

der kommer i Danmark. Vi ved også, at det har givet anledning til trængselsproblemer. Og det er selvfølgelig en situation, man bør overveje og forholde sig til.

I en række storbyer er der nævnt at der er gennemført konkrete tiltag. Wien er nævnt. Vi ved, at Oslo for lang tid siden har indført en betalingsring. Trafikudvalget har været i London for godt et år siden og set på den betalingsordning, der er, når man kører ind i det centrale London, i øvrigt en meget succesfuld betalingsordning, der gør, at folk – de, der kommer udefra – betaler for at køre ind i det centrale London, hvilket har reduceret trafikken. Ikke bare biltrafikken har nydt godt af det, men også bustrafikken og den kollektive trafik har nydt virkelig fremme inden for Londons område.

Vi ved, at Stockholm er på vej til at indføre det londonske system. Vi ved, at Singapore har et system, der påvirker trafikken, et betalingssystem både via hvilken vej man kører indad, og hvornår på døgnet man kører ind. Det er selvfølgelig også erfaringer og overvejelser, der bør indgå i vurderingen. Det er jo allerede en form for roadpricing. Og endelig ved vi jo, at Tyskland har påbegyndt et roadpricingsystem. Jeg er helt enig med fru Lillelund Bech i, at det ikke fungerer godt nok endnu. De tekniske erfaringer er ikke på plads, men systemet er på vej, og der er ingen tvivl om, at i løbet af et års tid vil det fungere fuldkomment. De danske lastbiler vil være inddraget under det, og i løbet af nogle få år kommer vi til at overveje et helt tilsvarende system herhjemme, hvad enten vi vil det eller ej. Det er den udvikling, vi står over for.

Kl. 19.40

Samtidig vil jeg sige – så er det også sagt – at et betalingssystem som det, der er foreslået her, selvfølgelig kun er en del af løsningen. I London har man kunnet klare problemstillingen ved at lede trafikken uden om London, og hvordan vil man løse spørgsmålet i København? Hvordan vil man sikre sig, at der sker en afvejning af f.eks. en havnetunnel eller andre tunneler i København, der gør, at trafikken hurtigt og let kan glide under jorden og på den måde ledes uden om byen?

Vi kan ikke støtte beslutningsforslaget, som det foreligger, og det skyldes flere ting i det. Jeg har påpeget, at det næppe skal være en kommunal beslutning, fordi de investeringer, der i øvrigt skal til, bør være statslige, fordi deres natur og størrelse er statslige. Vi synes også, det bør være staten, der får provenuet, og at det derfor

nærmere bør være en statslig beslutning, og vi finder ikke, at det er fornuftigt, når man bare siger, at provenuet skal anvendes til den kollektive trafik. Det kan efter vores opfattelse anvendes på mange andre områder.

Men vi er altså, som jeg sagde tidligere, sympatisk indstillet over for forslaget. Vi synes, det er en god idé at arbejde videre med det, og vi vil gerne sammen med SF og andre partier, der allerede har udtrykt en tilsvarende holdning, være med til at stille en række spørgsmål til ministeren, der gør, at vi kan få belyst de muligheder, der er, for at vi kan være med til at sikre, at Danmark ikke ender i den situation med trafikophobning i de store, centrale byer, som vi har set i udlandet.

(Kort bemærkning).

Gitte Lillelund Bech (V):

Med den meget store sympati, hr. Hækkerup på vegne af Socialdemokraterne udtrykker for dette forslag, må jeg forstå det sådan, at hr. Hækkerup synes, det er meget sympatisk at pålægge borgerne ekstra skatter. Er det rigtigt forstået?

(Kort bemærkning).

Klaus Hækkerup (S):

Jeg vil bare sige, at jeg aldrig nogen sinde har forstået Venstres holdning til skatter. Hvorfor kan man ikke, hvis man sætter én skat ned og derved reducerer provenuet, sætte en anden skat op, så man får det tilsvarende provenu ind, hvis det er en fornuftig adfærd? At Venstre er så meget beton og stenklipper, at man overhovedet ikke kan tænke konstruktivt om skatterne, så selv skatteløsninger, der er provenuneutrale, er et fyord for Venstre, synes jeg simpelt hen er uintelligent.

(Kort bemærkning).

Gitte Lillelund Bech (V):

Jamen det, der er tale om i forslaget her, er jo lige præcis, at det ikke er skattemæssigt provenuneutralt. Der er tale om, at for at kunne lave ekstra investeringer i forskellige anlæg og i kollektiv trafik skal bilisterne pålægges ekstra afgifter eller ekstra skatter, men hvis det er i tråd med hr. Hækkerups partis intelligente skatteloft, er jeg da glad for at have fået det bekræftet.

(Kort bemærkning).

Klaus Hækkerup (S):

Jeg har kun én bemærkning, og den er i virkeligheden allerede gjort af hr. Keld Albrechtsen. Jeg