

Jamen det er simpelt hen bare gammel øl på nye flasker, fordi man skal markere sit evige had til bilerne, for der er ikke noget realistisk i det. Der er nemlig så stort et flertal i dette Ting, der ikke vil fjerne det, at man skal til ministeren for at få en godkendelse og et mandat til at gennemføre det.

Og dér vil vi også her i dag støtte, at ministerens forslag skal køre videre, for det, fru Margrete Auken lægger op til her, er simpelt hen bare had til bilismen, også ude i kommunerne og i amterne, således at hun kan få lov til at drive sit mærkelige spil.

Vi er direkte imod dette forslag og vil gøre alt for, at det ikke kommer igennem.

Formanden:

Den næste tilstedeværende ordfører er fru Jette Gottlieb.

Jette Gottlieb (EL):

Enhedslisten kan godt støtte forslaget, vi er nemlig enige med forslagsstillerne om, at enhver hindring for, at man lokalt kan indføre betalingsordninger, skal fjernes.

Enhedslisten synes, det er vigtigt, at der igangsættes mange forskelligartede projekter, og dér forstod jeg jo på trafikministeren, at han ville være positiv over for enhver henvendelse fra en bykommune. Men vil ministeren også arbejde aktivt og konstruktivt herfor, dvs. direkte fremme eventuelle forslag?

I Københavns nye trafikudspil, som vi jo har været inde på, peges der på, at forskellige barrierer og muligheder for at indføre et road pricing-system skal undersøges nærmere. Det er det, der har givet det helt store presseboom om, at nu går Københavns Kommune ind for bompeng, men det står der jo intet om i forslaget. Men man vil altså i Københavns Kommune undersøge mulighederne for at indføre et road pricing-system.

Enhedslisten er af den opfattelse, at et sådant system er meget afhængigt af en veludviklet teknologi på området, og vi er faktisk bange for, at det vil komme til at virke som en sovepude, hvis man alene hælder sit hoved til det.

Vi så hellere, at man allerede nu startede en lang række forsøg, f.eks. ved at give de nye københavnske bydelsråd kompetence til at tage egne, også mindre teknologisk afhængige, afgiftssystemer i brug.

Den bedste model ville efter Enhedslistens mening være at indføre, at indkørsel i stor-

byområdet skulle forudsætte, at man var i besiddelse af gyldig rejsehjemmel til den lokale kollektive trafik. Det ville nemlig sidestille prisen for at anvende bilen med prisen for at anvende den kollektive transport.

Modellen er i øvrigt enkel at gennemføre og ville helt automatisk kanalisere indtægterne direkte over i den kollektive trafik. Og netop det aspekt, nemlig at afgiften overføres til styrkelse af alternativet, er for Enhedslisten helt afgørende. Der er jo ikke noget perspektiv i bare at pålægge bilismen en afgift uden samtidig at forbedre den kollektive transport, for det bevirker jo bare, at det kun er de mest velhavende, der kan benytte sig af muligheden for at køre ind i byen og svine den til.

Men dér vil jeg godt høre, hvilke ideer og initiativer Trafikministeriet har på det område. Er man i Trafikministeriet måske ligesom på overborgmesterens kontor udelukkende fokuseret på de avancerede road pricing-systemer, som har lange udsigter, eller er man villig til at gå aktivt ind i mere umiddelbare løsninger?

Overborgmesterens argument for det avancerede road pricing-system er et retfærdighedsaspekt: Bilisterne rammes individuelt efter deres konkrete kørsel, altså både med hensyn til, hvor de skal hen, og hvad afstanden er. Men netop ved indkørsel i byer og specielt i København er det et meget spinkelt argument, da pendling jo som regel handler om transport fra oplandet til brokvartererne og den indre by. Om bilisten for at komme dertil kører 3 eller 50 km, er i den forbindelse ligegyldigt.

Bompengsystemerne har det formål at løse problemerne dér, hvor de konkret er, nemlig ved at holde bilerne ude af de tættest befolkede og de mest forretningsdominerede kvarterer og de indre bykerner, og så er det jo i princippet ligegyldigt, hvor langt de har kørt, inden de når dertil.

Derfor kan road pricing-systemet være interessant, hvis vi taler om regional og national transport mellem byer og landsdele, men det er jo ikke egnet til at løse lige præcis det problem, som her er taget op.

Men Enhedslisten kan altså støtte forslaget og håber, at Trafikministeriet vil være åbent over for at fremme ethvert forslag og være med til at bruge hele viften af metoder i forbindelse med begrænsning af biltrafikken i de tætte bykerner.