

Åbent samråd d. 9 juni

Ministeren bedes redegøre for hvilke konsekvenser det vil få, hvis man etablerer en betalingsring for biler rundt omkring København med en forudsætning om et netto provenu på 2 mia. kroner om året. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Henriette Kjær

Henriette Kjær:

- Ja når jeg har stillet det her samrådsspørgsmål så er et fordi jeg synes at 2 mia. kroner det unægtelig er mange penge. For mig at se, der lyder det som en meget fæl beskatning på arbejde frem for en miljøforanstaltning eller en klima foranstaltning som jeg synes S og SF lægger op til at det skal være. For man regner jo med at provenuet vil være der vedvarende. Altså, man regner åbenbart ikke med at færre vil køre ind til byen men regner åbenbart med at folk vil blive ved med at køre ind til byen men så bare betale den her afgift. Og det er for mig at se en klar afgift på arbejde, og derfor bliver jeg jo nødt til at spørge ministeren hvilke konsekvenser han generelt mener dette vil få.

Ministeren:

- Tak for det. Jamen jeg vil godt starte med at sige at grundlaget her, fordi jeg kan forstå, at der er nogen der i dag siger at de synes det er mærkeligt at transportministeriet leverer materiale. Altså, jeg er bare nødt til at sige, at når vi skal herover i samråd, å er det jo helt almindeligt at så skal ministeriet komme med en samrådstale til mig, altså jeg skriver dem jo ikke selv. Jeg læser dem og skal nok selv om, om jeg vil sige det der står i dem. Men der er nogen der laver et notat. Så der bliver jeg bare nødt til at sige, at jeg var lidt ked af at se, at nogen ligesom synes, det var mærkeligt at transportministeriet lavede sådan nogle notater. Det skal man, såeh, altså, fordi ellers er det jo ikke nemt at være minister. Det er jo noget af det man skal betjene ministeren
- Jeg går ud fra at spørgsmålet hentyder til S og SF's udspil Fair Løsning 2020 af 16 maj, hvor der indgår forslag om bompengering omkring København og jeg vil derfor tage udgangspunkt i det forslag. I S og SF's udspil skal bilisterne mere end sådan bompengering lægge mere end 2 mia. kr. årligt til staten. De indtægter der hentes fra bilisterne skal blandt andet anvendes til at nedsætte billetafgifter i den kollektive trafik og det skal tilsyneladende få flere over i den kollektive trafik og reducere trængslen på vejene.
- Det indgår umiddelbart ikke i udspillet, at der skal investere større beløb i forbedringen af kapaciteten i den kollektive trafik i København.
- Det er jo ikke et nyt forslag som S og SF kommer med. Forslaget er en videreførelse fra tidligere politiske udspil fra S og SF. I S og SF's politiske udspil fair forandring fra 2009 oplyses det, at taksten skal være 40 kr. i myldretiden og 20 kr. uden for myldretiden. Det vil ifølge S og SF kunne indbringe ca. 2 mia. ekstra fra bilisterne til staten. Det er det, vi har lagt ind og jeg formoder at det skøn kommer fra det økonomiske råds analyse fra foråret 2006 om dansk økonomi. Det er i hvert fald den der henvises til i det politiske udspil Fair Forandring. Sådan er forudsætningen.
- Her er der foretaget en analyse af en bompengering med netop en takst på 40 kr., henholdsvis 20 kr. Og taksten betales både for at køre ind og køre ud af København, det vil sige i alt 80 kr. om dagen for pendlerne hvis de for eksempel kører ind i morgenmyldretiden og ud i eftermiddagsmyldretiden eller omvendt. Det vurderer så at kunne indbringe 2,2 mia. årligt, og der indgår i det at det koster ca. 200 mio. årligt at drive bompengeringen. Jeg vil ikke lægge skjul på at jeg jo ikke synes det er et godt forslag og det er der mange grunde til.
 - o Jeg kan starte med det rent økonomiske i forslaget. Det kan være svært at finde nye måder at få indtægter til staten på, og det vil man naturligvis kunne få ved at belaste

bilisterne yderligere. Men jeg mener, at bilisterne er så rigeligt belastet i forvejen af høje afgifter og bilisterne betaler allerede i størrelsesorden 40 mia. årligt i afgifter i form af blandt andet registreringsafgift og brændstofafgift. Og så skal man jo huske på at det jo ikke er sådan at bilisterne bare kører rundt. Det er jo faktisk sådan at de skal et sted hen. Altså fx på arbejde, til andre gøremål, eller det er et led i at få den almindelige hverdag til at hænge sammen. Størrelsen af indtægterne fra en bompengering afhænger af tre ting: Antallet af køretøjer der skal betale, taksten for at passere bompengeringen og bompengeringens placering. Jeg har siden det seneste udspil hørt flere forslag på lavere takster fra S og SF og eksempler på hvem der alligevel ikke skal betale, men jeg kan ikke få det til at hænge sammen, så det kan ikke nytte noget at man løber fra halvdelen af tallene og stadig regner med indtægter til staten på ca. 2 mia. det siger sig selv. Og vi skal huske på, at der ligger en økonomisk analyse bag tallene. Det økonomiske råds analyse tager udgangspunkt i en samlet model der beregner netto indtægter fra staten, det vil sige, der modregnes fx for faldende indtægter, for brændstofafgifterne pga. at færre tager bilen osv. Det økonomiske råds analyse har ikke medtaget erhvervstrafikken. Det er ellers lidt det debatten er gået på i den senere tid og det virker næsten som om, at man slet ikke planlægger at genere nogen med ekstra afgifter men alligevel fastholder at staten får en indtægt på 2 mia. Men jeg synes, at det må være naturligt at det indgår som en del af en såkaldt Fair Løsning at man siger hvordan tingene faktisk er, og hvordan man vil nå det. Og når det er sagt, skan der jo ellers være grobund til at begynde at se på om det er fair med en takst på 40 kr. hver vej.

- Tager man udgangspunkt i en afgift på 40 kr. for at køre ind og ud af København betyder det at pendlere, der bor udenfor København men arbejder inden for bompengeringen med 225 årlige arbejdsdage får en merudgift på 18000 om året. Og det er hvis vedkommende pendler ind og ud af København i myldretiden, og det synes jeg er mange penge. Det er uanset om vedkommende kommer nordfra, vestfra eller fra det sydlige sjælland. Det siger sig selv, at en sådan pendlerskat ikke kan undgå at få konsekvenser. Spørgsmålet er, om det virkelig vil presse folk over i den kollektive trafik, eller de vil se sig om efter et nyt arbejde og holde op med at arbejde i København eller finde alternative ruter til at komme ind i København, altså små villaveje og andet som man så kan krydse ind over. Men det forudsætter at man ved hvordan det skal stilles op og hvordan ringen er og det gør jeg ikke. Jeg kan ikke svare på mere om, hvilke alternativer der er.
- S og SF's nye pendlerskat er meget målrettet med et fast beløb på 40 kr. per tur får man nøje ramt alle de mennesker, der hver dag skal på arbejde og især dem der ikke kan undvære bilen, fordi de ikke bor i nærheden af en station eller fordi de skal hente og bringe børnene på vej til og fra arbejde. Jeg ved ikke om det har været hensigten, men sådan efter min bedste overbevisning kommer det til at virke. Det er næppe konsekvenser der samlet set er gode for hverken produktivitet og væksten i vores samfund eller for børnefamilien.
- Og så vil jeg godt sige lidt om de effekter af en sådan bompengering. En bompengering kan være et godt instrument til at opkræve flere penge fra bilisterne, men det er et dårlig virkemiddel til at regulere trafikken. Og den vil ramme nogle grupper uforholdsmæssigt hårdt. En bompengering har også negative effekter i form af større omvejskørsel som jeg nævnte. Bilister, hvor den mest direkte vej og mest miljøvenlige vej går gennem dele af ringen, vil så i stedet kunne køre en omvej for at undgå ringen, og det kan så føre til en uhensigtsmæssig udnyttelse af vejnettet og

øge belastningen af miljøet. Dernæst er der målet om, at det samlet skulle få flere over i den kollektive trafik og reducere trængsel på vejene, som er det overordnede formål med forslaget sådan som jeg læser det. Det er jo sådan set ganske sympatiske mål, men jeg mener simpelthen bare ikke at de holder. S og SF vil som bekendt anvende indtægter fra bompengeringen til at nedsætte billetafgifterne i den kollektive trafik, sådan har jeg forstået det i oplæget. Nedsættelser i takster er imidlertid ikke et effektivt instrument til at øge brugen af kollektiv trafik og det er ikke først og fremmest lave priser på den kollektive trafik der vil få flere folk til at benytte den. Det er en robust kollektiv trafik af høj kvalitet der skal til hvis flere skal ud af bilerne og over i tog og bus. Movia er for nylig kommet med en redegørelse som jeg har sendt trafikudvalget. Den viser at taksterne ikke har den store effekt på passagerantallet. Tager man for eksempel de daglige pendlere, står der, og jeg vil læse et citat op, så kan Movia selv stå inde for det "Prisen for periodekort har været holdt uændret i de seneste år uden at dette dog påviseligt har betydet flere passagerer. Det vurderes derfor ikke til at lede til passagerfremgang at gennemføre en egentlig takstnedsættelse for denne kundegruppe. Og et er jo netop ikke mindst de daglige pendlere vi her taler om, og en eneste undtagelse ifølge Movia er indførelsen af de såkaldte erhvervs kort, det betyder at man kan fratække udgiften i skat, altså hvor det præsenteres som en frynsegode – det skulle ahve haft en effekt. Så udover at takstreduktionen tilsyneladende ikke virker, er det også min principielle holdning at vi ikke skal øge antallet af passagerer i den kollektive trafik ved at straffe bilisterne med en kæmpe ekstra skat til pendlere. Det er ikke en fair løsning synes jeg. Det vi i stedet skal gøre er at udvikle den kollektive trafik, så den bliver mere attraktiv og den kollektive trafik er, synes jeg ikke, god nok i dag. Det handler altså om udvikling som målsætning og ikke afvikling af pendlertrafik på vejene. Mange har jo heller ikke andet valg end at bruge deres bil, hvis de overhovedet skal have hverdagen til at hænge sammen. Og alt i alt tror jeg ikke på, at initiativet vil flytte store mængder passagerer over i den kollektive trafik og dermed opnår S og SF ikke det de siger de vil med initiativet. Skulle initiativet få den ønskede effekt og der kommer flere over i den kollektive trafik, så skal man huske på at så falder også indtægterne fra bompengeringen. Det er jo lidt vigtigt at man husker, får man effekten, så falder tallet også. Så har man ikke 2 mia. længere, så bliver det så det mindre, som den effekt har haft af indvirkning. Det er også spørgsmålet om kapaciteten i den kollektive trafik. Kan alle de mennesker, der skal strømme over i den kollektive trafik være der? Kapaciteten er jo allerede i dag nået i myldretiden flere steder i den kollektive trafik i og omkring København. Der er fx regionaltoget på strækningen fra Roskilde til København. Her er der en belægningsgrad på udvalgte morgener mellem syv og otte på 98%, og det betyder at der reelt er overbelægning på bestemte tog, og på toget, der ankommer fra Roskilde til hovedbanegården kl 8.01 er der en overbelægning på op til 21%. Der kører i alt 14 tog i timen på den strækning og der er ikke mulighed for at indsætte flere tog på strækningen. Man kan derfor spørge sig selv, hvor de ekstra passagerer skal være og det samme gælder selvfølgelig også a-busserne i morgenmyldretiden i København og her er der også allerede i dag kapacitetsproblemer. Så jeg mener derfor ikke, der er tale om et godt forslag, hvilket min redegørelse og forslagens konsekvens jo understøtter. Forslaget vil medføre en meget betydelig ekstra beskatning, der rammer tilfældigt udvalgte og hvor der for mange vil være tale om et ganske stort beløb i husstandsbudgettet. For mange sjællandske familier vil 18000 kroner om året være

