

på indfaldsvejene og de krydsveje, der ligger i København, så ville hr. Søren Kolstrup finde ud af, at der næsten er 100 kombinationsmuligheder, og/eller at man skal til at lukke et meget stort antal veje for at gennemføre denne kontrol. Derfor opgav man det, dengang det virkelig var en realitet, at det skulle gennemføres.

Jeg kan ikke støtte det forslag her. Det er igen en af venstrefløjens jagter på bilismen med henblik på, at den skal være dyrere.

Jeg siger bare: Det her giver jo et sted mellem 1,7 mia. kr. og 2,1 mia. kr., afhængigt af hvordan bilisterne reagerer, men hvordan vil det københavnske og det århusianske erhvervsliv reagere ved yderligere omkostninger? Hvordan ser vi her i København på, at svenskerne ikke vil tage bilen med til København, fordi det er for dyrt at parkere?

Jamen det er jo altså bare et symbol, men det er selvfølgelig fuldstændig ligegyldigt for Enhedslisten, hvordan det går med samfundet.

Bare man har sin idealisme i behold, kan man gennemføre hvad som helst, og det er det her jo et tydeligt eksempel på. 2 mia. kr. eller deromkring vil det koste bilisterne ekstra, uden at det giver noget.

Så vil jeg da alligevel trods alt hellere høre på ministerens snak om de andre tiltag, der kan gennemføres her i København.

**Den fg. formand (Jytte Andersen):**

Fru Margrete Auken som ordfører.

**Margrete Auken (SF):**

Nu er det ministerens og de borgerlige ordføreres held, at det er sent, så der er grænser for, hvad vi orker at bukke begge ender sammen på. Det er ellers forholdsvis nemt, vil jeg lige sige.

Det der forslag om bompenge er et, som oprindelig er lavet af Verdensbanken, et glimrende forslag, bl.a. i forbindelse med Singaporemodellen. SF fremsatte det som forslag i 1989 eller 1990, tror jeg, hvor vi havde meget, meget grundige beregninger af, hvordan det skulle laves, hvis det skulle være fiskalt, og hvordan det skulle laves, hvis det skulle have trafikbegrænsende virkning. Bl.a. stod der, at der skulle være forholdsvis høje priser på det, hvis det skulle have trafikbegrænsende effekt og ikke bare være fiskalt.

Følger man Norge, så begyndte det ganske rigtigt, som ministeren siger, med en fiskal hensigt, men man har også haft en anden hensigt, der er blevet udbygget i henhold til dét.

Under konferencen forleden dag herinde om vejafgifter blev der gjort opmærksom på, at et af problemerne ved kørselsafgifter er, at de nok er CO<sub>2</sub>-begrænsende – det er jo selvfølgelig nok derfor, de dårlig nok er nævnt i ministerens oplæg, for man skulle jo ikke risikere at nævne noget, der kunne hjælpe – men de havde meget lidt virkning på trængselsproblemerne i byerne, især hvis de skulle laves simpelt, nu snakker vi altså om kørselsafgifter, og vi ikke skulle have overvågningsproblemer og alle de der andre problemer, som vi er enige om, vi skal afværge i dem.

Et af de forslag, som har været fremme, har været, at man lavede en meget, meget simpel kørselsafgift, som f.eks. at man pillede kilometertælleren ud og så, hvor meget folk havde kørt og så lod dem betale i forhold til dét. Den ville nemlig ikke have nogen speciel virkning, medmindre den blev meget og nok også uacceptabel høj i forhold til landdistrikterne, og den ville næppe have nogen synderlig virkning på byerne. Den kunne så kobles med en bompengeordning, og det er et forslag, som Transportrådet og alle mulige andre har arbejdet med.

Så den latterliggørelse, som Socialdemokratiet og regeringen lægger for dagen, forstår jeg slet ikke, at man vover. Det er kun, fordi det er sent på dagen, så der er grænser for, hvor meget vi orker at tage fat på det.

Vi synes i SF, at Enhedslistens forslag er fornuftigt. Nu er det jo som sagt også et forslag, vi oprindelig har haft, så det ville være tumpet ikke gøre det. Vi var også nogle af dem, der under finanslovforhandlingerne arbejdede på, om vi dog ikke som et minimum kunne få ind, at de kommuner, der gerne ville, skulle have lov.

Det kan vi så høre nu, at der åbenbart er blevet sådan enighed mellem regeringen, Socialdemokratiet og ikke Det Radikale Venstre, men altså Socialdemokratiet og fru Gitte Lillelund Bech om. Jeg forstår sådan set godt, at der er ikke noget selvstyre her. Der skal vi gøre, hvad vi kan for med forbud at forhindre, at der skulle komme et flertal i København og Århus for den slags. Det er sådan set fair nok.

Venstre elsker mange biler. De synes, at byer, hvor biler holder snude ved snude, er gode byer, det er dejlige byer. Det er Venstres model. Det er ikke Socialdemokratiets model, nej, det er ikke Socialdemokratiets model, men det er Venstres model. Det er en drømmeby, en by, der er gang i. Det er der, hvor de alle sidder fast i én stor