

man så skal straffes, fordi man tilfældigvis bor i København, eller det kan være Århus eller Odense, synes jeg ikke hører nogen steder hjemme. Jeg synes det er så stor en beslutning, at den bør drøftes her i Folketinget. Det mener jeg altså ikke vi kan lægge ud lokalt og dermed straffe folk økonomisk for at bo i en storby.

(Kort bemærkning).

Rune Lund (EL):

Nu er det i en by som f.eks. København det store flertal, som ikke har en bil. Ud over de gener, der er for bilisterne i øjeblikket, ved at man ikke indfører et sådant system her, som kunne betyde, at der ville blive bedre plads på vejene, så er der altså også en masse mennesker, som benytter den offentlige trafik. Der er en masse mennesker, der som jeg selv cykler hver dag, og som går rundt på to ben, og jeg skal love for, at vi i høj grad er chikaneret af alle de biler, som f.eks. kører rundt i Københavns gader i myldretiden.

Det er en helt forkert fremstilling, som ordføreren for Det Konservative Folkeparti kommer med. Jeg synes, vi hører den ene syge undskyldning efter den anden om, at det er chikane, og at det er det ene og det andet. Det, det i virkeligheden handler om – også for Det Konservative Folkeparti – er, at man er en bremse for de nødvendige miljø- og trafiktiltag, som kunne skabe en forbedring ikke alene for cyklisterne, men også for bilisterne selv.

Kl. 11.15

(Kort bemærkning).

Henriette Kjær (KF):

Det mener jeg ikke. Vi er fuldstændig uenige.

Hr. Rune Lund lyder, som om det kun må være tilladt at køre i bus, cykle og gå i København, og at privatbilisme dybest set er noget, som man ønsker langt, langt væk og langt uden for København. Det kan jeg ikke acceptere. Jeg mener også, at børnefamilier i København skal have lov til og mulighed for at have en bil og have råd til at køre i den.

For det, hr. Rune Lund gør her, er at vende den tunge ende nedad, sådan at det kun er de velbeslæede ungarke, der er ansat i børsmæglerfirmaer, der kan køre i bil inde i København, mens børnefamilierne, der skal ud at købe en brugt Skoda, ikke vil have råd til at gøre det, og det er jeg altså lodret imod.

Fjerde næstformand (Niels Helveg Petersen):
Tak til ordføreren. Næste ordfører er hr. Martin Lidegaard.

Martin Lidegaard (RV):

Jeg vil gerne starte med endnu en gang at takke SF for igen-igen at fremsætte det her forslag. Jeg synes, det er helt passende, at man, 14 dage før vi skal til stemmeurnerne ude i kommunerne, hvor der jo i de store byer i Danmark er en meget bred politisk enighed om nødvendigheden af at regulere trafikken bedre, lige får testet, om det, partierne går og siger ude i kommunerne, vinder nogen som helst genklang hos partierne herinde i Folketinget. Det gør det tydeligvis ikke for den højre side af salens vedkommende, og det er noget, som jeg synes er vigtigt at få bragt ind i den kommunale valgkamp. Der er altså nogle partier, der kan levere, og nogle, der ikke kan, på det her område.

Vi synes fortsat, at det er værd at overveje at give kommunerne en bemyndigelse til det her. Det synes vi, selv om det ganske vist ville være mest optimalt at lave en generel afgiftsomlægning, der var provenuneutral, som dækkede alle biler i Danmark, og som gik på brugen af biler – altså et egentligt roadpricingsystem – mod en nedsættelse af den grønne ejerafgift. Det er klart den vej, vi skal.

Indtil da kunne vi så bare omlægge bilafgifterne, sådan at vi fik en mere transparent, lavere og bedre registreringsafgift. Det spiller Det Radikale Venstre ud med i et konkret beslutningsforslag inden for overskuelig fremtid.

Men indtil det sker, og indtil vi får roadpricing for alle køretøjer i Danmark, kan jeg altså ikke se andet, end at man gør både bilisterne og alle andre i de store byer en virkelig bjørnetjeneste ved ikke at give lov til at lave en bedre regulering af trafikstrømmene.

Det er et gennemgående træk hos dem, der er imod det her forslag, at man opfatter det som sådan en straffemekanisme over for bilisterne. Det er virkelig for at svinge pisen – og det er det vist også for Enhedslistens vedkommende. Men jeg må sige, at det fra radikal side virkelig ikke er et ønske om at straffe bilisterne, der gør sig gældende. Det er et spørgsmål om at få reguleret trafikken bedre til gavn for alle trafikanter, og der ved vi jo, at det ikke er et enten-eller. Selvfølgelig handler det om at udvide kapaciteten, selvfølgelig handler det om at lave bedre kollektiv trafik, men det handler altså også om at regulere den infrastruktur, vi har, på en bedre måde.