan fremvise et gyldigt studiekort. Det vil ifølge DSB's beregninger resultere i mindst 40.000 ekstra brugere, der skal omfattes af det.

Forslagsstillerne ønsker også, at man i fremtiden skal kunne opnå rabat på rejser, hvor man krydser kommunegrænser. I dag kan man først opnå rabatten, når man krydser de gamle amtsgrænser. Der vil altså ske en udvidelse – en ganske betydelig udvidelse – af antallet af rejser, hvor der kan fås rabat.

Forslagsstillerne skriver også, at forslaget skal være udgiftsneutral for staten, og det har

jeg noteret mig. Hvis omkostningerne ved en omlægning stiger, kan prisen på WildCard'et ifølge B 47 stige fra 175 kr. til mindst 210 kr. om året, afhængigt – kan man sige – af forslagens endelige omfang.

Jeg synes, at der på nogle punkter er gode intentioner i forslaget – det vil jeg gerne sige – og jeg støtter ideen om, at studerende over 26 år får mulighed for at få rabat på togrejser.

Det er dog ikke muligt, at det forslag, som er fremsat med B 47, bliver udgiftsneutral for staten, og den foreslåede prisstigning på WildCard'et kan ikke dække de ekstra omkostninger. Bare fordi forslagsstillerne skriver, at omlægningen forventes at være provenuneutral, så er det ikke ensbetydende med, at det er sådan, virkeligheden hænger sammen.

Der er tre årsager til, at udgifterne med WildCard-ordningen vil stige med det her forslag.

Omlægningen vil ifølge DSB resultere i mindst 40.000 nye WildCard-brugere. Omlægningen vil yderligere resultere i, at antallet af rejser, hvor man kan opnå rabat, stiger. Rabatten skal ifølge forslagsstillerne ikke kun gives inden for DSB's takstkompetencer, men udvides til at gælde inden for trafikelskabernes takstkompetencer.

Forslaget nr. B 47 vil påføre DSB væsentlige administrative udgifter, som DSB skal kompenseres for.

Så vidt man kan forstå af forslaget, omfatter det unge og studerende fra mere end et tusinde forskellige uddannelsesinstitutioner med forskellige studiekort. Jeg hørte her forleden dag i Folketingets spørgetime, at det også skulle omfatte lærlinge; det var hr. Prehn, der påstod det. B 47 er altså ikke udgiftsneutral.

For at understrege det vil jeg gerne vende tilbage til beslutningsforslagets idé om, at man kan opnå WildCard-rabat på rejser over kommunegrænserne.

Jeg læser den del af forslaget således, at hvis B 47 bliver vedtaget, så kan man eksempelvis opnå WildCard-rabat på rejser med S-tog, der krydser en kommunegrænse. Det drejer sig om mange rejser, og DSB har slet ikke takstkompetencen for disse strækninger.

B 47 vil derfor ikke kun have store økonomiske konsekvenser, men det vil også betyde en geografisk skævvridning af ordningen, og det er jeg meget betænkelig ved. Man vil med det her forslag føle, at man vil kunne opnå rabat på en rejse mellem Valby og Rødovre, mens man ikke