

merer den kollektive trafik osv., ville man i Dansk Folkepartis øjne opnå et bedre system end ved at indføre en afgift eller en form for bompenge i og omkring Århus og København.

Kl. 13.55

(Kort bemærkning).

Klaus Hækkerup (S):

Der var jo sådan en god gang 1960'er-snak i det indlæg, vi hørte om venstrefløjens og de nedlagte p-pladser. Må jeg lige spørge om en ting: Har det helt forbigået hr. Walter Christophersens opmærksomhed, at københavnernes ligesom alle andre i Danmark er blevet rigere og dermed – måske især københavnernes – har anskaffet sig mange flere biler? Antallet af biler pr. husstand er jo steget ganske voldsomt i København, og dermed er parkeringsproblemerne selvfølgelig øget i København. Har det helt forbigået hr. Walter Christophersens opmærksomhed, at det faktisk er sådan, det hænger sammen?

(Kort bemærkning).

Walter Christophersen (DF):

Nej, det har ikke forbigået Walter Christophersen, at vi siden den 20. november 2001 har haft et fremragende grundlag for at udbygge den danske velfærdsstat. Det er ikke forbigået Dansk Folkepartis næse. Det har selvfølgelig skabt mulighed for, at man også her i hovedstadsområdet har kunnet forholde sig til at købe flere biler, og at der dermed har været et ønske om at få flere parkeringspladser. Men da man kan forstå, at borgerrepræsentationen i København med det flertal, der er nu, ikke ønsker at være i takt med tiden, bliver man nødt til at slå på de takter. Og hvis man ikke vil lytte, så mener jeg – måske lidt naivt – at vi her fra Folketingets talerstol i hvert fald kunne sende et signal om, at det nok ville være en god idé for at imødekomme trængselsproblematikkerne, at man forholdt sig til at anlægge flere parkeringspladser i København.

(Kort bemærkning).

Klaus Hækkerup (S):

Nu skal det jo ikke være sådan en stor økonomisk diskussion. Jeg skal bare gøre opmærksom på, at den periode, hvor Socialdemokratiet sad på regeringsmagten, statsministerposten, fra 1993 til 2001, jo var den store vækstperiode i dansk økonomi. Det var der, hvor vi virkelig for alvor fik nedbragt arbejdsløshedstallet meget, meget mere, end den nuværende regering har gjort. Men lad det nu ligge.

Må jeg spørge: Er det ikke relevant, når nu hr. Walter Christophersen står her og angriber Københavns Kommune og det lokale selvstyre så hårdt, at en kommune som Københavns Kommune sætter prisen op for på den måde at skabe balance mellem udbud og efterspørgsel af parkeringspladser? Er det ikke en fornuftig måde at håndtere det på, sådan at de, der ikke ønsker at betale parkeringsafgiften, i stedet må vælge at tage den kollektive trafik ind til centrum af byen?

(Kort bemærkning).

Walter Christophersen (DF):

Dansk Folkeparti ønsker, at det decentrale system, som nu er sat til at varetage vores metropols interesser, også løfter det ansvar for den danske metropol. Den danske metropol er til for alle danskere og skal kunne forholde sig til det antal biler, der kommer her til København. Det er simpelt hen en forpligtelse. Det er det, byen lever af. Det er det, der får det mobile og det fleksible arbejdsmarked til at fungere, og som er med til at øge velstanden også for Københavns Kommune, som vi har set i de få år, der er gået i særdeleshed med opbygningen af det første metroprojekt, som vi har set i Ørestaden, og som vi nu kommer til at se i Nordhavnsområdet – endnu en forpligtelse til at forholde sig til at skabe flere parkeringspladser. Sådan er det. Man skal se det i en sammenhæng, og det er nu mit bud den her gang, da det er tredje gang, at SF, mens jeg har været her, fremsætter deres forslag desangående.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Med ordførerens tilladelse vil jeg vende mig lidt bort fra parkeringspladserne og til beslutningsforslaget her, som handler om indførelsen af betalingsringe og også har tanker om roadpricing. Og nu hører vi jo, at vi aldrig får Socialdemokraterne med på den her betalingsring, men vi får dem måske med på noget roadpricing på et tidspunkt. Det har sådan undret mig, fordi jeg jo egentlig på mange længder synes at Dansk Folkeparti har udviklet en meget progressiv trafikpolitik med fokus på kollektiv trafik og udbygning af den trafikform. Men man har jo indtil nu vendt sig fuldstændig imod enhver form for roadpricing.

Derfor kunne jeg godt tænke mig at spørge hr. Walter Christophersen: Hvis man garanterede, at der ikke skulle betales én krone mere sam-