

til at diskutere det her igen, vil det være en ting, der vil kunne komme med.

Lad mig referere til erfaringerne i både Stockholm og London. De er meget positive. Man opdager, specielt i London, at den kollektive trafik, som kørte i sneglefart, kører hurtigere. Sneglefarten kender vi også i København. Når jeg sammenligninger her, vil jeg nøjes med at holde mig til København, for der kører busserne, den kollektive trafik, i sneglefart. Men når det her redskab bliver brugt, kører de hurtigere, og det er jo en rigtig positiv erfaring.

Vi har også oplevet, at erhvervslivet har startet med at sige, at det her nok er en katastrofe – jeg ved ikke, om det er en rygmarsudmelding fra dem – men efterfølgende har erkendt, at det her faktisk var et redskab, der virkede. Erhvervslivet inde i byen har fået det godt, specielt transporterhvervet har fået det godt. De har fået mere tid, og det har rigeligt betalt den pris, de skal give ved indgangen.

Ministeren sagde, at det jo var meget højt, omkring 70 kr. i London, men åbenbart ikke så højt, at det ikke stadig væk var en fordel. Virkningen var bedre end prisen.

Hvis vi kigger på København, ved vi, at der er lavet en samfundsøkonomisk beregning på, hvad trængslen koster. Den koster omkring 5,7 mia. kr. om året. Vi har en DTU-rapport, som har lavet nogle scenarier for fremtiden, og den siger, at hvis vi fortsætter med den politik og det investeringsmønster, vi har p.t. i Danmark, så ved vi, at den problematik er tredoblet i 2030. Så er det 15 mia. kr. om året, der mistes.

Vi har også andre rapporter, som siger, at der er masser af dødsfald på grund af partikelforureningen, og at det er flere hundrede, vi snakker om, og på landsplan er det et par tusinde. Vi kan håbe, at den politik, der er kommet i gang med partikelfiltre, hjælper på det, så det bliver nedsat. Men vi ved også, at trafikken stiger med 2 pct. om året, så der er brug for begge dele.

Kl. 14.45

Der er en helt aktuel ting, som kan inspirere meget. Vi diskuterer Metrocityring og metro for tiden, og der er en debat i medierne om, at der ikke er passagerer nok. Hvis vi indfører de her betalingsringe, vil det billede vende. Så det er da noget at tænke over for os, der sidder med der.

Vi har også en anden aktuel debat, nemlig klimadebatten. Den er blevet meget aktuel, siden vi sidst snakkede om det her, og den sektor, som er mest ustyrlig i klimadebatten, er faktisk biltrafikken. Den står for omkring 35 pct. af CO₂-

udledningen, og det er den, vi har mindst styr på. Hvis man kombinerer den ind over det her, er det en af måderne at forsøge at få styr på det på.

Hvis jeg går tilbage til debatten om ordførerne, er der nogle, der henviser det lidt til, at der skal en stor udvikling af den kollektive trafik til. Det er klart. Vi snakker ikke betalingsring uden at være utrolig enige i den retning, det hører med. Når vi laver en betalingsring, skal den kollektive trafik opgraderes. Man kan snakke lidt om, hvad der skal komme først og hvor meget, før opgraderingen skal komme. For at lave det muliges kunst og få noget igennem, har vi sagt, at vi tager provenuet fra en betalingsring. Det er det, man har gjort de andre steder. Men det er klart, at vi da ville elske, at man satte massivt ind med fødelinjer, som hr. Walter Christoffersen også snakkede om, med letbaner og opgraderinger af S-togs-linjerne og sådan noget. Det er vi klart med på. Det vil aflaste den her trængselsproblematik. Men vi tror på, at vi også skal have betalingsringe.

Men det skal være attraktivt at sætte bilen i udkanten og så køre ind med en velfungerende og prismæssigt balanceret kollektiv trafik. Så det er klart, at vi ikke siger betalingsring for at straffe nogle bilister. Vi siger betalingsring for overheadet at få en by til at fungere. Vi fokuserer på det problem, der er, og som vi alle sammen ved der skal gøres noget ved, og det er det, det er et redskab til. De har erkendt det lokalt. De to største partier, som sidder på skift på borgmesterposterne i Århus og København, er fuldstændig enige om det her. De mangler det redskab, som er blevet aktiveret i andre storbyer.

Det gennemgående element, jeg kunne høre i besvarelserne fra de forskellige ordførere, var, at det, der er indskrevet i forslaget om roadpricing, var der en større åbenhed om. Den radikale ordfører foreslog, at vi lavede et forslag om det næste gang. Det er da også fuldstændig inde i SF's baghoved, og vi har stort set forslaget liggende. Vi er klar over, at vi skal diskutere roadpricing.

Jeg kan godt læse udmeldingerne sådan, at det her ikke bliver vedtaget denne gang. Men bemærkningerne har ændret sig så meget fra sidste gang, vi diskuterede det, at der nu er en vej frem mod roadpricing. Vi kommer nok til at diskutere det her igen, men vi kører også elementet roadpricing og ser, hvor langt vi kan komme med det.

Jeg takker for debatten.