

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Ministerens første argument mod det her forslag var, at der ikke er politisk vilje i København og Århus til at gennemføre det her.

Javel, men indebærer det så, at ministeren kunne acceptere en tankegang, der hedder, at der skal være mulighed for, at et eventuelt politisk flertal i de to nævnte byer om muligt kan indføre bompenge?

(Kort bemærkning).

Trafikministeren (Jacob Buksti):

Nej, det mener ministeren ikke. Ministeren mener, at selve bompengesystemet er u hensigtsmæssigt. Det er ikke et instrument, som retter sig mod det, som jeg forstår er Enhedslistens sigte. Det er ikke noget, som i sig selv fører til en begrænsning af trafikken, det er ikke noget, som i sig selv fører til en begrænsning af CO₂. Det er et rent fiskalt instrument, som alene har til hensigt at skaffe penge til finansiering af investeringer. Derfor er vi imod.

Jeg kunne i øvrigt godt tænke mig at spørge hr. Søren Kolstrup, hvis det er muligt at gøre det, hvordan og hvorledes hr. Søren Kolstrup forestiller sig, at man kan have et variabelt kørselsafgiftssystem og et bompengesystem samtidig, om ikke der er bare en lille smule ansats til, at det her er på kanten af at være i overensstemmelse med den finanslovaftale, vi har.

Den fg. formand (Jytte Andersen):

Så er det fru Lis Greibe som ordfører.

Lis Greibe (S):

Vi behandler her et meget detaljeret beslutningsforslag fremsat af Enhedslisten. Forslaget har tidligere været fremsat i næsten samme form, og Folketinget har årligt diskuteret spørgsmålet om bompenge.

Enhedslisten mener at have fundet løsningen på de særlige trafikale udfordringer, som hovedstadsområdet og Århus står over for, idet det fremsatte beslutningsforslag i sin hovedformulering ikke blot pålægger regeringen at undersøge de mange problemer, der ville opstå i forbindelse med etablering af et elektronisk betalingsystem, det pålægger direkte at gennemføre en projektering. I bemærkningerne til hensigtsrklæringen er dog ordet analyse benyttet, men hovedindtrykket er, at Enhedslisten føler sig helt overbevist om, at de har lagt et guldæg, og at

dette nok kan udnyttes efter den foreviste model.

Begrundelsen for fremlæggelsen er, som også nævnt af trafikministeren, at vi skulle have en voksende biltrafik i de store byområder, hvilket ikke er rigtigt set inden for det sidste år, hvor trafikken i København og Århus er faldet i bykernen.

Men dette skal nu ikke gøres til et kardinalpunkt, for vi er i Socialdemokratiet enige med Enhedslisten i, at der skal sættes ind for at begrænse bilstrømmen til bykerne. Vi er også i Socialdemokratiet meget opmærksomme på de miljømæssige konsekvenser, luftforurening, støj, de planmæssige uheldige følger i vores smukke byer osv., og vi har også gjort meget for netop at dæmpe op for netop denne uheldige udvikling.

Oslo-modellen bliver nærmest fremlagt som en frelsermodel. Jeg vil ikke gå ind i den meget uddybende tekniske beskrivelse af dette system, men blot gøre opmærksom på, at geografien i Oslo slet ikke er sammenlignelig med forholdene i f.eks. København. Dette er der delvis forsøgt taget højde for i forslaget ved etablering af mange flere kontrolporte, men man glemmer, at indførelsen af bompenge medfører en ret omfattende omlægning i det københavnske midtområde med afsmittende virkning langt ud af byen.

Jeg vil ikke afvise, at man teknisk kunne etablere et betalingssystem ved at lægge en elektronisk mur rundt om byerne, men det ville ikke være den simple løsning, som beslutningsforslaget forsøger at give indtryk af. I øvrigt mener jeg ikke, at bompenge vil fungere retfærdigt, og jeg behøver vist ikke her at spørge Enhedslisten om, hvem de tror, der vil kunne få refunderet bompengseudgifterne over firmaregnskaberne.

Vi må finde andre metoder til at forhindre, at vore byer propper til med biler og dermed, ud over at få store miljøproblemer, mister deres charme og muligheden for at være ønskværdige for mennesker at bo og leve i.

Og heldigvis sker der løbende meget på området. Både Københavns Kommune og Århus har i diverse rapporter belyst de trafikale forhold med det formål trafikalt at fredeliggøre bykerne. Dette analysearbejde udløser dog ikke en politisk opbakning til bompengesystemer, og dette måtte vel ellers være den første forudsætning for, at vi kastede os over netop denne løsningsmodel.

Vi mener i hvert fald i Socialdemokratiet, at der som minimum bør foreligge et lokalt ønske om at indføre systemer med ren lokal virkning,