

**Margrete Auken (SF):**

På trods af hr. Helge Adam Møllers ufredelighed vil jeg alligevel prøve at skabe lidt samtale her, for når hr. Helge Adam Møller henviser til de store amerikanske veje osv., så er det jo ikke trafikbegrænsende foranstaltninger, det er en økonomisk foranstaltning, som svarer til de norske initiativer.

Hvis vi skulle bruge dette til at få grunkerne hjem, så er jeg fuldstændig enig. Storebæltshistorien f.eks. handler om at få grunkerne hjem, men der kommer så få biler, så dér behøver vi ikke at lave det. Hr. Helge Adam Møller ville have fuldstændig ret i, at hvis vi skulle have kradset pengene ind – og det kan for øvrigt blive et motorvejsproblem, hvis vi skal til at indføre bompenge dér – så havde vi en anden side af sagen. Men effekten af dette forslag skulle da gerne være, at vi fik nedbragt bilmængden eller fik den fordelt sådan, at de ikke kom alle sammen på det samme tidspunkt.

Jeg vil også godt sige til hr. Helge Adam Møller, at jeg synes, det er en overraskende melding at få her midt i, at vi bøvler rundt med HT, at hr. Helge Adam Møller synes, det er et overgreb, at vi vil sige en lille smule om, hvordan vi synes en lov skal se ud, i stedet for bare at give kommunerne helt frit slag.

Mit liberale sindelag har det og har haft det dårligt med det – jeg har det jo som Venstre, som jeg ved har det meget ondt med at støtte forslaget om HT, fordi det er en fuldstændig utidig indblanding i Københavnsrådets trafiksystem, som regeringen her er ude i, men det må Venstre klare med deres mere eller mindre liberale samvittighed.

Men til hr. Helge Adam Møller, som har en ikke helt så liberal samvittighed, vil jeg sige: Kan vi alligevel ikke være enige om faren ved, at vi laver et system, som gør, at kommunens ansvar for at drive et ordentligt kollektivt trafiksystem, klare støjbegrænsning og hvad ved jeg, bliver forflygtiget? Vi vil i hvert fald præcisere, at hensigten skal være dobbelt. Det skal være sådan, at det fremmer både miljøet og gode trafikforbindelser for de mennesker, som nu er henvist til at bruge den kollektive trafik i stedet for. Det er sådan set det, der er nøglepunktet. Det ville være langt lettere bare at give dem lov hjemmel, men dér vil jeg godt lægge mig lidt tættere op ad hr. Helge Adam Møllers holdning og sige, at vi godt må komme med i hvert fald et

par enkelte direktiver om, hvordan vi synes det her skal fungere, sådan som vi gør i en masse anden lovgivning.

Men derudover ville jeg godt egentlig have en forklaring på, hvordan man kan lave alt det fikumdik, man er i gang med i forhold til HT, og så sige det, hr. Helge Adam Møller sagde lige før om vores meget, meget beherskede forslag til en sammenkobling af Miljøfonden og den kollektive trafik.

Så til hr. Glønborg. Jeg medgiver, at vi ikke er færdige endnu, vi vil gerne arbejde videre med sagen, men jeg vil nok sige, at den science fiction, som hr. Glønborg bevæger sig i, er måske lige vel meget. Hr. Glønborg siger: Tænk, om vi havde den forureningsfri bil: ja, hvis og hvis min – hvad hedder det – ende var spids. Der er meget lang tid, til vi har den forureningsfri bil for det første, og jeg synes også, det er et utroligt system, hr. Glønborg forestiller sig, at vi skulle lave en registrering, sådan at når man kom kørende i bilen, så kunne man altså både se, hvad farmor og farfar hed, i stedet for at lave et forholdsvis simpelt system, så vi har en mærkat på bilen og et klippekort, og det kan vi så lave inden for det nærmeste år.

Jeg synes, man skal kigge på Singaporemodellen. Jeg vil godt slutte med at opfordre alle til at læse Verdensbankens beretning om f.eks. Singaporemodellen. Den viser nemlig, at systemet fungerer godt, der skal være de betingelser, som SF har opstillet – altså, man må ikke lave ordningen så løsagtig, som hr. Helge Adam Møller var lige ved at gøre – og så viser det sig, at alle bliver glade. Og kan vi noget bedre end at få det ud af det, at alle bliver glade? Selv bilisterne, der ikke har prøvet at bruge deres ben i mange år, synes, at Singapore er blevet en dejligere by at færdes i, end den var før. Det er jo tit det, der kommer ud af, at man giver plads til de andre, at selv om man i første omgang oplever, at man skal afgive nogle privilegier selv, så er det jo nok så fornøjeligt, når man alligevel gør det på en sådan måde, at alle får deres automobilitet givet tilbage, og på en måde, så de lever både fælles og sundt med hinanden.

Til allersidst har jeg en fodnote til hr. Mejdahl, som jeg glemte før. Vi er ikke i København trykke ved Miljøkontrollens meldinger om middel og under middel og over middel. Jeg synes også, hr. Mejdahl burde være lidt skræmt over, at de klare meldinger blev stoppet og det-