

trosystem vil tage omkring mellem 400.000 og 500.000 mennesker hver dag, siger det jo sig selv, at man så har hjulpet infrastrukturafviklingen, altså trafikafviklingen, i København umådelig meget, når det til sin tid er færdigt. Og det er jo en del af den plan, som København har sammen med staten.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Jeg tror, man med fordel kunne udarbejde en fælles regional plan. Men lad det ligge. For ministeren sætter jo hovedet på sømmet, når han siger, at det må kommunerne selv om. Men det er jo netop det, regeringen ikke vil lade kommunerne selv om.

Det var sjovt, at det kom som en rygmarsvrefleks fra statsministeren, da han blev spurgt på et pressemøde: Hvem skal egentlig bestemme, om der skal være f.eks. en betalingsring om København? Ja, det skal københavnernes selv, det skal de politikere, der er valgt i København, det skal de borgere, som kører til og fra hovedstadsområdet.

Det her forslag går jo ikke ud på, at man skal gøre det. Det her forslag går jo netop ud på, at de folkevalgte politikere, der er valgt det pågældende sted, må træffe den beslutning, nøjagtig som ministeren selv lægger op til. Og det er derfor, jeg har sådan lidt svært ved at forstå, hvorfor man vil lukke for muligheden. Burde det ikke være op til, om jeg så må sige, netop de regionale myndigheder selv?

(Kort bemærkning).

Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):

Det, jeg svarede hr. Martin Lidegaard på før, var, om kommunerne måtte lave en samlet plan, og det må de naturligtvis.

Men regeringen siger, at man ikke må lave et bompengeligende system eller trafikbetalings-systemer, fordi det vil give en skatteskrue, der bare kan drejes på og drejes på og drejes på. Og som jeg sagde i min tale, synes vi, at bilisterne er belastet hårdt nok med skatter og afgifter.

(Kort bemærkning).

Eigil Andersen (SF):

Jeg vil gerne spørge ministeren, om det er borgerlig-liberal politik, at man ikke vil indføre en mulighed for, at den enkelte kommune kan bestemme, om den vil indføre bompenge eller ej.

Jeg tænker bl.a. på, at Århus' borgmester, som tilhører partiet Venstre, er tilhænger af, at der bliver indført den her mulighed. Det er jo, fordi hun kender den trafikale virkelighed i Århus, som er, at der er et stort behov for, at der bliver indført en mulighed mere for at begrænse biltrafikken og forbedre forholdene for cyklister og den kollektive trafik. Man skal jo huske, at 40 pct. af de danske husstande slet ikke har bil.

Det, jeg vil spørge ministeren om, er, om det på den måde er udtryk for frihed og liberalisme, at man vil forhindre kommunerne i at have den her valgmulighed.

(Kort bemærkning).

Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):

Det er det samme spørgsmål, jeg har fået to gange før, og svaret er det samme. Ja, det er ønske om ikke at lægge yderligere skatter og afgifter på bilisterne og så alle de ting, jeg fremhævede i min tale.

(Kort bemærkning).

Eigil Andersen (SF):

Altså i forhold til hvad en bil koster, og at mange mennesker i forvejen ikke har råd til at købe en bil, så er de afgifter, vi her taler om, jo af en meget, meget lille størrelse.

Jeg vil gerne spørge ministeren: Hvordan ser ministeren på de miljømæssige fordele i form af mindre forurening, der kunne opnås, ved at man fik begrænset biltrafikken? Hvordan tæller det aspekt i ministerens overvejelser?

Kl. 10.10

(Kort bemærkning).

Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):

Det er bestemt noget, der indgår i enhver regerings overvejelser og ikke mindst i denne regerings overvejelser. Men vi mener ikke, at dette her er den rigtige måde at løse det på.

(Kort bemærkning).

Rune Lund (EL):

Jeg bliver nødt til at vende lidt tilbage til det der med, om kommunerne selv skal bestemme, eller de ikke skal bestemme, for hr. Poul Henrik Hedeboe spurgte jo før, om man ikke kunne indføre de her systemer, hvis der blev kompenseret på en anden måde i form af andre afgifter, sådan at det var afgiftsneutralt, om man så må sige, men samtidig havde en meget regulerende effekt.