

Vi kan give dem nogle forrettigheder, så vi gør det attraktivt, for vi er ikke ude på bare at skulle piske, vi er ude på at løse det problem her, vi er ude på at give det lokale niveau nogle muligheder for at løse det. Og det er muligt. Der skal f.eks. ikke bygges en metro først. Vi kan klare det med busserne.

Indfaldsvejene er det vigtige i det her. Én ting er, at det skal køre i centrum, men hvis ikke indfaldsvejene fungerer, så er det helt håbløst. Det kan klares med S-busser, og det er den hurtige og nemme løsning. Der kræves kun politisk vilje.

Dansk Folkeparti er, som hr. Rune Lund siger, ikke med på beatet. Det hedder bare et firkantet, rungende nej til roadpricing, og det tror jeg Dansk Folkeparti vil komme til at fortryde. Det system her med bompengene – som vi kan kalde det – er jo ikke det endelige system. Det er det system, som vi kan få erfaringer fra, som kan åbne op. Det endelige system er selvfølgelig et fuldt udbygget roadpricingsystem, hvor det ikke drejer sig om at lave ekstra afgifter, men hvor det drejer sig om at bruge den registreringsafgift, vi har, fornuftigt.

Kl. 11.35

Det her er at kunne gøre noget, at kunne løse nogle problemer, mens vi venter. Vi gider ikke sidde med hænderne i skødet og lade København og Århus, som er de steder, hvor det er aktuelt, blive fyldt med biler. Det gider vi ikke. Vi vil være med til at løse det, give dem nogle muligheder for at tage fat. Og det er der altså åbenbart ikke vilje til. Derfor er tidspunktet her meget velvalgt, så vi simpelt hen kan få set, hvem der vil være med, og hvem der ikke vil være med.

Konservative snakkede om, at det, at provenuet øremærkes, er uacceptabelt. Jamen altså, det er svært at begå sig i denne verden, for hvis ikke vi angiver en retning for, hvad et provenu skal bruges til, så bliver vi anklaget for at lave ekstraskatter og skatteskruer til fri afbenyttelse til det lokale niveau. Derfor skal det selvfølgelig ind i en trafiksammenhæng. Og det er det, der er tanken i det simpelt hen for at undgå de anklager – det var ikke for at lave en skatteskrue.

Derfor har vi sat navn på provenuet, at det skal gælde den kollektive trafik. Vi har så også taget cykler med i det, for de står vores hjerte nær. Og det er faktisk også en løsning af trafikproblemer, specielt når vi snakker de tætbeholdte områder.

Hr. Martin Lidegaard var dejligt positiv. Det var på det tidspunkt, jeg begyndte at nyde at være i salen; det havde været hårdt indtil da. Men det var rart at høre en positiv indstilling, og det var rart at høre, at De Radikale også er med på beatet, er med på at se på fremtiden, for det er i denne her retning, løsningerne ligger. Erkend det. Man vil ikke erkende det nu – man kommer til det senere.

Og så kan jeg jo slutte med hr. Rune Lund og kun gentage, at det her arbejder vi videre med.

Jeg håber, at ministeren er blevet så inspireret af sidste del af debatten, at der er kommet en åbning, så vi kan få lov at arbejde lidt med det her. Så er vi i hvert fald med – til fortsat inspiration.

Hermed sluttede forhandlingen, og forslaget overgik derefter til anden (sidste) behandling.

Afstemning

Fjerde næstformand (Niels Helveg Petersen): Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (*Ophold*). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

7) Første behandling af lovforslag nr. L 14: Forslag til lov om ændring af lov om arbejdsmiljø. (Begrænsning af arbejdsgiverens strafansvar og skærpelse af straffene for visse overtrædelser, der begås af ansatte m.v.). Af beskæftigelsesministeren (Claus Hjort Frederiksen). (Fremsat 5/10 2005).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Marion Pedersen (V):

Dette lovforslag handler om begrænsning af arbejdsgiverens strafansvar for visse lovovertrædelser, der begås af de ansatte. Venstre kan fuldt og helt gå ind for ændringen af loven.

Jeg har forstået, at den oprindelige lov på dette område faktisk går tilbage til forrige århund-