

[Margrete Auken]

Så vidt jeg kunne høre på hr. Helge Adam Møllers indlæg, som helt klart var det mest grundige, er det eneste punkt, vi skal have lidt mere diskussion om, erhvervskørslen. Erhvervskørslen kan jo finde sted på andre tidspunkter end i myldretiden. Det er jo ikke et spørgsmål om at forbyde biltrafik – det er meget vigtigt, at vi holder fast ved det, men om at sprede den, så vi ikke får de voldsomme koncentrationer, og så opmuntre til, at man ikke bare ligger og kører frem og tilbage.

Så til det andet punkt, hvor vi er uenige, men det ville jeg nu gerne have hr. Helge Adam Møller til at sige lidt mere om. Det er spørgsmålet om, hvorvidt vi griber ind i det frie transportvalg. Ja, det gør vi. Det er jo meningen, det er pointen. Man kan da ikke både være forstående over for ideen og så sige, at vi ikke kan gøre det her.

Det tredje kritikpunkt: Vi skal til at bygge nogle store veje. Jamen så er vort forslag mislykket, for så får vi jo ikke begrænset trafikken. Det kan være tilfældet, hvis man f.eks. bruger Bergen-modellen, for Bergen-modellen var en rent fiskal model, og dér er det bare et spørgsmål om at have store, brede veje. Men Oslo-modellen – og ordførerne må undskylde, at jeg springer lidt i det – er lidt mere interessant, fordi Oslo-modellen har strikket sig selv sammen i et forlig mellem de grønne og de blå, hvor man siger, at de grønne har fået noget på miljøet og de blå har fået noget på pengene. Det spændende er så, hvordan det kommer til at virke – om det bliver trafikbegrænsende, hvilket ikke er meningen i Bergen, eller om det kun bliver en fiskal sag.

Men så vidt jeg kan forstå på både fru Tove Lindbo Larsen og hr. Helge Adam Møller har vi jo al mulig basis for at snakke videre om disse problemer, og jeg kan ikke høre nogen rigtig uoverstigelige problemer i de indvendinger, der er rejst fra dem, der har turdet gå ind i debatten og ikke har sagt: Oh, lad os nu overlade det her til Trafikministeriet det næste halvandet år.

Jeg kan godt nævne et af de problemer, vi selv har haft – det være også sagt til hr. Mejdahl – nemlig at vi netop ikke har villet gøre det til et københavnerforslag. Derfor har vi gjort opmærksom på, at hvis man f.eks. indfører det i Århus eller i Ålborg, så vil det meget let kunne blive folk, der bor i andre kommuner, der skal

betale denne transport. Og derfor har vi indført det underlige begreb, vi har kaldt »berørte kommuner«. Det har vi selv haft problemer med: Kan man lave et begreb, der hedder »berørte kommuner«? Det er noget af det, vi godt vil prøve at diskutere videre. Hvordan sikrer vi, at de, der betaler gildet – og det ville jo i tilfældet København ikke være Københavns Kommune, det ville være Københavns Amt, Frederiksborg Amt, Roskilde Amt og Vestsjællands Amt – får rimelig indflydelse, dels på hvor bommene er henne – bomme bliver det jo ikke, men det kan jeg forstå at alle er klar over – dels på hvordan de penge, der kommer ind, skal bruges, sådan at deres kollektive trafik kommer til at fungere godt, og så vi ikke bare får et fikst system i centrum af København/Ålborg/Odense, eller hvor der nu er tale om det.

Men jeg kunne for så vidt heller ikke rigtig høre, at der var de store indvendinger fra Venstres side, ud over at man blev lidt forskrækket over at skulle til at snakke om disse ting, og det er jeg da forstående over for. Al begyndelse er svær. Jeg er i det nænsomme hjørne, så vi tager det nemt, og jeg synes bestemt, at vi kan diskutere nogle af de indvendinger, som hr. Mejdahl kom med.

Det, jeg gerne ville have haft flere reaktioner på, er koblingen mellem de kvalitative forbedringer af den kollektive trafik og afgiften. For det er klart, at det er nøglepunktet i vort forslag. Vi vil godt høre, om vi kan få den melding ud, for det er næsten den vigtigste, vi kan få sendt af sted, hvis vi ikke bare skal give en generel lov-hjemmel.

Det næste vigtige er selvfølgelig, hvem der skal træffe beslutningen. Det er jo ikke Folketinget, der skal træffe beslutningen, det går jeg ud fra alle er klar over. Det er kommunen, der gør det her, men de skal have de andre med i rimeligt omfang, og vi har altså uanset trafikministeren valgt at vise Trafikministeriet den tilid, at det også har rimelig meget at skulle have sagt.

Jeg tror ikke, jeg vil tage flere detaljer op i denne sag, fordi jeg tror, jeg i mit generelle svar stort set er kommet raden rundt, men jeg vil selvfølgelig meget gerne besvare yderligere spørgsmål.

Så vil jeg til sidst sige til hr. Helge Adam Møller, at jeg også er helt vild med ellerten, og jeg er meget indstillet på, at den skal have lov til