

klump. Det er en by, der er gang i. Det er Venstres drøm.

Det er ikke Socialdemokratiets. Det ved jeg godt. Og derfor undrer det mig jo, at Socialdemokratiet ikke arbejder mere konstruktivt med, hvad man faktisk kan gøre for at begrænse de gener, som alle mennesker bortset fra nogle ganske få af dem, der faktisk lever i byerne, græder over, og spørger, hvorfor der ikke er nogen, der efterhånden begynder at gøre noget ved det her.

Vi kan også – der er andre veje – begrænse parkeringen dramatisk. Det ville forudsætte, at politiet f.eks. overholdt vores parkeringsrestriktioner. Det gør de jo ikke. 10-meters-parkering er ikke noget, som bliver taget alvorligt i Københavns Kommune og de andre kommuner. Det tror jeg også, at fru Lis Greibe er klar over. Man kunne jo tage fat på den private parkering i byerne, altså erhvervsparkeringen derinde, som altså har en meget stor del af de problemer.

Jeg tror også, at Enhedslisten vil være enige med os i, at de der tiltag på anden vis ville være nogle glimrende måder at gå og gøre det her på. Men jeg vil bare lige sige, at der her altså har været et langt, seriøst arbejde om bompeng, som Transportrådet har arbejdet grundigt med, som man har arbejdet grundigt med ude på DTU, og som har været koblet på en række fornuftige forslag og er noget, vi har gået ind for i tidens løb.

Så SF synes, at den model, som Enhedslisten har fremlagt, så vidt jeg kan se på de gennemregninger, der har været i forhold til, hvad den skal kunne i forhold til Oslomodellen, ser fornuftig og ordentlig ud, og vi støtter den naturligvis, og det har ikke en bønne med forligsbrud at gøre. Så kunne man da snarere tage den der handlingsplan, vi fik stukket ud i går, hvor man har tilsidesat alle aftaler og vedtagelser af Folketinget. Det vil jeg ikke kalde forligsbrud. Det er sådan nogle brud på, hvad vi har vedtaget herinde. Det er noget andet.

Men jeg synes, det er et godt forslag, Enhedslisten har lavet, og SF støtter det.

(Kort bemærkning).

Gitte Lillelund Bech (V):

Jeg har to spørgsmål til SF's ordfører. Det første er: Hvordan forestiller man sig indførsel af roadpricing i københavnsområdet og samtidig en bompengering? Jeg kan simpelt hen ikke se det for mig. Så jeg vil gerne have uddybet, hvordan det kommer til at se ud.

Og det andet spørgsmål går såmænd på: Hvordan kan SF støtte noget, der hævdes at flyt-

te personer over i den kollektive trafik, når man samtidig fra Oslo kan dokumentere, at dette ikke er tilfældet?

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Altså det første er meget nemt. Det prøvede jeg sådan set at forklare. Hvis man tog en simpel roadpricingmodel, der altså er kilometerafhængig, er afhængig af, hvor meget har man kørt – vi behøver ikke at interessere os for, om udlændinge kunne komme med, det er en begrænset sammenligning – så lad os sige, at vi tager aflæsning af kilometertælleren, sådan gør vi, og det betaler man afgift for, så er det en måde at komme uden om benzinprisproblemet på i forhold til grænsehandel.

Fru Lis Greibe behøver ikke at se helt lamslået ud. Det er faktisk igen foreslået ude fra DTU, fra transportforskningen. Ja, ja, der er selvfølgelig mange idioter i verden, men det er altså dem, der plejer at arbejde med det, dem, der tager de her problemer alvorligt, der har foreslået det.

Men det kan sagtens lade sig gøre. Vi går ind og laver en simpel kørselsordning, og så begrænser vi i byerne. Det kan sagtens lade sig gøre.

Det, der er sket i Oslo, er jo, at det først og fremmest ifølge en gammel tradition i Norge har været et infrastrukturinvesteringssystem. Det er blevet brugt til en dramatisk forhøjelse af infrastrukturen plus koblet med tilstrækkelig høje afgifter. Det er noget, der ligger helt tilbage fra Verdensbankberegningerne, at hvis ikke afgifterne er høje, så har de næsten ingen trafikbegrænsende effekt. Og det er altså det, der har været pointen i den norske model også.

Den fg. formand (Jytte Andersen):

Så er det næste ordfører, fru Birthe Skaarup.

Birthe Skaarup (DF):

Da vores ordfører ikke er til stede, skal jeg fremføre følgende:

Danske bilister betaler i forvejen meget høje afgifter for at anvende bil, dels i form af registrerings- og vægtafgift, dels i form af meget høje afgifter på benzin. Og endelig ved vi også, at mange bilister betaler parkometerpenge for at få lov til at parkere både i Århus og i København. Skal bilisterne nu også til ud over det at betale parkometerafgift både inde i København og i Århus til at betale bompeng? I Dansk Folkeparti mener vi nej.