

barriere for forslaget, at det er SF, der fremsætter det. Det håber jeg ikke, for der er ingen tvivl om, som hr. Rune Lund også sagde her til sidst, at det her kommer.

Det sidste sted, der er indført roadpricing, er faktisk ganske for nylig i Stockholm. Jeg ser, at Venstres ordfører nikker, så det er kendt viden. Det mest kendte eksempel er London, og hvis man kigger på den proces, var det en stor kamp, da det blev indført. Det var en meget rabiart politik fra Labour, som indførte det derovre, og der var massiv modstand mod det fra erhvervslivet, fra noget i retning af det engelske FDM. Efterfølgende er de organisationer, der var imod, kommet til at elske det.

Der er sket det, at de lastvogne, som bekæmpede det, og som skulle køre ind i London og aflevere deres varer, oplevede, at de skulle betale den daglige halvtredser, men at de sparede mere tid, og at de sparede penge på det, de sparede i tid; det blev en bedre forretning for dem. Efterfølgende er de gået ind for det. Busserne begyndte at køre hurtigere og blev et mere effektivt transportmiddel, så det blev også tilfredsstillende for de folk, der havde hængt i køer, eller som vidste, at det tog uendelig lang tid at komme igennem det indre London.

Så blev der til det her forslag sagt: Jamen København er ikke London. Nej, det er det ikke, men vi har nogle tilsvarende problemer i København. Derfor ved jeg også – jeg vil ikke fremsætte det her hvert halve år derudad – at vi kommer til at se det igen.

Jeg har også lyttet og var specielt glad for den konservative ordfører. Der lå faktisk nogle åbninger for, at der, når vi bredte det her ud på landsplan, var nogle muligheder. Jeg er helt sikker på, at Venstres ordfører, fru Gitte Lillelund Bech – det er altid et svært navn at sige – nu afviser det meget kraftigt, men jeg ser også den der kraftige afvisning som et symptom på, at der nu altså ikke må være nogen tvivl, fordi der lige præcis er rigtig meget tvivl. Der er lige præcis rigtig meget tvivl om Venstres stilling, og det er også vejen frem.

Borgmesterkandidater fra Venstre i de to største byer i landet tigger om at få det her redskab. Statsministeren er åbenbart – muligvis som en fortalelse, men ud af sit hjerte – kommet til at sige, at det her klarer man selvfølgelig på det lokale niveau, og selvfølgelig gør man da det. Venstres ordfører siger, at essensen af liberal politik er skattestop, og det er faktisk overraskende. Det er ikke særlig visionært, det er mere overra-

skende, end det er visionært. Jeg troede også, at liberal politik medførte en vis frihed og en vis selvbestemmelse. Det er så ikke tilfældet her.

Grunden til, at vi fremsætter forslaget nu, var altså i et håb om, at det med den kommende kommunalvalgkamp, som ligger foran os, var det rigtige tidspunkt at gøre det på, fordi der simpelt hen er brug for det redskab derude.

Kl. 11.05

Transportministeren er endnu ikke meget for løsningen, men vi har jo en lang periode foran os, så hvis vi er kreative, kan vi komme med nogle – vi må arbejde med det – ændrede muligheder.

Jeg vil sige, at det her forslag er lagt sådan op, at det faktisk bare er til at brygge videre på. Det er ikke så præcist, og Socialdemokraterne var faktisk imod, at det var lagt så upræcist op, men det var lige præcis, for at vi kunne få handlemuligheder, og for at vi kunne få afsøgt, om der dog ikke var nogen muligheder i det her.

Ministeren – for at vende tilbage til det – siger, at byerne selv må klare deres problemer. Men problemet er jo lige præcis, at de ikke har lov til at klare deres problemer, at de ikke har lov til bruge sådan et redskab her. Folketinget er så i dets nuværende sammensætning ikke parat til at give den ret og lov til de storbyer, som faktisk har nogle problemer. Åbningen var, at vi så kunne lægge nogle restriktioner på, bare vi begyndte at give dem lov til det.

Ministeren siger også, at han er bange for monopoler, og han mener, at en kommende Metrocityring er løsningen. Det mener vi ikke i SF. Vi mener, at det er et nødvendigt redskab for en helhedsplan for København, og vi skal nok komme tilbage med en helhedsplan.

Der er også fra nogle ordførere blevet anført, at man ikke kan indføre det nu, fordi de kollektive trafiklinjer først skal være på plads. Hvis man kigger på de steder, hvor det er indført, kan man faktisk godt starte med at indføre det, for der sker det, at bussystemet begynder at fungere bedre. Når bilisterne flytter sig fra bilerne over i busserne, begynder busserne at køre stærkere, fordi der er mindre trængsel; så det kan vi godt gøre.

Vi er i SF rigtig meget med på, at vi skal udbygge det kollektive system, så det bliver et bedre alternativ, men vi kan godt starte nu. Det viser erfaringerne fra de andre lande.

Jeg er selvfølgelig glad for de meget positive tilsagn, der er kommet. Fra Socialdemokratiet er der et positivt tilsagn om, at vi går videre med