

For god ordens skyld skal anføres, at Parke-ring Københavns 2004-regnskab viser en omsætning på mere end 257 mio. kr. og et overskud på omkring 150 mio. kr. Og da Københavns Kom-mune er ganske kreativ på parkeringsområdet, ville tiltag som omlægning af 2-timers-parkering til betalingsparkering, udvidelse af betalingsti-den med 4 timer dagligt fra kl. 18 til kl. 22, ind-førelse af nattakst, højere takster samt udvidelse af rød zone medføre, at Københavns Kommune kunne forvente et overskud på ca. 250 mio. kr. for året 2006.

Københavns Kommune bliver forgyldt, idet kommunens parkeringspolitik ikke er omfattet af skattestoppet, hvorimod bilisterne og dermed danskerne, som på grund af deres arbejdstider ikke kan undvære deres bil, bliver flået. Sociali-stisk Folkeparti vil med dette lovforslag yderli-gere forgyldte Københavns og Århus Kommu-ner, og bilisterne vil endnu en gang blive taber-ne. Dette er en ond cirkel og ikke befordrende for det danske mobile og fleksible arbejdsmar-ked.

Dansk Folkeparti har endvidere noteret, at flere bilister og organisationer stiller spørgsmål ved moralen i, at de private parkeringsselskaber ernærer sig ved danskernes fejltrin. Skiltningen på området, eller mangelen på samme, er under al kritik. Ved oprettelse af nye parkeringspladser ville også denne problematik kunne imødekom-mes.

Dansk Folkeparti ønsker fremdeles, at træng-selsproblemerne i og omkring København og Århus løses ved massive investeringer i nye par-keringspladser, udvidelse og nyanlæg af motor-og ringveje, jernbaneinfrastruktur, metroanlæg og letbaner.

Dansk Folkeparti kan ikke støtte forslaget.

(Kort bemærkning).

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Jeg skal lige forstå, at jeg faktisk har hørt rigtigt. Jeg forstår på hr. Walter Christophersen, at pro-blemet med trængsel på indfaldsvejene til byer-ne skal løses ved at lave flere parkeringspladser og så åbne Rantzausgade for Københavns ved-kommende.

Men mener hr. Walter Christophersen helt ærligt, at problemet med trængsel på indfalds-vejene til København kan klares ved at bygge flere parkeringspladser inde i byen? Var det rig-tigt forstået?

(Kort bemærkning).

Walter Christophersen (DF):

Hr. Poul Henrik Hedeboe har ganske ret. I og med at man opfylder de behov, der er for nye parkeringspladser i København – og det er jo evident, at de kommer – vil man selvfølgelig kunne løse en del af trængselsproblematikkerne i og omkring København. Det siger sig selv, at kan man komme af med sin bil i stedet for at cir-kulere, som man gør i dag, hvilket også er gan-ske miljømæssigt uhensigtsmæssigt, så ville man jo kunne få bilisterne placeret hurtigere og dermed have en vis indflydelse på den træng-selsproblematik, der er.

Hvis hr. Poul Henrik Hedeboe hørte efter, hvad jeg sagde i min ordførertale, ville han vide, at det her selvfølgelig skal kombineres med de tiltag, jeg nævnte sidst i min ordførertale. Sådan er det – men det hænger sammen.

(Kort bemærkning).

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Jeg undrede mig lidt over svaret og talen, for jeg har aldrig før hørt, at det var parkeringsplads-problematikken, der skulle løse det.

Det er korrekt, at det vil kunne tage noget af den omfartskørsel, når man er inde i centrum, hvis der er masser af parkeringspladser. Men jeg mener, at analyserne af problemet med trængsel, som betalingsringen skal gøre noget ved, drejer sig om indfaldsvejene, og det er relativt langt udefra, der er meget pres på.

Hr. Walter Christophersen var med på den tur, vi havde til USA, hvor vi f.eks. i Los Angeles så, at selv om man byggede vejene større og større og flere og flere og i flere og flere højder, kunne man ikke bygge sig ud af det.

Hvad er hr. Walter Christophersens kommentar til det, også ud fra at trafikken stiger fra år til år, og at modellen fra forskere er, at man ikke kan bygge sig ud af det, og at det altså ikke er nok med parkeringspladser?

(Kort bemærkning).

Walter Christophersen (DF):

Nej, men det hænger stadig væk sammen. Så-fremt man intensivt udbygger parkeringsfacili-teterne i Københavns Kommune, vil man også afhjælpe trængselsproblemerne, for det hænger sammen. Hvis man koordinerer det med en massiv investering i trafikal infrastruktur i og omkring København, kombineret med letbaner, der kører radiale ind og føder f.eks. den nye Me-trocityring, som kommer om mange år, opnor-