

Vil ministeren ikke også anerkende, at man faktisk i andre byer har fulgt den løsning, London og Wien som eksempler?

(Kort bemærkning).

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Man kan jo diskutere, hvor store trængselsproblemerne i København i virkeligheden er. Sammenlignet med andre metropoler i Europa synes jeg de er yderst beskedne, men det kan selvfølgelig godt være, det generer hr. Hedeboe, når han suser rundt i sin bil i København. Jeg synes, det er ret begrænset.

Så tror jeg, at hr. Hedeboe må medgive mig, at nu har vi i dag en metro, der kører med de der 110.000-120.000 passagerer hver dag. Det er dog en ganske betragtelig hjælp, som gør, at folk ikke behøver at bruge bilen ind, og vi ved jo, at vi nu udvider metroen og cityringen for et gigantbeløb, i virkeligheden for også at opfylde det samme ønske, som hr. Hedeboe har, men der synes vi bare, at vores idé er rigtigere.

Kl. 19.15

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Hr. Hedeboe, sidste korte bemærkning.

(Kort bemærkning).

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Jeg vil gøre ministeren opmærksom på, at jeg faktisk ikke farer rundt i byen i bil, det er på cykel eller gåben, og jeg har også bemærket, at når jeg går inde i byen, så går jeg lige så hurtigt som busserne, fordi der er trængselsproblemer, og de kan simpelt hen ikke komme frem. Så det er da et eksempel på, at den er gal.

Når vi laver metrocityringen, hvis vi gør det, så afhjælper det ikke trængselsproblemerne, for så skal bilerne helt frem til den eventuelt kommende metrocityring og metroen for at køre med den. De skal simpelt hen parkeres længere ude, og så er der en anden infrastruktur, der skal på plads.

(Kort bemærkning).

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Jeg er simpelt hen fuldstændig uenig i hr. Hedeboes forudsætninger.

Metroen samler altså i dag 110.000-120.000 passagerer op, og det er selvfølgelig sådan, at nogle af dem kommer fra busserne, det er meget naturligt, men vi har jo faktisk tal for, hvor mange der kommer og især vil komme med den nye

metrocityring fra biler, og det er en ganske stor procentdel.

Hr. Hedeboe er velkommen til at stille mig spørgsmålet skriftligt. Jeg har ikke lige svaret i mit lille hoved, men jeg kender tallet, når jeg kommer tilbage i ministeriet, og vil gerne svare skriftligt.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Nu er jeg bekendt med, at ministeren er på vej til at rejse, og jeg vil gerne anbefale ministeren noget rigtig spændende lekture, nemlig den undersøgelse, der er lavet i COWI's regi, som viser, at blot 5 pct.s stigning i trafikpendlingen til og fra København vil medføre 50 pct.s stigning i trængsel, og at det vil koste samfundet og borgerne ufattelig mange timer og problemer, både samfundsøkonomiske og med irritation og mavesår at sidde der på indfaldsvejene til København, og hvis ikke ministeren har prøvet det, vil jeg anbefale, at han gør det.

Men mit spørgsmål er: Skal jeg forstå ministerens indlæg sådan, at han er imod at give kommunerne frihed, at han i stedet for foretrækker et sammenhængende roadpricingsystem for hele landet, som skal være provenuneutralt, så afgifterne ikke bliver højere end de nuværende, men simpelt hen erstatter de nuværende grønne vejafgifter, for sådan kunne jeg virkelig godt høre ministerens tale?

(Kort bemærkning).

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Så jeg må sige, at jeg har udtrykt mig klodset, for sådan skal det ikke forstås.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Ja, det var jo et kort svar.

Hr. Lidegaard igen, værsgo.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Det er jeg søreme ked af, for det ville jo ellers være et kæmpe fremskridt.

Så vil jeg bede ministeren begrunde, hvorfor et roadpricingsystem, hvor staten altså ikke får flere penge og politikerne ikke skal betale mere, men hvor man har mulighed for at regulere intensiteten af trafikken forskellige steder, ikke er at foretrække. Jeg er godt med på, at det af tekniske grunde osv. ikke er noget, vi gennemfører i morgen, men vi kunne jo starte med de tunge køretøjer, som man har gjort i Tyskland og er på