

denne sag på dagsordenen, deltaget i diskussionen.

Vi er også helt opmærksomme på de nye tankegange, som præger debatten herhjemme. Road pricing er en af dem. Vi har ikke hørt så meget til de andre erfaringer. Eksempelvis synes jeg, at nogle af de californiske erfaringer også er spændende at se på og vurdere lidt nærmere. Jeg tænker på den omstændighed, at man i stedet for at straffe folk belønner dem og f.eks. siger, at dem, der kører to eller tre i en bil, får bedre mulighed for komfort – må benytte hurtigere baner osv. – end dem, der kører alene.

Så derfor lukker vi absolut ikke øjnene for de muligheder, der måtte være, men vi gør opmærksom på, at vi ikke er tilhængere af yderligere afgifter på bilfolket. Vi kan finde på mange andre ideer, men yderligere afgifter, det bryder vi os ikke om.

Kaj Ikast (KF):

Ja, så er vi kommet til den årlige tur med nye afgifter på bilerne fra SF. Det er jo sjovt nok, at man faktisk næsten har skrevet af fra sidst; man har fuldstændig glemmt, at tiden har forandret sig.

Når man har været med på vores tur med Trafikudvalget til folkevognsfabrikkernes miljøafdeling og hørt om den udvikling, der var i gang dér, så var det jo en helt anden diskussion end den, vi havde for to år siden. Her taler vi nu om, at en bil skal bruge 3 l diesel til 100 kilometers kørsel. Og vi kan tage den reduktion af NO_x-værdierne, der er sket for lastbiler og busser pr. 1.1.1997.

Intet har forandret tankesættet hos SF. Vi skal tvinges til nye afgifter og nye betalinger. Jeg vil gerne gå med til road pricing, men så skal vi fjerne de afgifter, vi har i dag. De 35 mia. kr., som bilisterne betaler, er jo mere, end en hvilken som helst anden befolkningsgruppe betaler i afgifter på grund af deres transport.

Man kan nu engang ikke lave et system, som er ens for landområderne, Sjælland og Lolland-Falster og Jylland, og de større byer, fordi den kollektive trafik ikke er ens. Derfor kan man ikke på nuværende tidspunkt benytte bompengen, uden at det bliver en ekstra straf for bilisterne.

Jeg må jo nok sige, efter den store succes, vi har haft de to gange, ja, næsten tre gange, i de år jeg har været trafikpolitisk ordfører, hvor det har været fremme her i København og har været lige ved at blive gennemført – det er faldet hver

eneste gang, fordi det ikke kan kontrolleres, og der er alt for mange indfaldsveje til Storkøbenhavn til, at det kan svare sig at opkræve afgiften.

Og hvis vi så ser på andre byer, ja, så er der kun tale om en ekstra parkeringsafgift og en ekstra straf for de bilister, som nu engang betaler så meget.

Jeg synes, SF skulle tænke lidt mere på samfundets udvikling. Den miljøudvikling, der er sket på bilområdet, har jo for længe siden overhalet togene og alle andre transportformer i renlighed. Og de næste tre år vil bringe et tigerspring frem. Jeg håber, at SF følger med på den front, for det nytter ikke noget, at man kører med den samme gamle teori, når det er helt nye forbrændingsmotorer, vi taler om.

Arne Melchior (CD):

Jeg vil gerne sige tak til formanden og til tre af mine kolleger for, at jeg har fået lov til at komme ind i ordførerrækken på dette tidspunkt, da jeg skal være hos forsvarsministeren om 20 minutter.

Som en ouverture til det forslag, vi behandler her, fik vi netop i går kendskab til, hvad parkeringen indbringer Københavns Kommune. Det drejer sig, når man medregner både afgifterne og bøderne, om netto mere end 100 mio. kr. om året. Det er altså ikke for at få lov til at køre i sin bil, men for at få lov til at stille sin bil fra sig, så det er altså mange penge. Og det er der nu nogen, der vil lægge noget oven i. Det synes jeg, indtil videre i hvert fald, er en rigtig dum ide.

Om forslaget her er der allerede brugt udtrykket genbrug. Jeg vil også tillade mig at sige, at det er et forslag i utide. For forslagsstillerne ved jo udmærket, at hele denne sag er til undersøgelse og behandling hele to steder. Det var for øvrigt fru Vibeke Peschardt, der gav bolden op til, at Trafikudvalget har anmodet Transportrådet om at gå grundigt ind i en videnssøgning om alle disse forskellige metoder og tekniske muligheder.

Forslagsstillerne ved, at resultaterne af alle disse undersøgelser først foreligger til efteråret, og derfor er det mildt sagt overflødigt, at vi skal diskutere det i dag. CD's udgangspunkt er afstandtagen, det skal ikke være nogen hemmelighed, og det vil ikke forbavse forslagsstillerne.

Udgangspunktet, sagde jeg, og indtil videre, sagde jeg, fordi foreløbig ser det for mig sådan ud, at vil man lægge byerne døde, vil man lægge byernes midte, city, kerne, død og øde – butikslivet i dagtimerne, men også forlystelses-