en ganske hård omgang, og vi må vel hver især afgøre om det er fair. Det er også på dette pområde to forskellige veje at gå efter min mening. Man kan straffe bilisterne og mobiliteten i samfundet gennem nye pendlerskatter, ligesom jeg synes det er det forslaget gør ved at øge skatterne på dele af mobiliteten herunder også lastbilerne og indenrigsluftfarten eller man kan, hvilket jeg synes er den rigtig løsning, forbedre infrastrukturen, styrke udbuddet og kvaliteten i den kollektive trafik så flere får lyst til at benytte den, fordi den udgør et attraktivt alternativ til bilen. Jeg er enig i ønsket om at reducere trængslen og øge omfanget af kollektiv trafik, men forslaget om en pendlerskat er efter min opfattelse den forkerte vej at gå og jeg mener i hvert fald ikke at den er fair. Jeg har, mener jeg selv nu, levet op til, hvad jeg er blevet spurgt om. Jeg bedes redegøre for hvilke konsekvenser det vil få. Det er det som er min vurdering og det er det, jeg har lagt frem i dag.

Speaker: Tak til ministeren for besvarelsen. Der er en række, der har yderligere spørgsmål. Jeg læser dem lige op, så man kan se om alle er på listen, som skal være der. Først er det samrådsspørgeren Henriette Kjær, Kim Kristiansen, Anne Baastrup, Kristian P. Lorentzen, Magnus Heunicke og det indsupplerede medlem Eivind Vesselbo. Vi tager tre af gangen.

Henriette Kjær:

- Jeg vil gerne sige tak til ministeren for en grundig besvarelse. Nu er det her jo et forslag der udspringer af Fair Løsning, men jeg må da sige, at jeg ikke synes det lyder spor fair overhovedet, når vi hører at hvis man kører ind i myldretiden, hvad de fleste jo gør fordi det er jo der man skal møde på arbejdet og derfor der er myldretid, jamen så vil det koste 18000 kroner om året, hvis man ser på alle de arbejdsdage der nu engang er. Nu er det sådan at vi har progressiv beskatning i Danmark. Det vil sige, det er de brede skuldre der betaler mest. Men det her forslag, det rammer jo høj som lav lige hårdt. Det vil sige, at hvis man bor i omegnen af København, hvilket jo mange gør, fordi huspriserne er dyre herinde, men hvis man så bor i udkanten af Køge eller Roskilde og derfor har brug for en bil til at komme herind og som så fx arbejder som handicaphjælper, køkkenassistent eller andet, så skal man altså betale 18000 kroner om året for at komme ind og passe sit arbejde. Det siger mig noget om, at jeg tror, at det her det vil være begrænsende i forhold til mobiliteten og i forhold til folks iver i forhold til at søge arbejde et andet sted end der hvor de bor. Og det vil jeg høre, om det er opfatteelse ministeren kan dele.

Kim Kristiansen:

- Tak for det. Det er jo imponerende for vi har jo ellers nogle rigtig gode brede forlig i den her kreds, men tilsyneladende jo tættere vi kommer på et valg, så er det ligesom at der er nogle ting, som begynder at stikke ud. Der er også fint nok, for så får vi vent dem i sådan et samråd her, så er det synligt for enhver, at hvis man skal til at betale 18000 årligt for at komme på arbejde sammen med en boligskat, hvis S og SF får magt som de har agt. Jamen så ved man ligesom hvad man har at rette sig efter når man skal sætte sit kryds. Men det jeg egentlig vil spørge om er, at i infrastruktur, vi har jo talt om i hvert fald i forligskredsen at eventuelle vejafgifter og så videre i fremtiden skulle tilgå infrastrukturfonden, men mig bekendt står der ikke noget i forliget om at infrastrukturen skal bidrage til billigere billetpriser i den kollektive trafik. Så alene allerede der har man jo i en eller anden form et problem. Ministeren var så selv lidt inde på også, har man, ministeriet, det kan være vi skal stille et skriftligt spørgsmål om det, men jeg synes jo det kunne være interessant og sige,

hvad vil det her kræve hvis man nu forestiller sig, at S og SF har ret i, at det her flytter altså så og så mange bilister over i den kollektive trafik – hvad vil det så kræve af milliardinvesteringer i den kollektive trafik for at kunne opsuge de her stakkels bilister som bliver tvunget over i den kollektive trafik. Det vil jo sandsynligvis være et betrageligt milliardbeløb som også skal finansieres.

Anne Baastrup:

- Det er til en kommentar til Henriette Kjær. Altså DTU har jo beregnet at der årligt holdes mere end 160000 timer i kø på vejene i hovedstadsområdet og at det samfundsøkonomiske tab udgør mere end 10 mia. kroner om året. Så synes jeg, det er skræmmende, at vi i den her valgkamp, som jo er startet er oppe imod at ministeren på denne her måde bruger ministeriet. For der står både i Fair Forandring og i Fair Løsning, at betalingsring skal kombineres med en massiv investering i kollektiv trafik. Og så er der i Fair Forandring en stribe eksempler på, hvad der skal investeres i. Så derfor er meget ubehageligt at opleve at ministeren går ud på den her måde med urigtige oplysninger, og især er det også lidt særligt, at jeg kan falde over en mail fra Søren Lauritzen, hvor han understreger, det er den særlige rådgiver for ministeren, hvor han understreger i sin mail, alle pengene skal bruges til at sænke prisen på zonekort og alle er skrevet med store bogstaver. Det vil sige, det har været ministerens ønske, at det her det skulle fremhæves så tydeligt, og derfor er det meget ubehageligt, at man på den måde bruger ministeriets embedsmænd til at komme med åbenlyst urigtige oplysninger. Det står både i Fair Forandring og i Fair Løsning 2020-planen at der kræves massive investeringer. Dertil kommer at vi jo ikke har lagt os fast på hvilket beløb. Så derfor er det også helt forunderligt, at ministeren kan bruge sine embedsmænd på en sådan måde, at man nu kan lave en skræmmekampagne om, hvad det er det kommer til at koste for pendlerne. Det er meget ubehageligt at vi starter en valgkamp på urigtige oplysninger.

Speaker: Tak til Anne Baastrup. Nu får ministeren lov til at svare på de tre sæt spørgsmål.

Ministeren:

Tak for det. Jamen jeg forstår at det Henriette Kjær spørger om, det er om ikke mobiliteten bliver begrænset i det. I hvert fald vil jeg sige det sådan, at normalt når vi ser undersøgelser og redegørelser om det, så mener man at mobiliteten i hvert fald ikke gøres mere fleksibel ved at man lægger afgifter på. Normalt er det den holdning jeg også støder på, at mobilitet er vigtig for vækst og det er klart, hvis man så lægger nogle begrænsninger på ved at lægge afgifter på det, ja så vil det jo alt andet lige virke med modsat fortegn. Jeg er ikke klar over, hvad det vil kræve af investeringer i den offentlige trafik, fordi hvis jeg skulle svare på Kim Kristiansen spørgsmål om det, så er det jo helt afgørende at jeg ved hvilket serviceniveau S og SF vil tilbyde sine kunder – og det ved jeg ikke noget om. Og sådan noget skal man jo vide. Derfor kan jeg bare sige, det har sådan set været svært nok at finde rundt i det her forslag, fordi Anne Baastrup har jo fuldstændig ret. Man har jo ladet være med at skrive noget om takster, men man har ikke undladt at skrive, hvad det skal give. Derfor kan man ikke forholde sig til at det ikke skal give 2 mia for det skal det jo. Når vi i ministeriet ved hvor mange biler der kører ind og ud af København, så ville nogle jo kunne bebrejde os at vi ikke er i stand til at dividere – og det kan vi jo alligevel. Derfor dividerer vi jo bare op, og så kan vi jo se, at det ser ud som om, at det er 20 eller 40. Hvis det er forkerte tal, så beklager jeg da meget og så vil vi da gerne regne det ud, hvis man ævnsker at få nogle nye tal. Men vi er nødt til at forholde os til at vi kender 2 mia. og vi kender altså tallet af hvor mange der kører ind og ud af København og så må

