

Radikale og Socialdemokratiet også er villige til at gå ind og overveje modeller.

Til gengæld er det dybt overraskende for mig, at regeringsblokken reagerer ved at gå fuldstændig i forsvarsposition, sådan som det er sket her i debatten i dag. Det er ganske besynderligt efter min opfattelse, at ministeren i den grad ønsker at udsende et signal om, at han er helt ude af trit med den europæiske debat.

Jeg havde ellers opfattet ministeren som en minister, der gerne ville være europæisk og holde lidt trit med sine kolleger i EU's Ministerråd, men her kan man altså fornemme, at ministeren har fundet en sag sammen med hr. Poul Fischer. Jeg kan se, at de to herrer er i overordentlig hyggelig samtale og næppe rigtig følger debatten i øjeblikket. Men jeg vil sige, at det er overraskende for mig, at ministeren vælger den her lejlighed til at komme med et så – ja, undskyld udtrykket – bagstræberisk signal, for vi har set, hvordan det i London har været en succes.

Vi har set, at overborgmesteren i London er blevet genvalgt på faktisk at indføre et betalingsystem, og derfor forstår jeg ikke, hvorfor ministeren er så rædselsslagen ved tanken om at præsentere sådan et forslag for vælgerne. Erfaringerne fra London viser, at det kan en politiker altså godt slippe af sted med.

Nu ved jeg ikke, om det er provenuneutralt i London, det har jeg faktisk ikke undersøgt. Jeg vil sige, at det fra Enhedslistens side ikke er et krav, at det skal være provenuneutralt, men hvis det var sådan, at det var en betingelse for regeringen, at pengene ikke skulle føre til en samlet forhøjelse af afgifterne på bilerne, så kunne vi da godt opfylde det ønske. Derfor er det besynderligt, at regeringen går helt i baglås og slet ikke engang er indstillet på at ville diskutere at lave roadpricing, ikke tvinge nogen til det, men bare foretage den udvidelse af det kommunale selvstyre, som ligger i det her forslag.

Regeringspartierne har meget med at snakke om kommunalt selvstyre, men når det kommer til reelt at indføre kommunalt selvstyre, er man ikke klar. Så er det staten, der dikterer, og her er det altså staten, der dikterer, at Århus Kommune og Københavns Kommune ikke må, selv om de eventuelt gerne selv ønskede det.

En ting er så, at man ikke vil hjælpe dem, at man kræver, at provenuer skal neutraliseres, og stiller alle mulige betingelser. Det kunne vi godt diskutere, men det er da ubegribeligt, at man ikke er indstillet på at imødekomme den lille udvidelse af det kommunale selvstyre på et –

hvis det endelig skal være – provenuneutralt grundlag.

Samtidig siger hr. Poul Fischer, at Københavns Kommune skal stille med parkeringspladser. De skal gøre alle mulige ting, som hr. Poul Fischer kan skælde ud over at Københavns Kommune ikke har gjort, men ret til at få tingene til at hænge sammen, til at få en kommunal fuldmagt, der gør det muligt bare at imødekomme nogle få af alle kravene, må Københavns Kommune og Århus Kommune ikke få. Det er da en mærkelig opfattelse.

Derfor vil jeg håbe, at det her er udtryk for, at der snart skal være valg og regeringen frygter den del af vælgerkorpset, som er den mere velstillede del med de store biler. Man er bange for, at man ikke får deres stemmer, og derfor vælger man på denne side af valget den her afvisende holdning over for al nytænkning. Der må vi så håbe, at hr. Poul Fischer og ministeren – nu er det ikke sikkert, at ministeren til den tid er minister, det er jo langt fra sikkert – i hvert fald vil se lidt mere positivt på det, når der ikke længere ligger valgtaktiske overvejelser bag ved det.

Kl. 20.30

Men jeg forstår ikke, at ministeren i den grad bringer sig ud af trit med den almindelige europæiske tankegang, og man skulle da også tro, at han havde drøftet det med sine kolleger.

Vi er i Enhedslisten opmuntret af debatten her i dag, for den her tanke får stadig større opbakning her i Folketinget, og hvis det kommende folketingsvalg går, som vi ønsker det, tegner der sig et muligt flertal i et nyt Folketing efter valget, sådan at vi kan komme i gang med det her. Så det er – for at sige det på jysk – alt i alt ikke så ringe.

Formanden:

Tak til hr. Keld Albrechtsen. Så er det ordføreren for forslagsstillerne, hr. Poul Henrik Hedeboe.

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Det her forslag har vi fremsat, fordi vi har oplevet en nødvendighed i det. I København har vi fra 1990 og frem til nu oplevet en stigning på 30 pct. i biltrafikken, og der er simpelt hen grænser for, hvor meget plads der er. Den kollektive trafik kører langsommere. En metro- og en S-togsløsning gør den ikke langsommere, men infrastrukturen imellem gør det, og det går i stå.

Der er taget konsekvenser af det i andre byer i andre lande, der har de samme problemer. London er det eksempel, vi hører mest om, men der