

selsafgifter. Om end ministeren klart ikke støttede vores forslag, var ministeren heller ikke så afvisende over for ideen om trængselsafgifter. Ministeren sagde meget klart, at regeringen gerne ville drøfte alle former for virkemidler til at løse problemerne både med klima og trængsel. Det glæder vi os til at se i investeringsplanen, og det glæder vi os også til at se i planen for klima og trafik.

Jeg har noteret mig, at ministeren ikke mener, at det er så simpelt at indføre den her form for trængselsafgifter. Det tror jeg nu det er. Vi har lært både af London og af Stockholm – vi har lært, hvad vi ikke skal gøre, og måske har vi også allerede lært, hvad man kan gøre.

Jeg tror allerede, at vi senere på året vil opleve, at der vil blæse anderledes vinde fra regeringens side i forhold til hele diskussionen om trængselsafgifter. Jeg tror, at vi vil opleve en mere positiv vind.

Jeg kan godt forstå, at Socialdemokraterne og De Radikale ønsker at indføre roadpricing generelt. Det er vi helt med på, og hvis vi skulle have en afstemning om det i morgen, ville SF også stemme for det. Det skal der ikke være nogen tvivl om. Men indtil man kommer så langt, mener vi, at det skal være muligt for kommunerne at gøre noget selvstændigt.

Vi har brug for at finde nogle af de penge, vi ønsker, til de massive investeringer i den kollektive trafik, hvis vi skal gøre noget ved klima- og trængselsproblemerne.

Ministeren siger også i sit indlæg, at bilister allerede i dag betaler alt for mange penge i afgifter m.v. Jeg stiller mig en smule undrende over for, at en borgerlig regering på den måde afviser brugerbetaling – det har nu ikke været noget problem på nogen som helst andre områder i det her land at indføre brugerbetaling, men når det gælder vejstrækninger i det her land, afviser vores regering det.

Hvis vi sammenligner det med tog, er det jo tankevækkende, at der f.eks. i forbindelse med toget mellem Vojens og Vamdrup opkræves afgift for at benytte sporene. Og afgiften varierer efter, om der er trængsel på sporet i den pågældende periode, eller om der ikke er så meget trængsel. Det er jo lige præcis den problematik, vi ønsker at føre over til vores veje. Det er ministeren interesseret i at gøre og gør i forhold til vores togstrækninger, men i forhold til vores veje er det ikke muligt.

Ministeren nævner også i sit indlæg, at en ring omkring København vil medføre øget trafik

omkring København og uden om København, og det vil gå ud over alle de små byer og forstæder til København. Det mener jeg ganske enkelt er noget sludder og vrøvl. Der er ingen i dag, der vælger at køre ind over København med vilje om morgenen. Hvis man bor i Hillerød, og man skal til Køge, vil man ikke, hvis man har sin gode forstand i behold, vælge at køre ind over Rådhuspladsen eller lignende. Man vælger allerede i dag at køre udenom. Så på den måde vil man ikke flytte noget trafik, som i dag kører indenom, så det går ud gennem alle forstæderne.

Jeg har noteret mig, at regeringen er enig i, at det er vigtigt at sikre fremkommelighed og mindre klimaproblemer, og det er jeg glad for at den er. Jeg er også glad for, at ministeren ikke totalt afviser mulighederne for trængselsafgifter i fremtiden, men at der bliver henvist til det videre arbejde i investeringsplanen.

Jeg noterer mig også, at Dansk Folkeparti er positivt i forhold til vores idé om letbaner, men er mindre villig til at finde pengene til at finansiere dem.

I virkeligheden handler det her om, om vi er villige til at finde nogle penge til den investering i kollektiv trafik, vi har brug for. Vi har brug for et ordentligt letbanesystem f.eks. omkring København, og så sandelig også i Odense og i Århus, for at få nogle af de pendlere, der i dag ender med at køre helt ind til byen, til at skifte om til kollektiv trafik længere ude, og det dækker metroen ikke godt nok. Det vil et letbanesystem i hvert fald kunne være med til at løse.

Når vi diskuterer de løsninger, der har været indtil videre helt konkret, er det rigtigt, at omkostningerne til administration har været meget høje i Stockholm. Men problemet er også, at man har ret høje krav til fejlmargen i Stockholm, samtidig med at man har en del undtagelsesordninger, der gør ordningen ganske svær at administrere. Der er nogle byer og nogle øer osv., hvorfra man ikke betaler for at køre ind i Stockholm. I London kigger man i øjeblikket på forskellige måder at administrere ordningen på. De har i dag til gengæld valgt et vanskeligt, fotobaseret system.

Det er altså for det første muligt at indføre et system, der er meget mere simpelt, og allerede i dag er der en stor andel af danskerne, der har en BroBizz-ordning. Det kunne være en måde, vi kunne administrere en trængselsafgift på.

For det andet er trængselsafgiftssystemet et kendt system, som faktisk kunne indføres relativt hurtigt.