vi jo bare sige, at det klogeste er nok netop for ikke at kunne begynde sig at (vi?) har gjort noget forkert. Det er da at bruge de tal, som S og SF selv har lagt frem før. Så kan vi da i hvert fald ikke klandres for at vi har taget andre tal. Så vi tager bare de tal, og vi tager også de tal, der ligger i den økonomiske analyse. Jeg synes jo faktisk, man godt kunne sige, hvis man virkelig ville, det er jo dog lutter fantastisk så fint det er lavet. Det er ikke noget med at vi er begyndt at bruge takster som man kunne lægge ind og få nogle helt andre billeder frem. Nej, vi har anvendt den oplysning der var der, men det er klart, davi ikke i det sidste her får at vide hvad det er, så er vi jo nødt til bare at forlade os på de oplysninger vi har haft før. Det er jo klart, hvis Kim Kristiansen mener, at det skal være et meget godt serviceniveau og højt serviceniveau, så kræver det klart nogle andre investeringer. Men det er blandt andet det man er i gang med, med den plan, 5 punkts planen overfor DSB, hvor vi jo diskuterer, hvordan er materiel situationen i Danmark, og vi må jo sige, at endnu ved vi jo ikke helt andet end at det er gået igennem Finansudvalget det aktstykke, hvor vi altså er nødt til at forlænge de vogne, der kører på sjælland. Blandt andet for det her indkøb af IC4 tog som vi jo altså bøvler med endnu og som jo altså ikke kører ordentligt. Og derfor, vi ved jo heller ikke, hvad regninger der måtte komme bagefter. Så det kan jeg på ingen måde forholde mig til, med mindre vi får nogle mere præcise tal. Jeg har ikke på nogen måde oplevet at S og SF har forsøgt at skyde en valgkamp i gang med det her. Det som jeg sagde i min tale, er jo, at det er et gammelt forslag. Det er der jo ikke noget nyt i. Det er jo noget man har haft fra før. Der er måske mere opmærksomhed om det nu, men det er da noget man har været fremme med før. Det er rigtigt, der står ikke noget om tal i det, men ellers så...

Speaker: Tak til ministeren. Den næste runde er Kristian P. Lorentzen, Magnus Heunicke og indsupplerede medlem Eivind Vesselbo. Vi starter med Kristian P. Lorentzen. Vræsgo.

Kristian P. Lorentzen:

Ja tak. Jamen jeg vil gerne først rose samrådsspørgeren. Jeg synes jo det er helt relevant når vi nærmer os et valg, og så lægger oppositionen en meget bombastisk plan frem, der hedder Fair Forandring, og der er der så også nogle meget bombastiske forslag omkring transportpolitikken. Nogle forslag, der får enorm betydning for de mennesker, det kommer ti lat ramme. Så jeg er utrolig glad for ministeren besvarelse om, hvad er konsekvenserne egentlig ved det her. Det er utroligt vigtigt at få frem. Så må jeg også sige, efter nu at have oplevet de tre tidligere samråd i dag, som var noget nedslående derhen, at de ikke have ret meget med transportpolitik at gøre. Det er i hvert fald ikke noget, der flytter ret meget for danskerne. Så er der noget mere Holger Danske over dette samråd, forstået på den måde, at her kan vi væogte med åben pande og ikke som formummet skælm, baseret på anonyme udsagn i pressen osv. Det her, det er nemlig transportpolitik, der får betydning for befolkningen. Der må jeg så, for at vende tilbage til forslaget her omkring betalingsringen, i den grad slå fast at det er da unfair forandring, der vil noget. Det rammer utroligt hårdt af bestemte grupper af borgere. Specielt dem, der skal ind og passe deres arbejde inden i Hovedstaden og er nødt til at bruge bilen af forskellige grunde, som vi jo ikke skal blande os i som politikere. Vi skal give dem et frit vand. Så man er virkelig på dybt vand fra forslagsstillerne side omkring den her betalingsring. Det er også rystende, hvilken uklarhed der er, når vi har prøvet at få en debat om det. Så hver gang, der er nogen der rejser et problem, jamen det har vi ikke taget stilling til endnu og det prøver vi at definere senere. Blandt andet hvor betalingsringen sådan præcist skal gå. Det er temmelig interessant for befolkningen. Skal den ligge en kilometer fra centrum. Er den ti kilometer fra centrum? Hvordan kommer det til at virke i forhold til omegns kommunerne? Så må vi sige, det er jo reelt en pendlerskat. Det bliver meget dyrere at komme ind og passe ens arbejde. Og hvad med godstransporten? København er en meget stor by, der skal forsynes af tusindvis af tons varer hver eneste dag. Det vil selvfølgelig give højere priser på de

varer, hvis man skal til at betale for at få dem ind til skade for københavnere. Så hører vi også konsito (?) her tidligere i dag sige, at det ikke har nogen klimamæssig effekt, co2mæssig effekt. Det er jo klart, fordi der vil komme en betydelig merkørsel, som også ministeren var inde på, fordi man bliver meget opfindsom i hvordan man kan omgå sådan nogle betalingsbomme. Der bliver sandsynligvis en stor bunke merkørsel. Det vil få en skadelig effekt, både på klimaet og på trængslen rundt om i byen.

Så synes jeg, noget der er interessant at dvæle ved, det er: Hvilken effekt sådan en mur vil få. Det er jo ikke klogt at bygge mure. I Europa prøver man at brække mure ned og få et indre marked. Her er man på vej til at bygge en mur i København. Dem, der er udenfor, der så skal betale til at komme ind i vores allesammens hovedstad og dem, der er indenfor. Det vækker jo lidt minder om Cypern, hvor vi har haft sådan en adskillelse af landet i mange år. Men også Berlin, hvor der var en velkendt mur. Så det her kunne man med rette kalde KøbenhavnerMuren man nu prøver at opbygge. Jeg har også noteret debatten som kører i København og i de københavnske ugeaviser. Fx sådan en bydel som Valby – skal vi til at deles op. Hvilken konsekvens vil det få? Hvad med sådan et samfund som Amager? Hvad vil det få af betydning for dem? Der vil jeg gerne spørge transportministeren – Hvilken betydning vil det få for vores internationale lufthavn på Amager, hvis man skal passere sådan en betalingsring for at komme og ud komme med flyet. Jeg går ud fra vi alle sammen gerne ivl have en lufthavn, som er slagkraftig international. Der er rigtig mange konsekvenser af det her. Når vi nu taler om de enkelte bydele. Jamen det vil være også være noget af et hasardspil, om ens dagsinsituation ligger præcis på den ene eller den anden side af den betalingsringen. Hvis den ligger på den anden side af betalingsringen, så skal man måske af med op til 18000 kroner om året i modsætning til hvis daginstitutionen lå 500 meter væk, så skulle man ikke af med det. Det er virkelig på dybt vand det her. Jeg er helt rystet over det forslag. Man kan også fundere over, skal det nu bredes til andre storbyer? Skal bilister og pendlere i Århus, Aalborg og Odense også piskes og plages med det her forslag. Det må man så fundere over, siden man er så begejstret for det her princip. Så det økonomiske dobbeltspil, der er omkring det her forslag, hvor man på den ene siger: Jamen det er jo for at begrænse trængslen. Vi er alle sammen enige om at der er et trængselsproblem og så skal det her altså være midlet til at begrænse trængslen. Hvordan kan man så disponere (...) provenuet på 2 mia. kr. bl.a. til at fremme mere grøn trafik, som der står i oplæget (un)fair forandring. Man kan ikke få begge dele, men det vil man altså foregøgle borgerne. Man kan ikke både høste provenuet og så få folk over i den kollektive trafik. Og så det med den kollektive trafik. Der er vi jo meget enige med forslagsstilleren af den her betalingsring at vi skal have løst trængslen. Men var det ikke bedre at satse på nogle mere visionære løsninger, således at vi i stedet for at piske løs på bilisterne, der i forvejen betaler over 50 mia .kr i bilskatter, så skal de så til at betale 2 mia kr mere for at passe deres arbejde. Var det ikke bedre med nogle mere visionære løsninger på trængslen fx er vi ved at bygge en metrocity ring som vi alle sammen står bag. Det vil være et gigantisk løft for den kollektive trafik, når den står færdig om nogle år. Når vi får bygget en østlig ringvej omkring Københav, hvad der er et enormt behov for. Så kan vi måske rense Københavns centrum for halvdelen af biltrafikken, der jo slet ikke har noget at gøre deroinde, men de er henvist til at køre ind over Rådshuspladsen og Kgs. Nytorv. Det synes jeg er visionært. Det ville jeg ønske at S og SF gerne ville gå ind og drøfte frem for sådan en utrolig fjendtlig betalingsring. Hvad med letbanen i ring 3. Det er også visionært. Og endeligt, sammenhængen i den kollektive trafik. Hvad skal der til for at flytte folk fra bilen over i den kollektive trafik. Det skal jo selvfølgelig være noget, der fungerer, der kører til tiden, der hænger sammen og er let at bruge. Fx som i München, hvor den kollektive trafik spiller som et orkester. SÅ det var jo også værd at samle kræfterne om, i stedet for sådan en utrolig ensidigt og fjendtlig betalingsring, der rammer nogle bestemt grupper utrolig hårdt. Jeg er forundret over, at nabokommunerne ikke har gjort oprør mod det her. Det er da en utrolig fjendtlig handling overfor hele omegnen af København, pludseligt at

lave sådan en betalingsring, hvius de skal ind og have et ærinde. Så jeg må sige, jeg er noget rystet over det her forslag, men jeg er glad for at vi med dette samråd får konsekvenserne belyst, for det er da noget af det mest uigennemtænkelige jeg længe har oplevet. Men jeg vil gerne spørge, som sagt minsiteren, til de der mere visionære løsninger på trængselsproblemet i København. Tak

Soeaker. Tak til Kristian P. orentzen. Så er det Magnus Heunicke.

