

byerne, andet punkt, kan jeg ikke forstå andet. Og når jeg læser, at kørselsafgifter kan udgøre et virkemiddel til dæmpning af trafikken i byen, så åbner det så stor en ladeport at give en minister et ja til det, at hvis jeg ikke gjorde indsigelse imod det, ville det være lig med, at jeg accepterede det.

Ja, byer og byer. Jeg ved godt, at fru Margrete Auken ikke er meget for os bønder derude fra Provence og deromkring, men alligevel. Vi har jo da byer, der er oppe på både 5.000 og 10.000 indbyggere, hvor der er én type problemer, så har vi de mellemstore til halvstore byer, Århus, Ålborg, Esbjerg, Vejle, Kolding, og så har vi endelig Storkøbenhavn og det københavnske område. Det er at betragte som vidt forskellige områder med hensyn til løsningsmæssige problemer.

Om tunge køretøjer vil jeg sige til fru Vibeke Peschardt: Jo, den nyeste beregning, der ligger pr. årsskiftet, siger, at hvert ton over 6 ton har en afgift til staten på ca. 180.000 kr. med dieselafgift, forsikringer og andre afgifter, der er i almindelighed. Jeg synes faktisk, det er meget. Det er inklusive den vejbenyttelseafgift, der findes for tunge lastbiler. Jeg synes, det er meget, og jeg synes ikke, vi kan tillade os at lægge mere på. Det ser vi også af reaktionen på, at bare den der hævelse af dieselafgiften med 23 øre samlede 700 vognmænd i sidste weekend. Det gør man jo ikke, hvis der ikke er noget galt.

Jeg vil så gerne sige, at jeg faktisk tror, det er et ganske godt udspil. Men jeg vil bare gøre opmærksom på, at de ting, der står her, er vi klar over kan misforstås.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Hr. Kaj Ikast har jo altid et omkvæd: Det er synd for bilisterne, og så er det meget, meget, meget synd for os, der bor på landet, selv om man i øvrigt har lave huspriser og befordringsfradrag.

Jeg vil gerne spørge hr. Kaj Ikast: Hvem er det, der virkelig har scoret kassen gennem de sidste to årtier i det her land? Er det bilisterne, eller er det fattigrøvene, der bruger den kollektive trafik? Hvem har oplevet et voldsomt prisfald? Er det bilisterne, eller er det de kollektive trafikanter? Hvem er det, der har oplevet en enorm prisstigning på billetterne, på prisen? Hvem er det?

Hvor er det, der virkelig finder noget asocialt sted i dansk trafikpolitik? Er det over for bili-

sterne? Eller er det over for dem, der benytter kollektiv trafik? Det er det ene.

Så vil jeg gerne have at vide: Hr. Kaj Ikast er jo i og for sig til noget omkring byerne og kollektiv trafik. Hvad er hans store mål? Er det at nærme sig model New York? Eller er det at nærme sig model Basel, Zürich, Freiburg, hvor man gennem en massiv indsats for kollektiv trafik har kunnet få et skifte fra bilisme til kollektiv trafik? Så New York eller Zürich? Hvad er for hr. Kaj Ikast mest attråværdigt?

Endelig det sidste. Det er bare lige et positivt tilsagn. Hvis hr. Kaj Ikast vil gøre op med kapitalismens metropoler og støtte en mere regional udvikling i Europa, så har Enhedslisten en masse virkemidler dertil, og i den forstand vil vi gerne støtte hr. Kaj Ikast.

(Kort bemærkning).

Erling Christensen (S):

Først vil jeg sige, at når hr. Kaj Ikast henviser til side 10 i redegørelsen, så står der »vurderet, om«. Det er ikke fastslået, og der er ikke taget stilling til det. Spørgsmålet er, om det kan udgøre et virkemiddel, og det synes jeg er væsentligt at tage fat i. Og så beklager jeg, at jeg blev optaget af noget andet. Men var Det Konservative Folkeparti ikke enig i, at det var en god idé at lægge parkeringskontrollen ud til byerne?

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Jeg vil gerne sige til hr. Kolstrup, at jeg ikke så gerne vil bruge Zürich som mål. Hvis vi endelig skal tale om kollektiv trafik, så vil jeg gerne bede om Wien. Og havde vi haft en wienerløsning her, så havde vi aldrig haft en Nørreport-situation.

Derfor vil hr. Kolstrup også kunne gå tilbage i tiden til den tid, jeg sad som minister, og se, hvad der egentlig blev gjort for kollektiv trafik, men også samtidig for motorvejene. Prøv engang at lægge mærke til det lighedstegn, der stod. Det er jo forskellen.

Og så vil jeg gerne sige: Ja tak, stigningen er i billetpriserne til den kollektive trafik, men hvad er udgangspunktet? Prøv engang at se, hvad en familie, efter at pinsepakkens anden del er gået i gang, betaler, og hvad gavn den kan få af det fradrag, den har på selvangivelsen. Prøv at se, hvordan det reduceres samtidig med, at benzinen stiger mere og mere, og der er flere og flere afgifter på. Ellers kommer man ikke over 40 mia. kr. i afgifter.