

en domstol, men det må jo så være fornuftens og rimelighedens domstol.

CD er tilhænger af, at den kollektive trafik støttes af offentlige midler. CD er tilhænger af, at skatterne, der direkte er pålagt bilisten, bruges til mangfoldige andre formål. Men at sige, at de bilister, som betaler tredobbelt brugerbetaling, nemlig tre gange det, som bilisten samlet koster samfundet, ikke har været med til at finansiere det vejnet, de skal køre på, burde man ikke kunne.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Det var nu strengt taget heller ikke det, jeg sagde. Vi kan have en diskussion om, hvorvidt de penge, der betales i afgifter, dækker de kolossale omkostninger, der er i ulykker og støj osv. Der har EU altså en anden beregning end hr. Arne Melchior. Det er én diskussion.

Og så er der altså en diskussion om finansloven. Jeg kunne jo også godt komme og sige: Jeg betaler skat til ditten dytten datten, og så skal det være mig, der afgør, hvad det så skal det være, jeg får for mine skatte kroner i den anden ende.

Det, vi kan konstatere, er, at bilafgifterne og alt, hvad vi nu ellers måtte regne med, er brugt. Det, der er sket i det her forlig, i modsætning til da vi lavede forliget i 1999, er, at der ikke er sat en krone af i aftalen med regeringen. Vi måtte finansiere krone for krone. Vi måtte ud og slagte Københavns Havn. Vi måtte lave alt det der for at få det her igennem. Og hvis hr. Arne Melchior kan huske det, var det, Venstre og De Konservative sagde dengang, da togrevisionen kom, og de blev sat af, at de troede, de kunne køre på fri-billet.

Det har de fået lov til med motorvejsforliget. Det fik de jo ikke lov til i sin tid med jernbaneforliget, da vi skulle opgradere jernbanerne. Det er det, jeg drøfter. Jeg drøfter ikke, hvorvidt det er synd eller ikke synd for bilisterne, at der er en afgiftsstruktur på bilerne. Det er en helt anden diskussion.

Klaus Kjær (DF):

Enhedslisten forsøger med dette beslutningsforslag at tage patent på en trafikløsning for hele hovedstadsområdet.

Intentionerne bag beslutningsforslaget er beskrevet meget nøjagtigt på side 3, hvor det anføres, at forslagsstillerne med deres betragtninger mener, at der skal påbegyndes investeringer,

som kan fortrænge biltrafikken i hele Storkøbenhavn og overføre denne til kollektiv trafik, cykel og gang.

En sådan ensidig løsning af problemerne i hovedstadsområdet kan Dansk Folkeparti naturligvis ikke medvirke til.

Beslutningsforslaget indeholder en hel buket af forslag vedrørende kollektiv trafik, samtidig med at det anføres, at det er nødvendigt med indgreb over for selve biltrafikken f.eks. i form af bompunge, færre p-pladser og trafikdæmpende reguleringer.

Vi er enige i, at der er behov for et mere smidigt kollektivt trafiksystem, større fremkommelighed og nemmere omstigningsmuligheder. Men vi mener også, at der skal være plads til privatbilismen, således at der indføres optimale forhold både for de borgere, som ønsker at benytte sig af den kollektive trafik, og for de borgere, som fortsat ønsker eller er nødt til at anvende egen bil.

Hvordan har Enhedslisten i øvrigt tænkt sig, at f.eks. et ikke så uvæsentligt moment som varettransport til og fra hovedstaden skulle kunne foregå uden benyttelse af bil?

Der er naturligvis elementer i beslutningsforslaget, som Dansk Folkeparti ser positivt på, men om den endelige løsning skal være som foreslået af Enhedslisten, må bero på nogle nærmere konkrete overvejelser omkring styrkelse af den kollektive trafik, herunder kvaliteten, sammenholdt med mulighederne for fortsat at kunne benytte bil.

Dansk Folkeparti kan i hvert fald ikke støtte en sådan samlet pakkedløsning, som beslutningsforslaget er udtryk for.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Dansk Folkeparti er mig bekendt et af de partier i Folketinget, der har interesseret sig utrolig meget for fremkommelighed og regularitet i togtrafikken.

Indebærer dette synspunkt ikke, at det er utrolig vigtigt, at vi gør noget samlet ved regionaltrafikken, at vi samlet får et løft for Nordvestbanen, Sydbanen, at vi får en effektiv regional-togtrafik mellem Roskilde og København – vi foreslår så også til Køge – at vi får kapaciteten udvidet omkring Københavns Hovedbanegård, så den kan klare de kommende tider?

Er det ikke korrekt opfattet, at dette synspunkt faktisk ligger i forlængelse af, hvad