

gens egne vismænd anbefaler bompenge, og at de bakkes op af ledende trafikforskere.

Hvordan reagerer regeringen så? Jo, med korslagte arme afviser bompengene med det vante: Det er i strid med skattestoppet. Det er absurd, at den regering, der hævder at sætte samfundets dynamik højt, ikke vil se, at man dermed hæmmer dynamikken, når man lader bilerne kvæle byernes erhvervsmaessige, sociale og kulturelle udfoldelse af aktiviteter.

Trængselsproblemerne er så alvorlige, at det ikke kun er København og Århus, der skal have hjemmel til at indføre betalingsordninger. Vi mener, at den mulighed skal gives til alle landets kommuner, og at indførelse af bompenge må bero på et lokalt skøn.

Det er tilsvarende, når vi skal diskutere, hvad provenuet skal bruges til. Her mener vi, at provenuet skal øremærkes til gavn for det trafikale miljø og trafikikkerheden, til udbygning af den kollektive trafik og til bedre forhold for gående og cyklister, tiltag, der vil gavne alle trafikanter, også bilisterne. Det gælder om at komme i gang, og her er bompengene det hurtige og nemme system, der ikke kræver de store investeringer og tekniske forberedelser.

Men bompengene skal kun betragtes som det første skridt. Der er mange andre skridt, og det næste består i at indføre det mere retfærdige roadpricing, hvor alle betaler for den afstand, de kører, mens bompengene lader dem, der bor inden for bompengeringen, køre gratis.

Formanden:

Tak til hr. Jørgen Arbo-Bæhr. Og så er det hr. Kristian Pihl Lorentzen som ordfører efter udstået disciplinærstraf.

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Med dette beslutningsforslag foreslår SF, at Københavns og Århus Kommuner får hjemmel til at indføre bompenge for bilister, altså en slags betalingsring rundt om de to byer. Venstre er meget enig i målet om at bekæmpe trængselsproblemerne omkring de to største byer i Danmark. Uenigheden handler om, hvilke midler der skal tages i anvendelse for at løse dette samfundsproblem. Vi er skeptiske over for det her forslag, og det vil jeg gerne begrunde med følgende:

For det første er der ikke enighed blandt trafikøkonomer og anden faglig ekspertise om virkningen af bompenge. En mærkbar bompengegift vil skabe unaturlige barrierer i lokal-

samfundet omkring de to store byer med deraf følgende omkørsel og merkørsel, måske for at undgå afgifterne. Det kan altså føre til mere biltrafik på visse områder, og det er ikke ligefrem det, man ønsker at opnå.

Kl. 14.30

For det andet må forslaget karakteriseres som en særdeles uvenlig handling over for de bilister, som i forvejen malkes hårdt af samfundet. Hvorfor skal en pendler i bil fra Skælskør betale en ekstra skat for at komme ind på arbejde i København? Det findes der ikke rigtig noget godt svar på.

For det tredje vil Venstre hellere satse på fremadrettede investeringer i sammenhængende, moderne trafiksystemer frem for at indføre kommunale bompenge. Det er derfor, vi støtter planerne om etablering af Metrocityringen i København og letbane ved Århus. Vi ser desuden meget frem til at læse de anbefalinger om investeringer i infrastruktur og trafik, der kommer fra Infrastrukturkommissionen sidst i dette år. Denne Infrastrukturkommission er ikke nogen syltekrukke, men derimod en effektiv og hurtigtarbejdende kommission, der skal komme med et resultat om trekvart år. Vi ser frem til at tage fat på at løse problemerne ud fra de anbefalinger, som kommer fra kommissionen.

For det fjerde vil jeg slå fast, at det her forslag klart er i strid med skattestoppet. Der er reelt tale om at indføre en ny skatteskrue, som borgmestrene i København og Århus kan skrue på. Det, der er mest besynderligt ved det, er, at der reelt er tale om, at de to kommuner får hånd- og halsret over borgere og bilister fra områder, der ligger langt væk fra de to kommuner. Det er en meget besynderlig og uhensigtsmæssig sammenblanding af kommunal virksomhed med andre forhold i samfundet, og det er i hvert fald noget, vi slet ikke kan støtte.

For det femte vil jeg sige, at forslaget her vender den tunge ende nedad for den familie, der sidder økonomisk forholdsvis hårdt i det, men som har brug for bilen for at komme frem og tilbage på arbejde, f.eks. i disse to byer. Det er jo de fattigste og mindstbemidlede familier, som det her vil ramme hårdest, hvorimod det for den velbeslæede familie ikke vil betyde så meget at skulle betale disse bompenge.

Endelig vil jeg godt knytte nogle bemærkninger til debatten om roadpricing. Venstre er skeptisk over for den megen tale om roadpricing. Det er en klar forudsætning for os, at der ikke skal opkræves yderligere skatter af de i forvejen