

vesteringer, som hr. Walter Christophersen taler om her. Jeg er ikke sikker på, at det er et enten-eller, men jeg er helt med på, at hvis Dansk Folkeparti vil være med til sammen med os at bære de investeringer igennem, som hr. Walter Christophersen peger på der, så bliver behovet mindre for en betalingsring. Det er indlysende, for så er der pludselig et hurtigere og mere effektivt alternativ for folk, der gerne vil tage den kollektive trafik. Det vigtigste er, der sker noget.

Jeg tror, at for at få de nødvendige investeringer og også for at få det nødvendige passagergrundlag både til alle de forbindelser, hr. Walter Christophersen snakker om, og til den nye metro, er det ikke et enten-eller, men et både-og, men for min skyld kan vi sagtens starte med investeringerne.

(Kort bemærkning).

**Walter Christophersen (DF):**

Så er der lige den sidste blindtarm: parkeringsfaciliteter i København. Mener den trafikpolitiske ordfører fra Det Radikale Venstre ikke, at det også kan få en effekt på trængselsproblematikken på indfaldsvejene til København?

(Kort bemærkning).

**Martin Lidegaard (RV):**

Parkering er også et reguleringsmiddel i forhold til det her. Det er der ingen tvivl om. Det er jeg meget enig med Dansk Folkeparti i. Men spørgsmålet er, hvad man vil. Det, der er sket i de sidste 10-20 år, er jo, at mange københavnere også har fået bil og pendler ud af byen, og derfor ser vi nu næsten lige så mange, der pendler ud af byen, som der pendler ind. Og de biler skal også have en parkeringsplads. Det vil sige, at der er en parkeringsproblematik, men der altså også en vejproblematik, der simpelt hen handler om: Hvor mange biler kan der være på vejene på hvilke tidspunkter? Jeg føler mig ikke overbevist om, at man får løst Københavns trængselsproblemer ved at bygge dobbelt så mange parkeringspladser i byen. Jeg må sige, at jeg ikke tror, at det i sig selv vil løse problemet. Jeg tror heller ikke, københavnere vil synes, at det er nogen særlig god idé.

**Formanden:**

Tak til hr. Martin Lidegaard. Og så er det hr. Jørgen Arbo-Bæhr som ordfører.

**Jørgen Arbo-Bæhr (EL):**

Det er beskæmmende at høre på, hvordan vi herinde kan blive ved med at møde modstand mod selv mindre tiltag til begrænsninger af biltrafikken i de store byer. Spørgsmålet er jo: Hvor mange biler skal der være i de større byer? Hvor lange køer skal vi have i myldretiden? Hvor meget mere forurening skal vi have, før regeringen og Dansk Folkeparti synes, det er en god idé at indføre f.eks. sådan noget som et trafikbetalings-system?

Kl. 14.25

De trafikale trængsler i de store byer skal stoppes, og som det er blevet fremhævet af forslagsstillerne, er de mange biler en alvorlig trussel mod miljøet og mod det almindelige byliv, der har stedse sværere ved at udfolde sig. Vi er kommet dertil, hvor man ikke engang kan forsøge at løse problemerne ved f.eks. at have flere busser, for hvad hjælper flere busser, når busserne ikke kan komme frem?

Nok har ministeren for nylig nedsat en såkaldt Infrastrukturkommission, der har til opgave, og jeg citerer:

»... at analysere fremtidens behov for infrastruktur og komme med forslag og strategier vedrørende håndteringen af de langsigtede udfordringer for transportinfrastrukturen.«

Det lyder fint, men det kan godt vare længe, før vi ser noget som helst fra den her kommissions hånd, noget, der kan bruges i forbindelse med trængselsproblemerne, der er i de større bysamfund og på de mange indfaldsveje.

Ligeledes er der et argument om, at man inden længe går i gang med arbejdet med Cityringen, og så ser det hele straks meget bedre ud. Ja, måske om 10-15 år, men så længe kan vi ikke vente, bortset fra det faktum, at en citymetro kun fjerner ca. 1 pct. af de biler, der til den tid vil køre rundt i gaderne i København, og som om det skulle hjælpe på trængselsproblemerne i de øvrige byer, der også er ved at blive kvalt i biler.

Tiden arbejder for bompengene, og befolkningen i København er positivt indstillet, som det fremgår af Gallupundersøgelser, der fortæller, at to ud af tre københavnere ønsker bompengene indført. Det er så vidt, at selv Venstres trafikordfører på Københavns Rådhus støtter ideen. Forslagsstillerne har flere relevante referencer til de gode erfaringer, der er gjort med bompengene i f.eks. London, Oslo og Stockholm, og jeg kan supplere med Singapore, hvor myldretidstrafikken faldt med ca. 75 pct., da man indførte bompengene. Bemærkelsesværdigt er det, at regerin-