Magnus Heunicke:

Ja tak. Tak for det, hvis der stadig er nogle seere tilbage efter det her. Det er der nok. Man glemmer jo fuldstændig at det er meget sjovt, fordi det er da ikke nogle måneder siden at den tidligere, der havde ordet, Kristian P. Lorentzen, foreslog et landsdækkende krav om motorvejsbetaling, hvor man skal betale, jeg tror det var 1500 kr per bil, for overhovedet at få lov til at køre på motorvejene. Ikke kun hvor der er trængsel men også der hvor der ikke er trængsel på vejene. Det var Venstres trafikordførers forslag her for nogle måneder siden. Det må jeg så kunne forstå, at det forslag har man droppet igen. Ellers er det næsten umuligt at tage det seriøst, det der er blevet sagt de sidste, jeg tror det var et kvarters tid, den tale vi hørte nu her. Men det kan vi få ministerens kommentar til også: Hvad er egentlig Venstres politik – Venstre har i hvert fald politik, der handler om den gps baserede. Det er i hvert fald rigtigt nok ikke altså, der er jo et forlig omkring regerings politik af at lave en gps baseret road pricing. Det ved jeg i hvert fald, det er Venstres politik. Hvad bliver taksten der på fx der hvor der er mest trængslen, der skal koste mest at køre. Hvad bliver taksten ved KøgeBugt motorvejen, som er Danmarks mest befærdede vej eller Hillerød motorvejen eller hvor vi nu kan. Nævne. Hvad bliver taksten der omkring København. Fordi, der skal man være opmærksom, at det der sker der, med den ordning, som regeringen foretrækker – jeg synes også der er nogle fordele ved det, men der er et problem i hvert fald og det er at man ikke får styrket den kollektive trafik fordi alle pengene skal gå til at nedsætte registreringsafgiften og i og med at man skal betale mest for at køre der, hvor der er mest trængslen. Det er jo omkring Københavns område vi har mest trængsel. Vi spiller op imod 15 mia. kroner om året i trængselskørsel omkring Københavnsområdet. Der hvor der er mest trængsel, skal der betales mest per kilometer. Hvor meget kan vi måske få svar på nu. Men bilprisen falder jo i hele Danmark, så er det altså at skovle penge fra dem fder sidder i køen på motorvejen hver dag og ud til resten af Danmark. SÅ det kunne være spændende at få den regionale økonomiske betydning for det forslag som Venstre forvægter, med mindre Venstre forvgtter den her med den landsdækkende motorvejs vignet. Men det (utydeligt). Det er lidt svært at forberede sig til det her samråd her i og med, og det jeg har i det mindste også haft svært ved, men trods alt ikke mere svært ved end at der er kommet en eller to notater, kan vi forstå. Og vi har prøvet at få fat i de notater på forhånd, for det har været nemt for landets journalister kan jeg forstå. De har jo badet rundt i i., på landets redaktioner, de forskellige notater der er lavet af ministeriet, der skal lave nogle såkaldte beregninger på S/ SFs plan og så lykkedes det mig faktisk at få et af de her notater, som ministereiet har lavet. Jeg ved ikke om det er det rigtige, for vi har ikke fået det som udvalg. Det er kun noget ministeriet har villet give til medierne. Men det er altså et nota, kan jeg se her, der hedder: S og SFs forslag til bompengering. Det er skrevet af en Caroline Lolck d. 26 maj, godkendt af Tine Lund Jensen samme dag og af Klaus Baunkjær. Dagen efter d. 27 maj godkendt af Jacob Heinsen og ministeren har haft det på bordet .d. 30 maj. Hvis det er det notat, vi taler om, som er lavet af de mennesker her, jeg lige læste op. For der står i det notat, at det baserer sig på Fair Løsning 2020. Det er den jeg sidder med her i hånden – Fair Løsning 2020. Det er den ministeren har bedt embedsmændene om at baserer sig på. Det er fornuftigt, for det er vores politik. (Utydeligt).

Nr. 1 – der etableres en bompengering omkring København. Det er rigtigt. Der er vi enige. Det er flot – det er en ud af en. Så har man næste – indtægterne fra bompengeringen anvendes til at

nedsætte billetafgiften i den kollektive trafik. Hov, nej, naa. Der har vi jo en klokkeklar fejl som forfatterne har lavet. Indtægterne fra bompengeringen anvendes til at nedsætte billetafgiften. Det er simpelthen ikke rigtigt. Punkt 3 – målet er at dette samlet skal få flere over i den kollektive trafik – det er rigtigt – og reducere trængsel på vejene, det er også rigtigt. Så der er den igen, flot. (utydeligt). Der indgår tilsyneladende ikke i udspillet at der skal investeres flere penge i at forbedre kapaciteten i den kollektive trafik – har ministeriet embedsmænd (...), at det ikke indgår i udspillet – udspillet her. Så skal jeg så læse op fra s. 40, hvor vi har vores tabel. Det er ret nemt, det er en tabel på side 40. Vores finansieringstabel, side 40. Jeg håber ministeriet har det med, eller har i overhovedet læst det, men hvis I har, så står det her. Kørselsafgift på lastbiler, det havde vi et samråd om i sidste uge, det bruges til billigere kollektiv trafik. Hov, så det var ikke rigtigt, det I skrev lige før. Betalingsring omkring København, hvad bruges de penge til. De penge bruges til grønne trafikinvesteringer. Men hov, hvordan kan man skrive her: Det indgår ikke i udspillet, at der skal investeres flere penge til at forbedre kapaciteten, når vi skriver., beregner i vores skema at vi bruger præcis indtægten fra betalingsringen til grønne trafikinvesteringer. Det er da ufatteligt. Det er derfor vi er lidt .. Det er en sørgelig dag for det danske demokrati, når ministeriets embedsmænd bruger eh .. når mininsteren bruger embedsmænd apparatet på den både til at komme med nogen på fire punkter, hvor de to af dem er deciderede usandheder. Det er jo ikke noget, der kræver.. Det kræver hvad et opslag. SÅså. Det er næsten umuligt at få en debat i gang. Hvad skal man spørge om her. Spørgsmålet kunne jo lyde, har i – jeg tror da vi skal sende en over til jer. Findes der et udkast, et eksemplar af vores plan. Og hvis der gør, findes side 40. Prøv lige at tjekke efter. Har i side 40 i den her plan? Den må være faldet ud, I må have revet den ud. Fordi, der står direkte de ting i skriver. Det er tilsyneladende ikke, jo det er det, det er. Og indtægterne skal gå til at nedsætte – nej det skal det nemlig ikke – det er lastbilafgiften.- Betalingsringen bruges til investeringer i den kollektive trafik i kapacitetsforbedringer. Og hvorfor er det en god ide, hvorfor er det en succes i Sverige, Norge, England, Frankrig og mange andre steder at have den her slags systemer. Ja det er det fordi den nedsætter trængslen, vi spilder.. Det er en pest at sidde i køen hver dag, jeg gør det af og til i bilen hvis jeg ikke kan slippe for det, men det er godt nok en pest at gøre det, og man kan ikke komme hjem og hente sine unger i børnehaven og man kommer for sent på arbejde. Vi spilder 15 mia. kr. om året. Det skal der gøres noget ved. Der er masser af luftforureningsproblemer – det skal vi også gøre noget ved. Og den sidste – vi skal styrke den kollektive trafik. Det er det vi finansierer med det her forslag – derfor er det en suveræn god ide, som jo alle partier efterhånden i de lande der har indført det er glade for. Derfor er vi sikre på, at det vil man også være glad for, hvis vi får indført det her i Danmark. Det arbejder vi for at gøre. Vi skal have løst tgrængslen, vi skal have løst problemerne med den for dårlige kollektive trafik. Det her, det løser begge dele. Det er trist, det er ærgerligt. Jeg håber i får en snak om det bagefter, for det er jo ærgerligt at have en debat, hvor i fuldstændig – er det bevidst eller ubevidst. I hvert fald er det helt udueligt, at to ud af fire er så smækhamrende forkerte af de punkter i opridser på vores forslag. Så er det jo svært. Ja så er det svært. Ja tak for arbejdet.

Speaker: Tak til Magnus Heunicke og så er det det indsupplerede medlem Eivind Vesselbo værsgo.

Eivind Vesselbo:

Mange tak. Ja i modsætning til Magnus Heunicke, så ved jeg godt, hvad jeg skal spørge om. Jeg vil gerne starte med at takke ministeren for at komme med en meget meget flot redegørelse med nogle fakta. Det er jo altid sådan, at når man kommer med fakta, så bliver det et problem for dem, der ikke er enige i de her fakta, så får man en diskussion af det. Det er jo sådan set vilkårene. Og så er jeg sådan set enig med Kristian P. Lorentzen at det her samråd, i modsætning til tidligere, har en betydning for en masse mennesker i Danmark. Derfor er det jo vigtigt, at man får drøftet de her ting

