

i Københavns Kommune, og her nævnes der også en række åbne spørgsmål, f.eks. om en betalingsordning skal være baseret på et brobizz- eller et GPS-system.

Kl. 10.55

Der er mange uafklarede spørgsmål, men SF forholder sig ikke til dem. SF kører bare i den rille, de nu engang har lagt sig ned i, og det synes jeg er beklageligt og uhensigtsmæssigt.

Vi kan som sagt ikke støtte det forslag, som SF har fremsat, men jeg vil godt annoncere, at Socialdemokratiet – gerne i samarbejde med andre partier – vil rejse en forespørgsel til transport- og energiministeren om, hvordan det danske samfund kan løse de problemer med fremkommelighed, støj, miljøet i øvrigt og luftkvalitet, som vi kan forudse at det øgede trafikbehov og væksten i trafikken vil give anledning til i de større bycentre. I forbindelse med den forespørgsel regner jeg med, at vi kan få en debat, der bredt belyser alle mulighederne for at løse de problemer, vi står over for på området, og ikke bare det forenkede og langtfra fyldestgørende oplæg, vi har fra SF.

Walter Christophersen (DF):

Med B 4, forslag til folketingsbeslutning om kommunal adgang til at indføre trafikbetalings-systemer, vil Socialistisk Folkeparti igen give kommunerne hjemmel til at indføre betalingssystemer til regulering af trafik og fremme miljøhensyn.

Dansk Folkepartis stillingtagen til roadpricing, bompenge eller lignende foranstaltninger er igen i dag den samme: et klart, et rungende nej. Det er sagt før fra denne talerstol, helt præcist den 13. maj i år.

De danske bilister er nogle af verdens højest beskattede i form af en registreringsafgift på 180 pct., en moms på 25 pct., vægtafgift, benzins- og dieselaftgifter samt ansvarsforsikringsafgift. Det vil således være ganske uanstændigt også at indføre kørselsafgifter for bilisterne. Bilen er og bliver danskernes foretrukne transportmiddel, og arbejdstagernes mobilitet er et af succeskriterierne for det fleksible danske arbejdsmarked, som p.t. er så højt respekteret internationalt.

Den administrerende direktør for Dansk Transport og Logistik har udtalt, at det helt store skrækszenario for transporterhvervet ville være, at vi vender tilbage til middelalderens byporte og lokale told- og skatteopkrævere, fordi det vil være en kolossal klods om benet for en effektiv

transport af varer til og fra byerne i Danmark. Dansk Folkeparti har også bemærket professor ved Center for Teknik og Transport på DTU Otto Anker-Nielsens og trafikforsker ved RUC Lise Drewes-Nielsens kommentar til Jyllands-Posten onsdag den 26. oktober, hvor de siger, at smertegrænsen for Københavns trafik nu er nået. Vi har især bemærket Lise Drewes-Nielsens kommentar:

»Bompenge kan løse nogle af problemerne i København, men ikke nok til at løse trængselsproblemerne. Politikerne bør tænke i at få trafikkanterne over i andre transportformer.«

Dansk Folkeparti er i denne forbindelse positive over for ensartede regler for miljøzoner i byerne og arbejder herfor i Miljø- og Planlægningsudvalget. Dansk Folkeparti er af den opfattelse, at den trafikale infrastruktur i og omkring København, Århus og andre større byer i Danmark skal løses ved massive investeringer i udvidelser og nyanlæg af motorveje og ringveje. Signalerne på vore jernbanestrækninger skal udskiftes og nyanlæg af flere spor foretages. På kort sigt skal den intelligente styring af trafik udvikles yderligere i form af tavler med variable hastighedsgrænser, kømeldinger, koordinering af trafiklyssignaler m.v. Vejdirektoratet og de vejtekniske forvaltninger i storbykommunerne er ganske på forkant med dette.

København, som er hele Danmarks metropol, må rette ind efter biltrafikken, så vel lokalt som for pendlere og transporterhvervet. Nye parkeringshuse og anlæg skal opføres for at imødekomme efterspørgslen.

Kl. 11.00

Den kollektive trafik skal naturligvis effektiviseres og udvikles i takt med disse tiltag. Det er alene prisen for og kvaliteten af den kollektive trafik, der med tiden kan få den til at udgøre et alternativ.

Dansk Folkeparti kan ikke støtte forslaget til folketingsbeslutning.

(Kort bemærkning).

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Er ordføreren opmærksom på, at man i Londonmodellen faktisk har opnået nogle positive gevinster? Bilisterne har selvfølgelig betalt noget, men erhvervsbilisterne, som kører derinde, har oplevet, at fremkommeligheden er blevet så meget større, at det har været en økonomisk fordel for dem at køre derinde.