

regioner, sådan at de politikere, der indfører det, også er dem, der står til ansvar over for vælgerne.

Det tredje er, og det er jo den store diskussion, for det er en svær diskussion: Hvad gør vi med provenuet? Jeg forstår sådan set godt de borgerlige politikere, der herfra har spurgt: Er det her ikke bare endnu en skatteskrue, og hvordan sikrer man, at dette her ikke pludselig bliver brugt til vuggestuer og børnehaver osv., for så er vi ude i noget, der er lidt svært at styre?

Men hos os skelner vi i hvert fald meget imellem skatter og brugerafgifter. Og det betyder altså, at hvis man får et provenu ind på det her, så skal de penge være øremærket til noget, som de, der betaler brugerafgiften, får eksplicit glæde af. Men det er svært at gøre lokalt, det erkender jeg. Hvis man indførte en roadpricing på landsplan – og derfor er vi mest tiltalt af den tanke – så kan man nemlig bare fjerne vægtafgiften i stedet for, og så kan vi gøre det helt provenuneutralt.

Det er svært at gøre lokalt, fordi de pendlere, der kører frem og tilbage til København, jo bor både uden for og inden for København. Hvad kan man så gøre? Ja, så er vi indstillet på at sige, som man f.eks. har gjort i Oslo – nu leger jeg bare med en tanke – at alt det med at lave en havnetunnel i København eller at lave en ekstra metro eller anden form for kollektiv trafik altså alt sammen er noget, der vil lette de pendlere, der betaler brugerafgiften. Hvad nu, hvis vi lavede en samlet plan og sagde: Nu bygger vi de store anlæg, og så sætter vi, om jeg så må sige, bilringen ind efter Oslos forbillede, når anlægene står færdige, sådan at folk kan se, hvad de har fået for deres penge. Og så bruger vi provenuet derfra til det.

Jeg tror, men det er altså min egen erfaring fra min snak med dem fra Køge og Roskilde, der sådan bruger mellem en halv og en hel time på at sidde og glo ude på motorvejen hver morgen, at hvis de skulle betale – nu nævner jeg bare et beløb – en tyver for at blive fri for det, så gjorde de det gladelig.

Det her er jo faktisk at sige nej til en service for borgerne, det er at sige nej til en bedre trafikafvikling på forhånd. Men som sagt vil vi gå positivt ind i diskussionen om det her beslutningsforslag. Vi synes i hvert fald også, at det er noget, som Folketinget ikke skal bremse for at man laver forsøg med. Det er sådan en mærkelig rigid holdning, at man slet ikke vil snakke om det herinde, og at man slet ikke vil give nogen lov til at eksperimentere med det.

Men vi synes, det kræver en samlet plan for hovedstadsområdet. Vi synes, at det skal sikres, at det provenu, der kommer, på den ene eller den anden måde kan føres tilbage til dem, der betaler det, og vi synes, at vi måske skulle begynde at have lidt mindre ideologi og religion i denne her debat og lidt mere saglighed.

(Kort bemærkning).

**Eigil Andersen (SF):**

Det er et meget kort spørgsmål. Vil ordføreren på tilsvarende måde så også være med til, at der kan udarbejdes en samlet plan for forholdene i Århus Kommune?

(Kort bemærkning).

**Martin Lidegaard (RV):**

Jamen det ligger selvfølgelig i sagens natur. Nu har jeg fokuseret på København, og det er heller ikke pænt af mig, men det har man jo en tilbøjelighed til, når man nu står i København.

Men det her gælder selvfølgelig, og det gør forslaget også, det er en væsentlig pointe, så jeg er glad for spørgsmålet, alle større byer i Danmark, der måtte finde det relevant at arbejde med noget sådant, herunder selvfølgelig også Århus.

**Formanden:**

Tak til hr. Martin Lidegaard. Så er det hr. Rune Lund som ordfører.

KL 10.55

**Rune Lund (EL):**

I Enhedslisten er vi glade for, at vi nu kan få denne her meget nødvendige diskussion en gang til. Vi har haft den før, det er en genfremsettelse af et forslag fra SF, som vi også støttede sidst, og det ligger fint i tråd med nogle af de tanker, som vi også har haft i Enhedslisten i mange år, og ligger fint i tråd med de tanker, som lå i et forslag, vi fremsatte allerede i 2001, om anlæg af bompengesystemer i Århus og København. Så vi kan støtte det her forslag.

Sagen er jo, at det her forslag på linje med de tanker, som også eksisterer i Enhedslisten, jo er tanker, der er forud for vores tid, og vi må konstatere, at mange af de partier, som har udtalt sig kritisk over for det her i dag, i virkeligheden er bagud for deres tid. Det er en bagstræberisk holdning, som ikke vil gribe fat i de muligheder, der eksisterer, og som er blevet udnyttet med stor succes i f.eks. Oslo og London.