igennem. Der er ingen tvivl om, at jeg tror det var Kristian P. Lorentzen der sagde, om der ville blive oprør i omegns kommunerne. Nu er det jo sådan – nu bor jeg jo i en af omvejskommunerne, og altså vi regner jo ikke med at det her overhovedet bliver til noget. Men det er klart, vi drøfter det jo ude i omegnskommunerne, fordi det har nogle konsekvenser. Så det er klart, at jo mere det her bliver drøftet, jo mere vil det selvfølgelig også blive voldsommere i debatten. Om der bliver oprør eller ej. Forudsætning for at det her skal blive noget, det er at der kommer en ny regering, som vil gennemføre det her, og det tror jeg overhovedet ikke der gør. Jeg er nærmest overbevidst om, at der ikke gør. Så derfor er vi ikke så nervøse, vi synes bare det er et tåbeligt forslag. Og grunden til at vi synes det er et tåbeligt forslag. Ja det er fordi økonomien, men samtidig har vi jo mærket, hvad den mur Hr Kristian P. Lorentzen talte om, hvad den har af betydning fordi, vi er ganske klar over at S og SF herinde på Christiansborg og København ønsker at genere folk, der bor omkring København. Vi har nu mærket det i de sidste par måneder, hvor Københavns kommune har etableret vejarbejder indtil København eller i og omkring indfaldsvejene til København så man totalt har blokeret for at man kan komme ind. Man har ligget i køer, og fru Anne Baastrup snakkede om at det kostede 10 mia. og det gjorde Magnus Heunicke også, at ligge i kø og det var miljømæssige problemer. Prøv at gå ud på indfaldsvejene og se hvordan Københavns kommune netop har planlagt deres vejarbejde på sådan en måde, så man ikke kan komme ind. Se det er en skandale. Og det her er jo bare prøvekørsel på, hvordan det vil være, når der kommer bomme op. Et af de aspekter, som så ligger i ministerens økonomi, som jeg godt kunne tænke mig at få belyst, det er: Vi taler om to muligheder. Den ene er at betaler og den anden, det er, det vil de ikke og så tager de den kollektive trafik. Men der er faktisk en tredje mulighed, som jo har store konsekvenser i omegnskommunerne. Det er, den tredje mulighed er at man tager sin bil og kører til Gentofte, Lyngby-Tårnbæk eller til Ballerup, parkerer sin bil der og tager det offentlige ind til København. Det betyder jo nogle kæmpe investeringer i parkeringspladser eller områder, hvor man kan parkere bilerne. Det forstår jeg, har den der Fair Løsning ikke med i deres planer, at man skal kompensere omegnskommunerne for de trafikproblemer og parkeringsproblemer, der vil komme. Desuden, når der tales om, at så får man trafikken væk og der bliver ikke køer. Så prøv lige at tænke logisk – at den tredje løsning her bare betyder, at køen rykker længere op i Nordsjælland eller Vestsjælland, fordi folk tager bilen ind og parkerer den i omegnskommunerne. Så vil køerne bare ligge to-tre kilometer længere oppe end de gør i øjeblikket. Så det jeg godt vil høre ministeren, er der lavet nogle beregninger på, hvilke nogle konsekvensberegninger på, hvilke økonomiske konsekvenser det vil have, hvis folk kommer og parkerer deres biler i omegnskommunerne til parkeringsforhold. Ja jeg kunne gætte på at det ikke er der, men jeg kunne godt tænke mig, at der kom sådan nogle beregninger.

Speaker: Tak til Ejvind Vesselbo og så besvarer ministeren de tre spørgsmål.

Trafikministeren:

Jeg vil fra starten af lige sige. Jeg har fuld forståelse for at man har nogle debatter og diskussioner, der kører. Jeg er bare lidt mere på mærkerne når man begynder at blande embedsfolk ind i det, fordi der skal man lige være opmærksom på, hvad man skriver. Nu tager vi lige teksten fordi, og det er ikke for at være på nogen måder, men jeg vil godt have lov til at læse teksten, sådan at vi læser den fuldstændig som den står. Jo men hvis vi følger den, så har vi den samme, for jeg ved det er punkt 4. Jeg sidder jo også med papir. Det indgår tilsyneladende ikke i udspillet at der skal investeres flere penge i at forbedre kapaciteten i den kollektive trafik. Jeg prøver lige igen. Det indgår tilsyneladende ikke i udspillet at der skal investeres flere penge i at forbedre kapaciteten i den kollektive trafik. Og hvad det spørgsmål sagde, Magnus Heunicke, gå om på side 40, så kan man se hvad der står. Jeg er helt enig. Dertil, der går alt som det skal. At forbedre kapacitet, det betyder jo, at hvis der skal være flere ovre i den kollektive trafik, så skal man enten have flere toge, man skal

have flere busser, et eller andet. Det er man jo nødt til, for det er kapaciteten. Og nu skal jeg så finde det i forslaget, hvor står kapaciteten, og det er muligt Magnus Heunicke kan hjælpe mig med at finde hvor det står henne, men jeg kan kun citere hvad der står i jeres eget forslag. Der står: samtidig skal der investere ekstra 1,5 mia. Nøjagtig de 1,5 mia. der står omme på side 40. Det er vi enige om, ikke også? Der står 1,5 mia. som er noget med at nedsætte billetpriserne pga. at lastbilerne skal betale mere. Den er vi enige om, den er som den skal være. Det står overfor hinanden. Så står der; Betalingsring om København. 2 mia og 1,5 mia skal bruges til grønne trafikinvesteringer. Det er jeg også enige. Men udvide en kapacitet betyder jo at man skal enten købe vogne eller busser eller i hvert fald kapaciteten skal forøges. Og det er det, som embedsfolkene skriver, det kan de ikke umiddelbart se. Lad os så se hvad man selv skriver, så er jeg i hvert fald fri for at blive citeret, så citer bare jeres egen tekst side 39. Fordi man skal lige huske at have siden med før den her, fordi det giver meget mere forståelse. Der står nemlig; Samtidig skal der investeres ekstra 1,5 mia. årligt i grøn trafik. Letbaner, cykelstier, park and ride anlæg ved de store stationer osv. Så synes jeg ikke helt, man kan angribe nogen for at sige, at de skriver, der indgår tilsyneladende ikke i udspillet at der skal investeres flere penge i at forbedre kapaciteten i den kollektive trafik. Og man kan da i hvert fald ikke henvise til de 1,5 mia. Der står hverken noget om bus eller tog. Der står det skal bruges til cykelstier, det skal bruges til letbaner og til park and ride anlæg. Det er jo i orden. Men hvordan skal man kunne læse, at det man tænker på ved cykelstier, det i virkeligheden busser eller toge. Det er da håbløst at læse. Nej, altså jeg er bare nødt til at sige, man er nødt til at følge de her tal, altså. Det er jo ikke os, for hvis det er politikere der sidder og diskuterer, der kan vi jo sige til hinanden hvad vi vil stort set. Men man tager jo pludselig noget ud, hvor man begynder at sige at embedsmændene er useriøse og det synes jeg man skal passe på med. De skriver her, at de kan ikke se umiddelbart om man forbedrer kapaciteten i den kollektive trafik. Det kan jeg godt forstå når der ovre ved den 1,5 mia skriver, at man skal investere i letbaner, cykelstier og park and ride anlæg. Det udvider da ikke kapaciteten i den kollektive trafik. Altså fordi man kan parkere, er det jo ikke sikkert man kan komme med. Og jeg har lige sagt i mit indlæg at det er overfyldt. Fordi man har en letbane, som vi i øvrigt har besluttet i København, så det må så være letbaner andre steder i landet og det må vi så se på til den tid, det skal jeg ikke blande mig i. Fordi man har cykelstier, så har man da ikke hermed udvidet kapaciteten i den kollektive trafik. Vi kan godt diskutere det her videre politisk. Jeg synes bare ikke, det er rimeligt at sige, at embedsmændene har siddet nu sådan og skaltet og valtet lidt med det. Næh, det har taget teksten præcis som det står og været helt loyal over for det, og det synes jeg altså, det burde man gøre. Og så står det, indtægterne fra bompengeringen anvendes til at nedsætte billetafgifterne i den kollektive trafik. (utydeligt) Magnus Heunicke har fuldstændig ret, at der er simpelthen skrevet forkert, fordi det tal, der står under ... Det er så bare lastbilerne, der betaler, så det skal jeg ikke blande mig i. Men det er fuldstændig rigtig, men det ændrer intet ved de 1,5 mia. Så derfor beder jeg bare om, at vi anvender de rigtig udtryk når vi taler om embedsfolk. Man kan jo ikke udelukke, at man en dag også støder ind i dem, om mange år. Men altså, jeg siger det bare. Jeg synes bare, vi skal være, noget er politisk og noget andet det er altså, man gør virkelig hvad man kan ik. Det synes jeg man skal huske. Tilbage er så at sige omkring det med hvad Venstres politik er. Jeg går ud fra at det vil Magnus heunicke vil diskutere med Krisitan P. Lorentzen bagefter, fordi jeg svarer i hvert fald ikke på hvad Venstres politik er. Jeg svarer på hvad regeringens politik er. Og hvad Venstre mener eller Konservative mener om en sag eller andre mener om en sag, det må de selv klare og det kan jeg (...) så det skal jeg slet ikke begynde at gå ud i. Så vi vil ikke ind og diskutere omkring de ting i det. Så er der tilbage, Kristian P Lorentzen der spørger mig lidt om, jamen hvad med dagsinstitutioner, hvad hvis det er en anden, der kommer fra en anden kommune osv. Jamen jeg må bare sige, jeg har slet ingen mulighed for at svare på det, fordi jeg aner ingenting om, vi aner ingenting om hvor går ringen, hvem skal betale, bliver der særordning for nogle kommuner, der skal over en betalingsring

