

tinget, der forhindrer, at I går i gang med at komme med forskellige ideer til, hvordan det kan gøres.

Jeg synes, det er glimrende med al den forskning, man laver i de forskellige modeller, men det virker jo faktisk mange steder rundt omkring. Danmark er jo et af de førende sløve lande til ikke at gøre noget ved tingene.

De steder, hvor det kun drejer sig om at kradsse penge ind, i Oslo f.eks., har man jo kunnet lave det fra starten, og det har man kunnet i mange år. Der er en gammel tradition for bompenge i Oslo og i Norge i det hele taget, og pengene går til vejbyggeriet. Den ordning har man sagtens kunnet klare. Selvfølgelig kan man også finde ud af at undgå, at man har smutveje osv. Der kan laves en ring. Det viser det norske eksempel. Det er ikke problematisk.

Der er andre byer. Singapore er nævnt, men jeg vil nødig bruge Singapore som eksempel, for jeg tror faktisk, at det er et af de steder, hvor man bliver skudt, hvis man kommer til at spytte på gaden, så det er måske bedre at tage nogle byer, der er lidt mere nærliggende. Der er en række tyske byer, og der er byer i Schweiz og Østrig. Jeg fik forleden dag beskrevet, hvordan man i Zürich havde kunnet gøre en masse ting, fordi man tog sagen alvorligt, og fordi man mente det, når man kom med alle de kønne ord om, at nu må vi begrænse bilismen i byerne. Og der er endda nogle steder, hvor man mener, at man i et hele taget skal begrænse bilismen – og man mener det oven i købet, når man siger det – og i hvert fald i byerne.

Her skal vi vente på, jeg ved ikke hvor mange undersøgelser for overhovedet at give tilladelse til, at nogen kan få ideen til at gøre det. Det er virkelig så gådefuldt, at jeg godt kan forstå, at det inde på høringen i dag blev sagt, at det er dér, kræftens gåde er, og ikke i mærkelige, underlige tekniske ting.

Hvorfor bliver vi ved med at tillade, at de her ting kan ske? Jeg kunne bl.a. – ikke fordi jeg tror, at noget gør indtryk – nævne for Venstres, De Konservatives, Fremskridtspartiets og Dansk Folkepartis ordførere, at skal man have prisberegninger ind, og hvis vi bare inddrog det, som bilismen koster i ulykker, i skader på menneskers helbred og i skader på bygningerne i byerne, så skal man se regnestykker! Hvad kostede det f.eks. at reparere Marmorbroen hernede? Og dér bliver mange af den slags, og det er trafikens forurening, der er den væsentligste årsag til, at vores huse forvitrer.

Så jeg mener, at selv dér, hvor man ikke medtager beregningerne om menneskelig velfærd og børns og gamles automobilitet, som vi jo tager fra dem med alle de biler – jeg går ud fra, at man også i Venstre og De Konservative mener, at de ikke skal have kørekort, jo gamle vel nok, men børn skal vel ikke have det – selv hvis vi ikke engang tager de der velfærdsting ind, som drejer sig om at kunne være her og ikke blive kørt over, at kunne færdes frit og kunne alle de her ting, er bilismen enormt meget, meget dyrere i cool cash end de afgiftsberegninger, som vi altid skal høre på.

Jeg vil også godt sige, at jeg synes, at det, hr. Svend Erik Hovmand kommer med, er et overgreb på alle de mennesker, der har bil, når han på sin lidt klæge facon indfører noget, han kalder bilfolket, og så vamlers det ud over hele salen, som om alle skulle være omfattet af den der fuldstændige ignorance og arrogance over for miljøet, bare fordi man tillader sig at have en bil. Der er altså en hel del, der både har og bruger bil, som hører hjemme i den mere ansvarlige del af den danske befolkning end den, der lader sig repræsentere af hr. Kaj Ikast og hr. Svend Erik Hovmand.

Så lidt om nogle af de mere konkrete ting, efter at vi nu har taget det her overordnede. Road pricing-begrebet har jo ændret sig bare siden sidste gang, vi havde forslaget fremme. Der kom lige den københavnske model, og dér var det jo en meget, meget, meget kompliceret model. Det skulle fræses ned i vejene, og der var ikke grænser for, hvad man skulle lave for at kunne lave det. Dér kunne enhver se, at det var et fjernt perspektiv.

Nu har jeg fra anden side fået beskrevet, at man kan lave road pricing meget simpelt, ved at man simpelt hen har nogle porte, altså sådan nogle standere, hvor der køres igennem, som står her og der og tikker, sådan at man kan se, hvor folk kører henne, hvor meget de kører osv. Det er nogle af de planer, jeg ved man har arbejdet med bl.a. i Vejdirektoratet, hvor man har set på, om man kunne indføre den slags systemer for opkrævning. Det her gælder ikke specielt byerne eller rettere sagt, det gælder i særlig grad på landeveje.

Spørgsmålet er, om man skal bruge netop det system i byerne. Selve teknikken kan jo bruges et meget langt stykke som bompengeteknik, og jeg tror, at byernes interesse primært må være, at nu kontrollerer vi pendlerskørlsen og ikke så meget strækningerne inde i byerne, for selv om