

Vi er meget opmærksomme på centret for transporttelematik, som Trafikministeriet og Transportrådet arbejder med at oprette. Alle kan være interesserede i at få den størst mulige viden, inden endelige beslutninger træffes.

Socialdemokratiet mener således ikke, at der på nuværende tidspunkt er et grundlag for at gennemføre hverken B 47 eller B 50.

Jens Løgstrup Madsen (V):

Bilen er et af de teknologiske fremskridt, som har styrket friheden, øget valgmulighederne, øget mulighederne for mobilitet for det enkelte menneske.

Det er også værd at se, at i en historisk sammenhæng har bilen jo faktisk også løst mange miljøproblemer. Da bilen kom frem, blev det jo bl.a. fremhævet, at den sørgede for, at der i byerne ikke længere var hestepærer og støj i samme omfang som tidligere.

Bilen gør ikke nødvendigvis, at det globale miljø bliver dårligere. Der er ikke nogen nødvendig sammenhæng mellem flere biler og et dårligere globalt miljø. Det hele afhænger jo af den tekniske udvikling, om bilerne bliver bedre og mindre forurenende, efterhånden som den teknologiske udvikling skrider frem.

Bilerne er også meget vigtige for vores byers udvikling. Efterhånden som befolkningen flytter ud i forstæderne, er det nødvendigt med en bil til at komme ind i centrum af byen for at kunne handle, og der er jo en modstrid blandt alle dem, som er modstandere af eksempelvis lavprisvarehuse, men gerne vil have liv i byerne, for de vil holde det, der giver liv, nemlig bilerne, ude af byerne.

Men det skal ikke benægtes, at der er problemer med biltrafik i byerne. Der er problemer i form af støj og luftforurening, og der er også problemer med kødannelse. Men det er værd at huske på, at når vi tænker på København, ja, så har den samlede biltrafik siden 1970 været svagt faldende, og forureningen har også samlet set været faldende.

Hvordan kan vi så løse de miljøproblemer, der er med bilen i byerne? Ja, bedre trafikplanlægning er et af de væsentligste elementer. Vi kan også få en bedre kollektiv trafik, og det er noget, vi fra Venstres side støtter meget. Vi har jo arbejdet meget ihærdigt for at styrke den kollektive trafik på det kvalitetsmæssige område og på det økonomiske område gennem anvendelse af udbud og udlicitering.

Bilen er også et stort skatteobjekt. Under et grønt dække er bilerne blevet pålagt store røde afgifter, og vi kan frygte, at betalingsordninger, betalingsringe, bompenge nemt kan komme til at virke som et skalkeskjul for yderligere røde afgifter på privatbilismen. Derfor afviser Venstre de to forslag, som her præsenteres for Folketinget. Der skal ikke indføres flere bilafgiftstyper, som kan forøge den samlede beskatning af bilerne.

Venstres afvisning af de to beslutningsforslag er dog ikke en blank afvisning af ideerne bag eksempelvis road pricing. Et forslag som road pricing kan – og jeg understreger kan – under nogle ganske særlige forudsætninger fungere som et fornuftigt markedsøkonomisk styringsinstrument af de trafik- og miljøproblemer, som krytter sig til tæt biltrafik i byerne.

For det første behøver alle veje jo ikke at indrettes efter den spidsbelastning, som finder sted i meget korte tidsintervaller nogle få gange om dagen, og for det andet påvirker det at bygge nye veje og udbygge veje og lave bedre trafikplanlægning jo også valget af, hvilke trafikveje man kører, og valget af boliger, og derfor kan det være nødvendigt at overveje, om der er andre alternativer til, hvordan og hvorledes vi kan styre trafikstrømmene.

De ganske særlige forudsætninger, som jeg har været inde på, for hvornår vi efter Venstres opfattelse kan gennemføre road pricing, er, at der må være et værn imod, at road pricing bliver benyttet som et påskud for at hæve den samlede beskatning af bilerne. Under forudsætning af en nedsættelse af den samlede bilbeskatning vil Venstre gerne være med til at sondere og undersøge mulighederne for, at road pricing kan bruges til at løse lokale trafik- og miljøproblemer, de problemer, som opstår som følge af en tæt trafik i vore store byer.

Kaj Ikast (KF):

I 1992 vedtog EF's Ministerråd en reduktion af lastbilernes NOx-værdierne med 60 pct. til gennemførelse fra 1. januar 1997. Jeg var på daværende tidspunkt minister. Det er nok et forslag, der er 10 gange bedre end det her, til at regulere forureningen i København. Det er gennemført, og resultatet er herefter, at målingerne er blevet betydeligt bedre. Det gjorde man uden at straffe bilisterne yderligere. Vi lægger ifølge finanslovsforslaget for næste år ca. 35 mia. kr. i afgifter på bilerne. Så er der nogle i dette Ting, der gerne vil have flere penge ud af bilisterne