for at komme ud af sin egen kommune. Jeg ved ingenting om det. Altså, jeg er bare nødt til at sige det. Men har man nogle tal om det, vil vi selvfølgelig beregne, og i stiller jo bare spørgsmålene, og for det gør i og vi svarer som vi plejer, men altså, jeg kan ikke svare på det på nogen mulig måde heri. Så er det selvfølgelig rigtigt at det jeg siger i det, det skal jeg gerne stå ved også her i samrådet. Det er jo, det er dejligt at se vi alle sammen investerer i en helt ny jernbane. Den første i 100 år. Se det er noget, der flytter noget. Det er dejligt når vi bygger letbaner – det er også godt. Det er godt når vi er enige om vi sætter flere penge af til park and ride anlæg, som jo også er noget af det vi arbejder i. Det er godt når vi får systemer til at snakke sammen. Noget af det folk er mest irriteret over, det er jo når de ikke passer sammen, køreplanerne. Det er også noget, der er godt at gøre. Det er fint at vi får større rettidighed, som vi jo også bruger mange kræfter på, og så er det fint hvis vi kan få afklaret vores materiel situation, som desværre ligger nærmest fuldstændig ned på grund af de IC4 tog, vi har så meget bøvl med. Og der vil jeg da bare håbe, at vi er sammen om, at vi forsøger at få det her landet. Det er jo en gammel gammel historie, men en hård historie, som det tager land tid. Og materiel situationen i Danmark er jo meget meget påvirket af at det ser så elendigt ud med de tog. Så vi må håbe, vi kommer op i et eller andet som kan løse noget af det, men det er jo en gammel historie, så det tager tid at løse den, vil jeg bare lige sige allerede her. Og så er det jo klart, at jeg må sige, at det er indlysende, at det som Ejvind Vesselbo var inde på, at jeg tror man skal huske på, hvad det her kommer til at betyde i forhold til hvordan kommunerne oplever det. Fordi det er jo klart at noget af det, som gør, at Storkøbenhavn på mange måder jo kan fungere sammen med hinanden, det er jo at vi hele tiden prøver at tænke ind, hvordan gør vi det sammen. Taler vi letbaner, hvordan gør vi det sammen, taler vi ring 5, hvordan gør vi det sammen. Udvidelse af motorvej, støjskærme, at vi tænker altid sammen. At det ikke har noget at gøre med den ene kommune mod den anden kommune, men det er hele området, fordi det er det der giver den dynamik som skal til. Men det er korrekt forstået, at jeg har heller ikke kunne se, hvori det lægger at man agter at udvide kapaciteten i den kollektive trafik. Jeg kan se at man bruger penge på cykelstier, parkanlæg og letbaner osv., men ikke på kapaciteten. Omkring lufthavnen i København, ja, altså. Der er det her jo, jeg kan ikke svare på det, for jeg ved ikke hvordan betalingsringen ligger henne, men jeg siger bare, man skal passe meget på vores lufthavn i alle tilfælde og det vil jeg ikke knytte sammen med S og SF's forslag. Jeg vil bare generelt sige, hvad jeg plejer at gøre. Vi har jo en meget stor lufthavn i forhold til en hovedstad, der er meget mindre, altså når man tænker på, hvad nogle hovedstader kan have, så har vi jo en kæmpe lufthavn og forhåbentlig får vi endnu mere til den lufthavn. Og derfor skal vi jo endelig gøre alt hvad vi kan for at den er så attraktiv som muligt. Der vil jeg ikke sidde og vurdere på, om man mener, om det er det fører den ene eller den anden vej. Det tror jeg godt man selv kan, fordi jeg simpelthen ikke ved om man kommer til for jeg har ikke tallene.

Speaker: Tak til ministeren. Dem vi har på listen på nuværende tidspunkt, det er Henriette Kjær, Jens Kristian Lund og Kristian P. Lorentzen.

Henriette Kjær:

Jamen jo længere vi kommer hen i det her samråd, går det op for mig, at der er tale om en rød skat og ikke en grøn afgift, og derfor forstår jeg da godt, at S og SF's er flove over deres eget forslag og er i fuldstændig forsvarsposition, fordi det er jo ikke noget der er godt for klimaet, det er ikke godt for de dårligt stillede i samfundet, de får en ekstra skat klasket lige oveni. Dem der er velhavende, ja de har jo nok en firmabil og de får jo nok også firmaet til at betale den her afgift når de skal ind i København, så det rammer jo fuldstændig skævt. Og jeg synes det er kedeligt og sørgeligt at vi skal sidde og diskutere sådan et forslag. Noget andet er så om forslaget, det har nogen gang på jorden, fordi nu er det her jo noget flere økonomer har beskæftiget sig med gennem tiden, og hvis vi ser på

Vismandsrapporten fra 2006 i deres forårsrapport, der er de også inde og diskutere det her. Jeg vil godt lige citere et uddrag fra side 263 i den rapport, hvor de skriver, vismændene: Analyserne viser, at trafikken reduceres mest i centrum – jeg skal lige sige, at de diskuterer at der kan være to betalingsringe. En stor uden om København og så en mindre i centrum af København. Analyserne viser, at trafikken reduceres mest i centrum af København med den lille betalingsring. Med den lille betalingsring vil der imidlertid ske en stigning i trafikken på en række veje uden for ringen, idet nogle bilister kører omveje for at undgå betalingen. Med den store ring vil trafikken reduceres overalt indenfor ringen, men reduktionen er ikke så stor i centrum af København hvor behovet for reduktion formentlig er størst. Resultaterne illustrerer, at det kan være vanskeligt at fastlægge placeringen af en betalingsring eller betalingszoner, blandt andet fordi trafikken kan øges uden for de afgiftsbelagte områder. Og der er vi igen tilbage til det med de røde skatter. Ja for det vil de jo. Der er selvfølgelig nogen, der skal ind til København og arbejde. Men alle dem, der skal ind og handle, eller se på turistattraktioner, de vil jo selvfølgelig begynde at vælge butikkerne fra herinde for det fordyrer jo de varer, de skal købe, hvis man bare skal ud og shoppe og ose. Jamen, så vil man jo tage i et storcenter uden for byen. Og man vil jo bruge lige så meget brændsel på sin bil ved at køre derud, men der kan man parkere gratis og der skal man ikke betale for at komme til. Så det er jo ikke sådan at vi vil køre mindre. Tværtimod, vi vil jo stadig køre lige meget. Hvis det endelig er at vi siger, vi ændrer kørselsmønster, men det regner Socialdemokraterne og SF jo ikke med, for de regner jo med at der vil være en fast indkomst til staten på omkring de her 2 mia kr. Så de regner jo ikke med, at vi begynder at køre ud i storcentrene. Men det tror jeg vil være en del af den effekt, det vil have. Vi vil se butiksdød i København og vi vil se en opblomstring af centrene. Og her må jeg mindes Svend Auken, der jo var stor tilhænger af at vi netop regulerede vores miljølovgivning på en måde, så vi ikke har særlig mange storcentre, men vi bevarede det blomstrende liv inde i byerne. Men det her, det er jo med til at kvæle det fuldstændig. Men jeg har så et spørgsmål til administrationsomkostningerne, for det beskæftiger vismændene sig også med, og de skriver, at man bliver nødt til, det vil kræve meget store administrative omkostninger. Som jeg kan se det, har Socialdemokraterne og SF lagt et administrationsbidrag ind på 10%, og hvis ministeren ikke har svar på det her, så vil jeg høre om vi kan få oversendt, hvad er administrationsomkostningerne i London., Stockholm, Oslo, hvor man har det også. For jeg har i hvert fald hørt nogle meget større administrationsomkostninger nævnt i pågældende byer.

Speaker: Tak til Henriette Kjær. Så er det Jens Christian Lund

Jens Christian Lund:

Egentlig havde jeg besluttet, at jeg ikke ville sige noget på dette samråd her, for jeg er kommet til at lytte på ministerens kloge bemærkninger her. Men jeg kan alligevel ikke lade være. Nu har jeg boet her, i mange dage, i de sidste 6½ år i København. Og så vidt jeg ved, så har vi haft en borgerlig regering siden 2001. Jeg oplever en fantastisk stor trængsel i København af biler, som både forurener og som er med til at skabe trængsel i områder og som er med til at .. Jeg tror, at hvis der er nogen, der har andre muligheder, så ville de ikke komme til København. Jeg oplever, at.. Nu er jeg flyttet ind i centrum nu her, og ser nu hvad det koster at parkere bilerne inde i centrum. Ved i hvad, det er, overfor en jøde, er det overraskende dyrt. Det er absolut i en størrelsesorden for p-afgifter, som sagtens kan konkurrere med de (...) kommer til en ring rundt omkring byen. Jeg oplever her i det ministeren svarer, nogle løsninger, som selvfølgelig er politiske korrekte for specielt min gode ved Kristian Pihl, han har jo kronede dage, hvor hans meget hellige (...) kan komme frem. Det er jo fint. Vi har alle sammen lyst til at komme med nogle ting. Men, jeg synes, at vi har, vi ved, det koster 15 mia. at holde i kø. Jeg ved, at vi har den holdning, at vi kan ikke blive ved med bare at lave motorvej ind til København. Vi er nødt til at lave noget andet. Her er så kommet et forslag fra

S og SF. Men i modsætning, det er så min vurdering at det der sker ved S og SF's forslag, det er at man et er kommet med forslaget, men vi vil gerne drøfte det med de parter, der er involveret i tingene. Det vil sige Gentofte kommune, det vil sige andre kommuner, det vil også sige Københavns kommune. Det vil være ligesom når vi arbejder med arbejdstider, så vil vi have inddraget parterne. Det er selvfølgelig en ubehagelighed, hvor man ikke har været vant til det i de sidste ti år. Men det vil jeg håbe, vi arbejder på. Jeg håber bestemt også, at hvis ringen kommer, hvad jeg håber den gør, at det bliver så med intelligente takster, således at der er forskel på, hvornår det er dyrere og hvornår det er billigere, så vi på den måde kan få reguleret noget. For jeg kan i hvert fald konstatere, at de 10 år, hvor vi har haft en borgerlig regering, der er det da ikke blevet bedre. At man så får så ondt i maven af at der er kommet et forslag her, som der er gode chancer for vil gøre trængslen mindre, der er gode chancer for at det vil gøre forureningen mindre. At man så hidser sig sådan op, det kunne i hvert fald gøre, at jeg var nødt til at tage ordet og sige, det er en ny måde at tænke på, og så det med at inddrage andre i beslutningsprocessen. Men jeg glæder mig til at vi engang kommer i regering, så vi har ministeriet og kan på den måde lave nogle bedre svar, som vi ikke har i detaljer alle sammen. For selvfølgelig kan ministeren komme med nogle svar som formelt er rigtigt. Men vi vil meget gerne have at vi også kan drøfte det med andre mennesker.

