

[Margrete Auken]

at køre igennem, dels fordi den jo ikke forurener, dels fordi den kan blande sig med den bløde trafik. Men jeg har ikke forelagt sagen for min gruppe, og selv om jeg vel nok er ellert-politisk ordfører, vil jeg alligevel godt sikre mig, at jeg har baglandet i orden. Men personlig vil jeg gøre meget for, at ellerten skal have en chance.

Men det er jo ikke nok, at en bil ikke forurener ret meget. Jeg tror, det var hr. Glønborg, der kom ind på det. Hr. Glønborg skulle prøve at forestille sig, at vi skulle stå ude ved den dér bompengehistorie og se efter, hvad det er for en bil, der kommer kørende, om det er sådan en snavset en som f.eks. min Morris 1000, som ikke kører på blyfri benzin og kun går 12 km på literen, eller det er en af de labre til et par hundrede tusinde kroner, som har fået sat hele udstyret på.

På en eller anden måde synes jeg, at det ville være at gå utidigt i detaljer, men det tager også lang tid, før vi overhovedet får en differentiering, så det er værd at investere i så megen undersøgelse. Jeg har også sagt til hr. Mejdahl, at alle de tekniske forbedringer, vi indfører, først meget sent kommer til at virke, og alt tyder på, at hvis man ikke gør en hel masse andet, så stiger forureningen.

Men i øvrigt takker jeg for noget, som jeg faktisk mener at have saglig grund til at opfatte som megen støtte, og vi skal nok vide at komme tilbage med sagen.

Helge Adam Møller (KF):

Et par enkelte bemærkninger til den ellert-politiske ordfører, fru Margrete Auken, fra SF: Fru Margrete Auken sagde, at det eneste, vi var uenige om, vist var det med erhverskøretøjerne og så det med de store veje. Nej, der var nok et par ting mere, men når jeg sagde, at det altså ville koste ganske dyrt at udvide store veje, baserede jeg det på de erfaringer, jeg selv har fra USA og England. Omkring New York er det jo på et antal broer, man skal passere, indrettet sådan, at man skal betale en afgift, når man kommer kørende på den 2- eller 3-sporede vej, så udvider den sig til 12 eller 14 baner ligesom ved Storebæltsoverfarten, så man kan køre ind et sted, smide sin halvdollar i og køre videre. Nøjagtig det samme, når man passerer tunnelen under Themsen; dér går man op på 14 forskellige passagesteder. Det koster altså ganske meget at bygge sådan et vejanlæg, men ellers forsinker man jo trafikken, og det står der man ikke skal.

Lad mig så sige, at det, der for mig er afgørende forkert ved dette lovforslag, er, at man siger, formålet er at give mere selvstyre, decentralisere, lade kommunerne bestemme. Fru Margrete Auken sagde, det var udgangspunktet for nogle henvendelser, der var kommet til hende og andre. Jamen hvis man siger, at kommunerne selv må bestemme i Næstved og Sønderborg, om de vil have sådan en ordning, så må den naturlige konsekvens efter min og mit partis mening også være, at det er kommunerne, der suverænt bestemmer, hvordan de vil lave ordningen, og hvad de vil bruge pengene til, og så kunne man altså undvære alt det andet. Jeg synes stadig væk, vi skal se det i en større helhed.

(Kort bemærkning).

Glønborg (KRF):

Jeg synes, at fru Margrete Auken netop selv beviser, at vi ikke er færdige med at arbejde med de praktiske problemer. Man kan da godt stå med et stort smil her og spørge: Kan vi virkelig gøre forskel på biler, alt efter om de forurener lidt eller meget? Jamen det er jo lige netop det, sagen drejer sig om, for hvis vi virkelig havde biler, som forurenede ganske lidt, så havde vi jo ikke problemet. Derfor skal vi altså først og fremmest osemaskinerne til livs.

Det er jo en kendsgerning, at de steder, hvor man har forsøgt at lave den slags anlæg, har man måttet investere efter de hidtil brugte metoder ganske groft for at få sluser nok til at køre igennem.

Det har været nævnt, at vi skal ind på elektronikken for at kunne klare det her. Her vil jeg gerne levere en idé, som man bare kan rejse videre med: Når vi skal have elektronikken ind, så er der ingen tvivl om, at vi skal hen til, at hver bil bliver elektronisk identificerbar, sådan at man på bilen har, skal vi sige en taksttæller, som svarer til, hvad det er for en bil. Det er både noget med størrelse og motor osv. Og så er det bare et spørgsmål om, at den har et automatisk, indbygget klippekort, som klippes af hver gang man kører ud og ind, og hvis der ikke er mere tilbage på klippekortet, så er der rødt lys, og så kommer man ikke ind, før man har fået sit til bilen strikkede elektroniske klippekort gjort i orden. Det kan laves forholdsvis billigt, når det først bliver udviklet, men det tager sin tid, og det er vi nødt til at respektere.