

Jeg må sige, at det undrer mig, at man så bastant afviser denne her form for moderne trafikreguleringspolitik ud fra nogle præmisser, hvor det er, som om vi sad og diskuterede trafik i 1960'erne. Det er, ved vi alle sammen, et spørgsmål om tid, før vi får nogle nye reguleringsformer. Hvorfor skal Danmark være det absolut allersidste land i Europa, som begynder at kunne diskutere de her ting? Jeg forstår det simpelt hen ikke.

Når det er sagt, vil jeg sige, at der også er nogle uklare elementer i det forslag, der er fremsat, som vi, hvis vi skulle gå ind i en realitetsbehandling af det, ville belyse nøjere, og de har været nævnt.

Det er klart, at erstatningen og satsningen på den kollektive trafik, hvis man laver sådan et forslag, må blive markant større. Der skal være nogle alternativer, der er til at betale, som fungerer, som har kapaciteten til at tage de folk, der ikke længere ønsker at køre i bil.

Det er også klart, at der en problemstilling med hensyn til de penge, der kommer ind. Hvad med dem? Hvis, havde jeg nær sagt, man kunne gøre det, ville Det Radikale Venstre allerhelst reducere de bilers registreringsafgift, som det handlede om, men det er ikke enkelt og ladsiggørligt, for hvem er det, der kører ud og ind af byen osv.?

Derfor vil vi i givet fald nok pege på den næstbedste løsning, nemlig at opfatte det her som en brugerafgift og ikke en ekstra skat, og den brugerafgift skal så bruges af den pågældende kommune til at lette vilkårene for de pågældende trafikanter. Det vil sige, at hvis det er bilerne, der betaler, så skal det gå til bedre trafik-sikkerhed, så skal det gå til at aflaste vejnettet på forskellige leder og kanter. Kommunerne må altså ikke bruge de her penge til vuggestuer, børnehaver eller andre ting i kommunekassen. Sådan måtte man nødvendigvis skruer det sammen.

Kl. 11.20

Jeg synes, det ville være forfriskende at begynde at diskutere det her. Det vil også give en tiltrængt finansiering til nogle af de større trafik-anlæg, som vi har brug for, ikke mindst i Stor-københavn, men også i Århus, som har været nævnt – og det skal bare være en sidste lille krølle på sagen.

Selv om Århus letbane måske er på kanten af temaet i dag, er det jo interessant. For lige så snart vi bliver konkrete, hvad angår alternati-verne, ved vi bare, at det er utrolig svært at rejse

midlerne, og derfor synes jeg, at det er enormt befriende, at vi nu har fået en konservativ for-bundsfælle med hensyn til at kæmpe for en letbane i Århus.

Jeg fik en rigtig god idé, lige efter at fru Henriette Kjær var gået ned fra talerstolen: De 200 mio. kr., som statsministeren har lovet til en tunnel i Århus, har vi i hånden, og dem kunne vi så-dan set meget, meget let transformere til noget, der er langt mere perspektiv i, og som virkelig vil gavne trafikken i Århus.

(Kort bemærkning).

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Det der med Århus fylder jo noget. Vi kunne også snakke om en letbane på Ring 3, det går vi f.eks. ind for, og det kunne også være, vi lige kunne skabe en enighed om det. Men det var nu ikke det, jeg havde som bemærkning.

Den drejer sig om den brugerafgift, som hr. Martin Lidegaard kalder det. Altså, tanken i forslaget er præcis, at den skal bruges til kollektiv trafik. Vi har endda også taget cykler med i forslaget, men det er jo også en form for aflastning af situationen. Så det er faktisk tanken.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Det er jeg helt opmærksom på. I øvrigt støtter jeg også gerne en udbygning af letbanen i Kø-benhavns Amt.

Jeg er opmærksom på det, men der er altså en reel problemstilling, som man bliver nødt til at arbejde lidt med. Vi mener, at det må være den pågældende kommunes egen beslutning, hvordan det skal anvises, men staten skal sætte nogle rammer for, hvordan man definerer en brugeraf-gift, og hvor, om jeg så må sige, grænsen går for, hvad man kan bruge midlerne til. Jeg hører ikke, at uenigheden er særlig stor, jeg vil bare under-strege det aspekt af forslaget.

Fjerde næstformand (Niels Helveg Petersen):

Tak til ordføreren. Næste ordfører er hr. Rune Lund.

Rune Lund (EL):

Den her debat er meget interessant, for det, vi er vidner til i dag, lige så vel som det, vi var vidner til sidst – vi diskuterede det her lige før sommer-ferien – er jo den ene syge undskyldning efter den anden for ikke at ville indføre noget, som er et fantastisk fornuftigt system. Som jeg sagde til SF, som også sidst fremsatte forslaget, er vi lige