Speaker: Tak til Jens Christian Lund. Så er det Kristian Pihl Lorentzen

Kristian Pihl Lorentzen:

Ja tak. Min gode kollega Magnus Heunicke kom jo med en meget meget lang tale, der vist endda overgik min i taletid. Det er jeg selvfølgelig lidt træt af. Men jeg skal gøre det kortere den her gang. Men det var jo en lang bortforklaring af den her københavner mur, som man vil opbygge. Noget af det der undrer mig meget, det er, at man vil opbygge sådan en barriere. Nærmest en fysisk barriere i vores samfund som sådan en mur jo vil være. Når vi nu tænker på visionen om Øresundsregionen, hvad jeg har forstået også flertallet i borgerrepræsentationen går meget op i – med rette. Regionen her, Regionsrådet går meget op i Øresundsregionen, men den her betalingsmur, den vil jo være med til at opbygge en barriere, der er med til at nedbryde visionen om Øresundsregionen. Fordi på en eller anden måde skal svenskerne der gerne vil over og handle eller arbejde i København passere den her betalingsmur, så derfor er det på mange måder et utroligt visionsløst forslag, og jeg er meget meget forundret over at netop S og SF i Københavns kommune. De burde være de stærkeste modstandere af det her, fordi det er direkte i modstrid med alle de andre visioner som man går og har. Så er der det der med uklarheden, synes jeg også er en klar konklusion på det her samråd, at det står lysende klart, at det her, det er jo at købe katten i sækken. Man kan ikke forklare noget som helst om, hvilke bydele der skal undtages. Jeg har hørt, der er en masse debat omkring Amager. Der skulle måske undtages noget derude, om det er specielle veje og så videre. Så hele Hovedstadregionen må virkelig føle at man køber katten i sækken, når nu man skal gå til valg og tænke på det her forslag. Og så står der det der med at det er total skånselsløst overfor de pendlere der rammes. Vi har hørt her 18.000 kr mere om året for en typisk familie, for at passe deres arbejde. Det er skævt og det er unfair. Så er der blevet nævnt andre storbyer fx London. Det jeg har læst mig til omkring London. Det er at den midlertidige effekt, det havde på trafikken, da man fik en betalingsmur omkring London. Den er klinget fuldstændig af igen, så nu overvejer man at hæve taksterne for at passere muren en gang til. Det viser med al tydelighed at det løser ikke trængselsproblemerne. Det er bare en ekstra rød skat, fordi det påvirker ikke trængslen varigt. Så skal folk til at betale mere for ens mobilitet og på samme måde vil selvfølgelig gå her, hvis man nogensinde gennemfører det omkring (...). Nu er det så spørgsmål til ministeren, for det er jo derfor vi er her. Det er vi jo alle enige om at trængslen i København, det er et kæmpe problem. Men meget af årsagen skal jo findes i den systematiske mobning, der har fundet sted af bilisterne. Jeg tænker på

de chikaner, man opsætter på alle mulige veje, så (...) glide igennem. Jeg tænker på den uforståelige modstand imod at taxierne kan benytte busvogn (..) selvfølgelig med forkørselsret for busserne. Men det vil jo frigøre en enorm vejkapacitet. Det er man ikke visionær nok til at få gennemført her i København fra kommunens side. Så tænker jeg på vejarbejde, som også hr. Eivind Vesselbo var inde på, hvor man åbenbart glemmer at planlægge det sådan, at det varer kortest mulig tid. Derfor vil jeg spørge ministeren, er det ikke korrekt at vejdirektoratet nu har en politik om at når de laver et vejarbejde, så skal anlægsperioden gøres så kort som mulig, og man skal minimere generne for trafikken mest muligt fx ved at arbejde om natten. Kunne man forestille sig at den politik blev udbredt til vejarbejde i kommunerne? Kan vi gøre noget for at også kommuner er opmærksomme på, når de laver et vejarbejde så skal trafikken glide bedst muligt, og minimere anlægsperioden i stedet for det vi ser forskellige steder i København at det total blokerer trafikken i halve og hele år.

Speaker: Tak til Kristian P. Lorentzen. Og så får ministeren lov til at svare. Dog vil jeg gøre opmærksom på, at der stadig er en på listen. Men ministeren svarer. Værsgo.

Ministeren:

Jamen tak for det. Til Henriette Kjær vil jeg starte med at sige. Jamen det er også det jeg ser. Ud af de 2,2 mia. der er det 200 mio så gående til administrationsomkostninger. I hvor høj grad er vi spurgt af, om vi ved hvad de i Stockholm (...) Det gør vi ikke, men det skal vi selvfølgelig nok undersøge og sende over til jer, hvis i vil have det. Så tjekker vi det. Det er jo bare at ringe til dem. Jeg går ud fra at de vil jo opgive de tal, som de bruger. Det er under den forudsætning at de vil det, men det tror jeg nu de plejer at ville. Det skal vi nok finde ud af. Jens Kristian Lund siger at p-afgiften er høj herinde. Jeg var helt lige klar hvordan men, det er jo rigtig nok at derfor så er der jo mange der oplever, det stadigvæk er svært at få en parkeringsplads. Der er åbenbart mange mennesker, der skal herind for at holde her, for ellers kunne man måske eller ikke gøre det. Men jeg vidste ikke om det var den pointe der lå i det. Men jeg kan i hvert fald sige, at det er rigtig at over de ti år, som den borgerlige regering har siddet, der har jeg heller ingen tal for at det har sænket sig. Der har jo været en voldsom vækst i det her land og derfor så er det jo rigtigt, at med voldsom vækst så øges trafikken også. Og vi har haft meget mere trafik inde i København. Jeg har ikke tallene for det, men jeg vil gerne finde dem. Men jeg tror det er rigtigt. Vi kan jo se at det stiger i den kollektive trafik at det stiger. Det er jo klart, når det går godt for et land, så er der også meget vækst på, så sådan er det, men altså, jeg kender ikke mere til tallene, og også her vil vi gerne finde dem, men jeg kan altså ikke svare mere på, hvordan fordelingen har været over de ti år. Kristian P. Lorentzen spørger mig om det med vejarbejder. Jo det er helt rigtigt at vi nu meget systematisk ser på, at hvis man har for højt et antal bilister, der benytter den, at så bruger vi natarbejde i stedet for dagarbejde. Og det er noget vi hele tiden skal følge op på og nu gør vi det igen ved at jeg har sagt, at jeg nu indbyder til sådan lige en rundbordssamtale med kommunerne og os selv. For det er jo os der har det. Der kan være lidt offentlige trafikudbydere, men det er ganske få, men ellers er det os, og så selvfølgelig dem der er afhængige af det, lastvognene, FDM og hvem der nu har lyst til at være med, sådan at vi en formiddag eller eftermiddag kan prøve at finde ud af om vi kan gøre det på en bedre måde, fordi jeg mener faktisk, at de mennesker der siger, at vejarbejde kan tilrettelægges på en bedre måde, at de har en pointe. Jeg vil i hvert fald sige, at det skal prøves nu fordi man kan godt forestille sig, at der findes nogle forløb der er nemmere at lave, hvis man også taler sammen om det. Nu laver vi i hvert fald det forum, og så må vi prøve og se hvad vi kan, og det tror jeg sådan set vi alle sammen er enige om. Der håber vi også kommunerne kommer med og vil komme, for så tror jeg også der vi kan få en fordel ud af det.

Speakeren: Tak til ministeren og så har jeg Anne Baastrup på listen.

Anne Baastrup:

Jo tak. Det var Henriette Kjær, der fik mig til at bede om ordet, fordi hun synes ikke, vi var begejstrede nok. Der vil jeg så sige, at de tal, som vi jo har omkring folk med luftvejssygdomme er i størrelsesordenen 200.000 her i Københavns kommune og det vil jeg så godt bede ministeren bekræfte. Hvis han ikke kan det her og nu, så skriftligt. Hvad ved man i Københavns kommune om folk med luftvejssygdomme og herunder også, hvad vil Astma- og Allergiforbundets udtalelse være i anledning af at få nedbragt antallet af biler her i København. Det næste er: Er det korrekt forstået, at DTU har anslået at der ryger sådan i størrelsesordenen 160.000 arbejdstimer ved at sidde i kø på vej ind til arbejde. Det er fuldstændig tåbelig beskæftigelse, fordi man jo ikke kan arbejde samtidig, som man jo kan i den kollektive trafik. Så vil jeg så også bede ministeren bekræfte, at den ansøgning om at få udsat den dispensation fra EU om at opfylde den lavere luftforurening 2015. Den kan miljøministeren tilsyneladende ikke få, fordi hun har beregnet galt. Hun har taget nogle gamle tal, fra nogle gamle veje i stedet for der hvor spidsbelastningen er nu. Og så til slut, fordi det er jo valgkamp, det kan jeg høre. Der var så også valgkamp i foråret 2009, og derfor vil jeg godt have at ministeren oversender det notat, der var skrevet i december 2008 og som blev forlagt syv ministre, som gik på at det faktisk var en god ide med en betalingsring i København, men man undlod så at køre videre, fordi så havde man ikke tilstrækkeligt skyts over for den daværende overborgmester til valgkampen i 2009. Det notat vil jeg meget gerne have fordi det var angiveligt meget positivt over for en betalingsring og det er tilsyneladende udelukkende ideologiske grunde, at Venstre, Konservative og Dansk Folkeparti kører så voldsomt frem nu. Tak

Speaker: Tak til Anne Baastrup. Det har givet anledning til at der er yderligere folk skrevet på listen. Jeg har yderligere Jens Kristian Lund, Henriette Kjær og Eivind Vesselbo.

Jens Kristian Lund:

Jeg har selv været embedsmand i et ministerium og derfor er jeg helt enig i at man principielt ikke skal angribe embedsmænd, og der er ligegyldigt om det er kommuner eller i staten, fordi det er ministeren der har ansvaret. Jeg synes det angreb, der er på Københavns kommune, det er også et angreb på dem der tilrettelægger. Jeg har, jeg vil gerne sige, at jeg er overbevist om, at de embedsmænd der planlægger vejarbejde og planlægger, de gør det så godt som de både formår og.. det er et angreb på dem. Jeg vil godt spørge ministeren om ministeren er enig i, at når Kristian Pihl er så meget interesseret i det svenske, at de så skal slippe for at betale p-afgift, hvis de nu ikke kan betale for at komme igennem sådan en betalingsring. Og så vil jeg godt have (utydeligt) ministeren for at være lidt munter her i den dag her, for hvis de kunne slippe for at betale betalingsringen, så hvis de kommer til at betale væsentlig mere ved p-afgift, så var det da bedre at sige, at de kunne slippe for at betale p-afgift. Det var et konstruktivt forslag fra ministeren i ånden på det ministeren har sagt indtil. Og så vil jeg også gerne lige som Anne Baastrup høre om miljøproblemerne i København. Det er ikke fordi, det er det, jeg har arbejdet mest med., men jeg synes også, at det virker dybt deprimerende, at vi tilsyneladende ikke kan have et ordentligt miljø i Danmarks største by. Var det ikke en ide at vi fik lavet nogle ting, der kunne påvirke miljøet i en mere gunstig retning, hvem for at angribe de forslag der kommer, på forhånd. Tak for det minister.

