

torv, Østerbro, Nørrebro, Frederiksberg og Vesterbro.

Derved vil vi i tilslutning til de eksisterende metrostrækninger få mulighed for at transportere utallige borgere til og fra og rundt i kommunen på en nem og effektiv måde. Dertil kommer, at trængselsproblematikken på vejnettet til og fra København bl.a. løses med en udbygning af motorvejsnettet, som er et led i den store trafikaf-tale med Dansk Folkeparti og Det Radikale Venstre.

Beslutningsforslaget fra SF bærer præg af, at selv om man har skiftet trafikordfører, så mener man altså stadig væk i SF, at kollektiv trafik er det eneste saliggørende, og at privatbilisme i videst muligt omfang bør begrænses. Den opfattelse deler vi i Venstre bestemt ikke. Vi ønsker at give borgerne friheden og fleksibiliteten til selv at vælge transportmiddel, hvad enten det er kollektivt eller privat.

Derfor ser vi ingen grund til at støtte SF's beslutningsforslag om kommunal adgang til at indføre trafikbetalingssystemer, så vi vil afvise forslaget.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Der er nogle korte bemærkninger. Først hr. Lidegaard.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Jeg bemærkede mig, at Venstres ordfører ikke umiddelbart virkede lige så fundamentalistisk i sine holdninger til roadpricing som sådan, som trafikministeren giver udtryk for at være. Kan jeg på den baggrund konkludere, at selve princippet om på et tidspunkt at få en mere intelligent vejafgift til erstatning af den nuværende, ikke for at få en højere samlet afgift på køretøjer, men for simpelt hen at få et bedre reguleringsmiddel, afviser Venstre ikke principielt, men kun den her foreslåede model?

(Kort bemærkning).

Gitte Lillelund Bech (V):

I Venstre har vi ikke nogen planer om at indføre roadpricing nu og her, det må jeg sige. Vi er opmærksomme på, at Tyskland har indført roadpricing på tung lastbiltrafik, og det følger vi nøje, men vi har ingen forslag om, at man skal indføre tilsvarende herhjemme.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Det kunne være utrolig spændende at høre, hvad begrundelsen for det er, da erhvervet selv har foreslået det, fordi det vil give en CO₂-reduktion for transportsektoren på 15 pct., og fordi det ikke ville betyde en stigning i udgifterne for erhvervet, men udelukkende en langt bedre model, der ville øge incitamentet til effektivt at køre i lastbil. Er den eneste grund til det her regeringens skattestop, for så må jeg sige, at så håber jeg bestemt, at De Konservative får held med at bryde det skattestop, som de har foreslået, for det er da ikke nogen saglig begrundelse.

(Kort bemærkning).

Gitte Lillelund Bech (V):

Som sagt vælger vi i Venstre at følge de tyske erfaringer meget, meget tæt. Vi ved, der har været problemer i Tyskland med hele introduktionen, så derfor ønsker vi at følge erfaringerne fra Tyskland, før vi lægger os fast på, hvad man gør herhjemme. Men vi har ikke p.t. nogen planer fra Venstres side om at indføre roadpricing.

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Fru Gitte Lillelund Bech havde en meget særegen beskrivelse af trafikmønstret i hovedstaden, for hun mente, at man skulle bygge cityringen, og for åbenbart at få så mange biler som overhovedet muligt pumpet frem til de stationer, som kommer på den nye cityring, skal man så lave en hel masse motorveje ind til byen. Hr. Hækkerup har allerede spurgt, hvor alle de biler så skal parkere.

Mener fru Gitte Lillelund Bech i ramme alvor, at det er Venstres perspektiv for trafikudviklingen i hovedstadsområdet, at der skal bygges motorveje, så der kan pumpes så mange biler som overhovedet muligt ind til cityringen. Er det visionen?

Kl. 19.30

Jeg vil gerne sige, at så må vi have trafikministeren til at lave en analyse af, hvor mange biler der så skal være kapacitet til at få ind og ud af midtbyområdet i København og få parkeret osv., og hvor de skal være.

Det lyder ikke ret gennemtænkt. Jeg håber ikke, det er udtryk for en gennemtænkt tanke, for det ville da være frygteligt at forestille sig,