

[Inge Dahl-Sørensen]

at tage bestemmelse om, hvor pengene skal placeres.

Det vil i det hele taget være forkert at foregribe den handlingsplan, som regeringen har besluttet skal udarbejdes med henblik på at opstille mål for hele transportområdet.

Der er mange uafklarede spørgsmål i dette lovforslag, og derfor skal jeg på Venstres vegne afvise det. Men jeg vil gerne sige til forslagsstillerne og andre, der interesserer sig for storbymiljøer, at jeg på Venstres vegne gerne går ind i et positivt, konstruktivt arbejde for at løse de problemer, vi alle har. Det ville være velgørende, hvis vi bare i denne sag på tværs af ideologier og partihensyn kunne løse et virkelig voksende problem for os alle. Hvis vi i denne sag kunne vise vejen fra Folketingets side, ville meget være nået.

Ernst B. Schmidt (FP):

Jeg skal på partiets vegne ikke gøre nogen stor debat ud af dette lovforslag, for vi har for nylig haft det til debat, og Fremskridtspartiet mener ikke, at det er en god idé med en miljøafgift. Vi tror overhovedet ikke på, at det bliver andet end beskatning af trafikken én gang til. Det har vi nok af.

Vi tror ikke, det hjælper meget på forureningen, som jeg sagde sidste gang. Det bliver faktisk kun de rige, der får råd til at køre i bil, og dem, der kører med de store biler, og dér er endnu større pollution – for at bruge sådan et ord – fra den slags amerikanerbiler. Og selv om man får katalysator på, så ved vi, at der stadig væk er problemer.

Trafikken i byerne skal nok afvikles på en helt anden måde i fremtiden – måske med helt andre driftsformer – men så længe vi har det system til fremdrift, tror jeg ikke, det hjælper med afgift.

Larsen-Ledet (RV):

I et dokument, som regeringen har fremlagt den 1. juni 1989, refereres der til Udvalget om Hovedstadsområdets Trafik, som har udtalt noget om indførelse af betalingsring ved Københavns Kommunes grænser, og at det indkomme beløb bruges til den kollektive trafik.

Jeg synes, det er interessant at se, at regeringens trafikminister er på højde med situationen og for så vidt også med indholdet – stort set i hvert fald – i lovforslaget fra SF. I Bladet HT-Nyt, nr. 62, står der:

»Trafikminister K. Østergaard kommer atter ind på at gøre S-toget og-banen så attraktive, at mange vil lade privatbilen stå. Det kræver investering i nye S-tog og i nye stationer med tilstrækkelige P-pladser. Pengene kunne man hente ind via en betalingsring omkring hovedstaden.«

Altså fremgår det med tilstrækkelig klarhed for Det Radikale Venstre, at regeringen er indstillet på, at der skal ske noget på det område, SF beskæftiger sig med i sit forslag, L 27, og intentionerne heri deler vi. Men vi ser hen til ministerens udtalelse om, at der i denne samling vil blive fremsat en bred vifte af forslag: om styring af trafikproblemer, hastighedsgrænser, forureningsbekæmpelse, skatter, afgifter og betalingsring.

Vi støtter altså ikke direkte dette lovforslag, men arbejder for mange af de samme ting i regeringen.

Arne Melchior (CD):

Jeg var lidt forbløffet over at høre hr. Helge Adam Møller sige, at han godt ville overveje, om hans parti på et senere tidspunkt kunne gå ind for de tanker, der ligger i dette lovforslag. Lad mig anmelde, at det kan CD ikke; vi finder, at det er et uegnet forslag.

I øvrigt skal jeg erklære mig helt enig i de bemærkninger, hr. Helge Adam Møller fremsatte om udviklingen af bilforureningen i byerne.

Ifølge Würtzenrapporten fra i foråret betaler bilister i forvejen 100 pct. brugerbetaling for at køre i deres biler. En ordning af den art, der her er skitseret, vil være en yderligere beskatning, altså brugeroverbetaling af benyttelse af bilen. Det er helt uantageligt, helt uanstændigt.

Forureningsproblemet har hr. Helge Adam Møller udmærket taget stilling til. Hvad der yderligere er at gøre, vil da formentlig være at bygge nogle parkeringshuse eller parkeringskældre, og de må meget gerne ligge inde i byen.

Må jeg om Venstres ordførers sammenligning med New York minde om – hvad jeg er sikker på at hun vil være enig med mig i – at bilbeskatning er af en noget anden art i Amerika end her. Derfor opfatter jeg heller ikke fruens betragtninger som et argument for, at forslaget vil kunne bruges til noget som helst. Men det er klart, at vi som alle andre vil afvente, hvad der yderligere kommer fra trafikministeren senere i samlingen.