Speaker. Tak til Jens Kristian Lund, og så er det samrådsspørgeren Henriette Kjær. Værsgo.

Henriette Kjær:

Jo tak. Jamen, det er jo fordi, at Anne Baastrup siger det her med at det er et stort problem med luftvejssygdomme i København, og det er det også. Men det løser S og SFs forslag jo ikke i og med at man antager, at det her det vil blive ved med at give 2,2 mia kr i statskassen år efter år efter år. Det vil sige, at man regner ikke med at trafikken vil mindskes. Så skal ræsonnementet i hvert fald være at det skal give 2,2 mia. i kassen men der kører færre ind til København, så det skal blive dyrere og dyrere og dyrere for de får, der kører ind. Nu kan man jo ikke indkalde S og SF til samråd, men jeg vil da gerne bede ministeren bekræfte at det må være konsekvensen fordi ministeren har selv redegjort for hvordan man har set på antallet af bilister, der kører ind til København, deler det op med det antal kroner S og SF forventer at få i kassen. Så jeg må bare konkludere, at det her forslag har ingen positive konsekvenser for folkesundheden, for miljøet eller for klimaet. Det har kun positive konsekvenser for finansministerens kasse.

Speaker: Jeg prøver lige at tage en fjerde spørger med yderligere i den her runde nemlig det indsupplerede medlem Eivind Vesselbo.

Eivind Vesselbo:

Tak for ordet. Jeg vil sige, jeg er glad over, at ministeren nævner det omkring vejarbejde, fordi når Jens Kristian Lund siger, jamen det er ås et angreb på embedsmændene ved at man siger de planlægger dårligt. Jeg vil bare sige, at for en måned siden startede der et vejarbejde på Strandvejen og indkørslen fra Lyngby vej ind mod København på samme tid. Jeg ved ikke om det er et angreb at sige, at det måske ikke var særlig klogt, fordi det stoppede jo alle indkørsler til København fra Nordsjælland. Der er det bare, jeg siger, der er det godt, at ministeren siger, jamen sådan noget det skal vi være klar over. Selvfølgelig skulle man ikke have gjort det på samme tid, fordi det gjorde at det tog altså to timer at komme fra Gentofte kommune indtil Christiansborg. Det er ganske urimeligt, og det er tankeløshed. Så vil jeg sige at Jens Kristian Lund er jo en meget venlig mand og snakker om samarbejde. Men det er jo ikke alle, der er lige så venlige som dig, for jeg kan ikke rigtig se i det oplæg der ligger omkring den her betalingsring, at der står noget om samarbejde med omegnskommunerne. Det står ikke noget om, at omegnskommunerne skal kompenseres for de udgifter de får i forbindelse med at folk ikke kan køre hele vejen ind til København. Jeg vil godt høre, om ministeren har fundet et sted hvor der står, at omegnskommunerne rundt om København skal have nogle penge fra den socialdemokratiske regering på et tidspunkt, når man får udgifter på det her område. Og så vil jeg lige spørge, står der noget om i det oplæg, jeg har ikke kunnet finde det, det var også Jens Kristian Lund som nævnte det med parkeringsafgifterne, står der noget om at de skal fjernes når den her betalingsring kommer. Det har jeg ikke kunnet finde. Fordi ellers bliver det betalingsring med parkeringsafgifter og så bliver det noget, der virkelig får effekt. Men det er måske også det, der er meningen.

Speaker: Tak til Eivind Vesselbo, og så svarer ministeren.

Ministeren:

Jamen, hvis jeg starter bagfra, så svarer jeg lidt på flere ting. Altså, det med parkeringsafgifter, jeg har, og det er under den forudsætning at jeg har det hele, men det er jo ikke mit eget oplæg, men jeg har ikke noteret mig noget omkring parkeringsafgifter, at de falder bort eller noget i det forslag. Om det var det, som Jens Kristian Lund spurgte det, det vil jeg heller ikke blande mig i, kun svare på mit eget spørgsmål, og det er, at det har jeg ikke noteret mig. Jeg vil bare sige, når vi diskuterer det her omkring vejarbejde, så er jeg bare nødt til at sige, at helt generelt så er det jo ikke noget man kritiserer nogen, fordi man hele tiden udvikler ideer. Og jeg er helt sikker på at vi har meget mere

fokus på om vi arbejder om natten eller om dagen alt efter om det generer befolkningen og giver velfærdsstat eller ej. Jeg håber, at det har andre også. Men jeg er helt sikker på, om det er os man taler om, eller det er kommunerne man taler om det, eller det er de, der bruger det. Så kan vi blive meget bedre sammen til at høre det her. Det tror jeg på. Altså, at lave en model, hvor vi langt langt tidligere fortæller hinanden, hvad vi planlægger at gøre og hvornår, så vi husker ikke at falde over hinanden, så vi lige pludselig har det samme på nogle steder. Det tror jeg selv den enkelte myndighed kan bruge mere tid på, og vi ved nu i hvert fald – jeg har lige siddet selv og kigget det på ovre ved mig selv, hvordan det er gået op fuldstændig, hvilke datoer. Altså, det er meget vigtigt vi gør meget ved det, for det er en masse timer man sætter til. Og det er jeg jo sådan set også enig med S og SF i, og det har jeg også sagt at det med at der er alt for meget velfærdstab ved at sidde i kø på vej ind til København (...) men men så er man nødt til at sige, at hvis man vil gøre noget for at det skal ændres, så må man også investere i en udvidelse af kapaciteten, og stadigvæk når jeg sidder og kigger på hvad de her 1,5 mia. skal bruges til, så indgår der altså ikke en udvidelse af kapaciteten. Altså jeg har ikke siddet, men jeg vil gerne sidde og læse det op, for I har jo været meget specifikke i hvert fald i 2009, hvorfra jeg kan se beløbet er hentet og hvis det er det samme man mener dengang, så er det jo specifikt hvad det bruges til, men det er jo ikke noget der giver kapacitetsudvidelse og det er det helt afgørende problem i det. Derved kommer jeg også til at svare på, at det omkring luftsygdomme, som jo er noget man virkelig skal tage højtideligt og også at mennesker jo dør af det og så videre og forurening. Men jeg er bare nødt til at sige, det går altså ud over det vi har siddet og haft med at gøre her i den her plan. Jeg vil tro, det er både miljøministeren og sundhedsministeren betydelig bedre til at svare på. Jeg vil ikke lige så gerne lige om, hvorfor miljøministeren eller om miljøministeren ikke kan få det igennem. Jeg ved ingenting om det og det vil jeg helst være fri for at komme ind i en diskussion om. Derimod er det jonemt fordi jeg kan konstatere, at hvis man regner med at det giver samme indtægt, så findes der to muligheder. Enten at der ingenting sker, og derfor bliver man ved med at kunne få 2 mia. ind ved den samme pris for at køre ind – og jeg ved ikke om myldretid og så videre for de tal kender jeg stadigvæk ikke – eller man er nødt til at blive ved med at sætte prisen op for dem der bliver tilbage, og så taler vi jo slet ikke 18000 mere, så er vi jo oppe i nogle helt andre beløb. Det kan jeg bare ikke vurdere. Men jeg kan bekræfte at sådan er regnestykket fordi når jeg sidder her, så har vi jo tallet for hvor mange der kører ind i myldretiden fra 6-9 om morgenen og 15-18 om eftermiddagen. (utydeligt) og så er det jo sådan set bare at lægge ubekendte ind. Det er et nemt regnestykke at lave, og det kan de fleste lave på en computer og det er sådan set det mine folk har gjort. Men eh, jeg vil gerne sige helt klart, og det skal jeg jo selv have noteret, at der har været en fejl i det. Nemlig den fejl, hvori der står at billetafgiften ikke skal finansieres af det, men skal finansieres af det man påtænker at lægge på lastbilerne. Altså 1,5 mia. yderligere oveni det de betaler i dag. Det skal jeg gerne medgive, det er sådan jeg også forstå det der bliver sagt her. Men det ændrer jo intet ved det her forslag og konsekvenserne. De er de samme.

Speaker: Tak til ministeren. Hvis der ikke er flere, så vil Jens Kristian Lund blive den sidste. Rosinen i pølseenden ligesom før. Værsgo..

Jens Kristian Lund:

Der er jo mange ting jeg gerne vil sige mere. Men der er da en ting jeg har lært af det her. Det er at man ikke skal prøve at være spøgeful, når der er Venstrefolk til stede, fordi det forstår de ikke en skid af, og det er jeg selvfølgelig ked af. Det jeg egentlig prøvede at sige, det var da Kristian Pihl, min gode ven, var helt oppe i det høje C og fortalte om problemerne, så foreslog jeg for at gøre det lidt lettere for ham lidt muntert, at han kunne jo sige at svenskerne ikke skulle betale p-afgift, så

ville der komme flere af dem. Det har så fra Venstre både ment at vi aflyser p-afgiften. Jeg vil prøve at huske aldrig muntre dig med en Venstre mand, det er de ikke værd. Skidt med det.

Ministeren:

Jeg vil bare sige tak for i dag og overfor samrådet. Jeg synes vi har været omkring mange ting og så bare sige, at jeg oplever normalt sådan at udvalget kan hygge sig og også være munter. Så jeg tror det går.