

så meget for det her forslag i dag, som vi var det før sommerferien. Det skal stå fuldstændig klart.

Vi er da glade for, at vi endnu en gang kan få denne her debat om et trafikbetalingsystem, og det passer os udmærket, at det kommer lige før kommunalvalget. Specielt set i sammenhæng med, hvad der foregår i København, og hvad der foregår i Århus, er det jo meget klart, hvilke partier det er, som går ind for at igangsætte nogle initiativer, som vil have en mærkbar og positiv effekt på miljøet i storbyerne, på partikelforureningen, men som også vil gavne de bilister, som bruger deres bil i byen, netop fordi der vil blive mere plads på vejene og det vil blive nemmere at finde en parkeringsplads. Derfor vil det være meget positivt, selv om man kommer til at betale en lillebitte smule ekstra for det.

De entydige resultater af de undersøgelser, som er foretaget i Oslo og London, viser, at bilisterne synes, at det her er en gevinst. Så det nytter altså heller ikke, sådan som det er blevet gjort i de forskellige ordførtaler, der har været heroppe fra talerstolen under denne her debat, at sige: Det er bare, fordi Enhedslisten hader bilister, og det er bare, fordi Enhedslisten ønsker, at alle bilister bliver smidt i havet. Det handler det slet ikke om. Det handler om at lave nogle regler, som er gode for alle inklusive bilisterne.

Når fru Henriette Kjær siger, at Enhedslisten nu er et enormt associalt parti, som bare vil indføre en masse afgifter, som vender den tunge ende nedad, tror jeg også godt, fru Henriette Kjær ved, at Enhedslisten mange gange har foreslået forskellige tiltag, som viser, at vi godt nok er tilhængere af miljøafgifter, men at vi så vil skrue på andre håndtag, sådan at vi forhindrer, at der opstår ulighed.

Vi har f.eks. foreslået et grønt bundfradrag, som betyder, at man kan bruge afgiftsfrit op til et vist niveau, som er miljømæssigt forsvarligt, og først derefter begynder man at betale afgifter. Det er noget, som i høj grad vil komme de fattige familier i det her land til gode.

Kl. 11.25

Det her forslag ligger også fint i tråd med nogle af de tanker, som vi i årevis har gjort os i Enhedslisten. Vi fremsatte faktisk allerede i 2001 et forslag om indførelse af bompengesystemer i Århus og København. Det her forslag er så lidt anderledes, for det giver i virkeligheden bare kommunerne mulighed for at vælge den her løsning. De kan på demokratisk vis og i respekt for det lokale demokrati selv vælge, at det her er en fornuftig ordning.

Man må bare, ligesom jeg sagde før sommerferien, sige til de folk, som er modstandere af det her: I er bare bagud, I er slet ikke med på beatet; det her er fremtiden, det er et instrument, som vi bliver nødt til at indføre i fremtiden.

Ministeren griner, men ministeren er faktisk heller ikke med på beatet, for jeg ved, at ministeren heller ikke er tilhænger af det her system.

Men det handler simpelt hen om, at det her er et enormt fornuftigt system. Der er enormt mange positive erfaringer med det, og uanset hvad, kommer modstanderne til at tage stilling til det her på et tidspunkt. Jeg lover dem, at de kommer til at stemme for det, og der kommer ikke til at gå særlig mange år, for det er en meget fornuftig måde at regulere biltrafikken på i byer som f.eks. Århus og København.

For trafikken vokser, bilmængden vokser, der er ikke plads på vejene til alle de biler, og så bliver man altså nødt til at forholde sig til det her. Nogle har haft det synspunkt fremme i debatten i dag, at vi bare skal bygge nogle flere veje uden om København. Jamen det nytter ikke noget at udvide vejene med flere baner uden for København, hvis det betyder, at alle propperne opstår inde i midten af byen. Det løser ikke nogen problemer, og belægningsprocenten er allerede høj.

Jeg synes, det er lidt ærgerligt med al den udenomssnak, som man hører her i dag, bl.a. i forbindelse med Metrocityringbyggeriet. For det er helt sikkert, at det vil være tillokkende for en række bilpendlere at benytte en metro, hvis Cityringen bliver anlagt. Men at tro, at den Metrocityring, som vil komme, kan løse køproblemerne på indfaldsvejene til København, er totalt skudt over målet.

Her er der brug for et incitament til at bruge kollektive forbindelser, og der er brug for flere kollektive forbindelser ind og ud af byen til at klare de problemer. I den forbindelse må man endnu en gang beklage, at det er regeringen og Dansk Folkeparti, der står bag fjernelsen af det taksttilskud, som Enhedslisten var bannerfører for at få indført i sin tid, hvilket betyder, at busbilletterne stiger og stiger, og at det simpelt hen er så dyrt at køre i bus i dag, at man næsten tror, det er løgn.

Jeg vil bare slutte med at sige, at trafikbetalingsystemer er og bliver et helt nødvendigt trafikpolitisk værktøj for at regulere de her ting. Sidste gang vi behandlede det her lovforslag, lovede jeg, at jeg på vegne af Enhedslisten også i fremtiden ville støtte den her slags forslag. Det