

analyse med henblik på, at der i 2007 kan fremsættes lovforslag om indførelse.

Endelige vil jeg også nævne Tjekkiet, som jeg var inde på før, der har truffet beslutning om at indføre vejafgifter for tunge lastbiler i 2007 og senere for privatbiler i 2010. Der har for nylig været afholdt en licitation over, hvilket system man skulle anvende. Der har været tre tilbudsgivere, og man vurderer nu, hvem af tilbudsgiverne det er relevant at acceptere.

Vi står altså i en situation, hvor vi ser, at man overalt i Europa bevæger sig i den retning. Det eneste sted, hvor man vil bygge bymure, er i Danmark, hvis man ellers følger SF's forslag. Det har vi overhovedet ikke brug for.

Kl. 15.25

Så nævnte SF's ordfører Det Økonomiske Råds formandskabs redegørelse. Det er ganske interessant læsning. Det Økonomiske Råd beskæftiger sig nemlig også med en afvejning mellem de to muligheder.

Om betalingsringen siger de følgende: Der kan – læg mærke til det – der kan være en gevinst ved en betalingsring omkring København. Denne beskatningsform er mere målrettet end de eksisterende afgifter. Og så siger de det, som vi jo alle ved: at med stigende trafik over tid vil gevinsten ved en betalingsring stige.

Hvad siger de om roadpricing? Der siger de: Roadpricing er et meget målrettet instrument til regulering af trafikken. På grund af store etablerings- og driftsomkostninger er der dog næppe i dag en gevinst ved roadpricing i Københavnsområdet, men den teknologiske udvikling og stigende trafik må forventes at gøre roadpricing rentabel inden for en overskuelig tidshorisont.

Jeg ved ikke, om de er bekendt med det, der sker i Tjekkiet, eller om de ikke er det. Det må stå hen i det uvisse. Hvis man slår op på side 292 i den udgave, jeg har, og sammenligner udgifterne, har Det Økonomiske Råd på baggrund af Institut for Miljøvurdering prøvet at sige:

Hvad koster det så at lave de her systemer? Hvad koster det med en betalingsring omkring København, hvis vi fordeler udgiften ud over en vis periode og regner med en eller anden diskonteringsfaktor? Og så når de frem til et beløb på 210 mio. kr. om året.

Hvad vil det så koste at lave roadpricing for den samme periode og med den samme diskonteringsfaktor? Der når de frem til et beløb på 510 mio. kr.

Jamen er det ikke meget mere? Jo, 510 mio. kr. er meget mere end 210 mio. kr. Det kan enhver

regne ud. Men hvis vi laver et roadpricingsystem, kan det bruges overalt i Danmark. Det kan bruges i København; det kan bruges i Århus; det kan bruges i Aalborg; det kan bruges i Odense – for at nævne de fire centrale storbyer, hvor det her kunne tænkes at komme på tale.

Hvad taler vi så om? Vi taler om 210 mio. kr. i København, 210 mio. kr. i Århus, 210 mio. kr. i Aalborg, 210 mio. kr. i Odense, og man behøver jo sådan set ikke have bestået regeringens nye prøve for at kunne regne ud, at det giver 840 mio. kr., der skal sammenholdes med de 510 mio. kr., og så har man endda ikke dækket den del af landet, der ligger uden for storbyerne.

Al sund fornuft, al udvikling af det, der peger fremad, peger på, at man beslutter sig for et roadpricingsystem, og det er det, Socialdemokratiet vil arbejde for i de kommende år.

Lad mig så slutte af med bare et spørgsmål, der viser, hvor vanskeligt, for nu at bruge den formulering, det er at lave en betalingsring omkring København. Hvad med dem, der bor på Amager? Hvad med dem, der bor ude i Tårnby og Dragør Kommune? De har – bortset fra fly, som vi lader ude af betragtning her – kun én adgangsvej, hvis de skal ud til resten af landet, og det er, at de skal igennem den betalingsring, som SF har foreslået lægges ned over Københavns Kommune. Hver eneste gang en borger på Amager og hver eneste gang en borger i Dragør skal ud at besøge familie og venner andre steder i landet, så boner de, ikke en, men to gange, nemlig både når man kører ind over ringen, og når man kører ud over ringen, hvis jeg ellers har forstået det forslag, Københavns Kommune har arbejdet med. Er det rimeligt? Er det fair at behandle en gruppe borgere på den måde? Og det her er bare et af de problemer, som en betalingsring rejser. Men det vil jeg da godt høre om SF har noget svar på.

(Kort bemærkning).

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Det var da herligt, at hr. Klaus Hækkerup gik på talerstolen. Omkring roadpricing vil jeg sige, at SF klart går ind for roadpricing, men vi følger lidt hr. Klaus Hækkerups kollega, Ritt Bjerregaard, i denne sag og siger, at der faktisk skal ske noget nu, specielt i København. Vi kan ikke vente på en løsning engang ude i fremtiden, for når vi snakker om en GPS-løsning, roadpricing, er det en stor sag, og den bliver ikke etableret inden for, skal vi sige, de første 5 år.

Kl. 15.30