

man skal have penge i kassen, er rabatordninger meget fornuftige. Det har man benyttet sig af i Oslo, og det kan også give penge, for der vil være flere, der benytter sig af dem. Men hvis man vil have det modsatte resultat, nemlig at begrænse trafikken, får en rabatordning den modsatte virkning, medmindre den suppleres med en hvergangsafgift, og det skal man selvfølgelig tænke på.

Med hensyn til alt, hvad der hedder rabatordninger, blev der i øvrigt i sin tid – jeg tror, det var af Verdensbanken – lavet en større undersøgelse i Singapore, og her sagde man: Hvis denne ordning skal virke, er det meget vigtigt, at der ikke er rabatordninger i den, så man skal tænke sig om hver eneste gang, inden man benyttede sin bil.

Det allersidste, jeg vil sige, er også lidt henvendt til København, som skal drøfte disse ting. Jeg tror, det er vigtigt, vi siger her i Folketinget, at når og hvis man indfører sådanne ordninger, skal de, der belastes af dem, også have noget at skulle have sagt om, hvordan den kollektive trafik skal styrkes. Jeg er lidt ked af, hvis en københavnerordning kommer til at dække det absurde underskud på minimetroen, fordi der ikke er styr på, hvad den skal koste, inden den økonomisk er kørt ud over kanten. Det er jo ikke til at sige, om det vil ske, for vi kan jo ikke få noget at vide om, hvad den kommer til at koste.

Et flertal herinde har lige givet udtryk for, at det var betryggende med London Docklands osv. til at tjekke, hvordan tingene hang sammen, og så kan det selvfølgelig være meget godt at lave et permanent drænrør og få pengene ind via en bompengoordning. Men det vil være lidt lumpent over for dem, der først og fremmest skal betale de bompenge, og i Københavnsområdet – det ser anderledes ud i Århus, Odense og Aalborg, det ved jeg godt – vil det i høj grad være befolkningerne i Københavns Amt, Roskilde Amt og Frederiksborg Amt. 60 pct. af befolkningen i Frederiksborg Amt arbejder i København, og det er trafikmidlerne i Frederiksborg Amt, der er mest belastet. Derfor vil det være gavnligt, at man sikrer, at pengene først og fremmest bliver brugt til at forbedre deres muligheder for at køre med den kollektive trafik.

(Kort bemærkning).

**Kaj Ikast (KF):**

Nu er det altså ikke alle de statistikker, fru Margrete Auken kom med her, jeg tror på. Fru

Margrete Auken var ude af Folketinget i nogle år, og da gik SF frem, så vidt jeg husker, så det kan ikke alene skyldes, at man har et ganske bestemt synspunkt om den kollektive trafik, man får alle stemmerne.

Fru Margrete Auken sagde, at SF allerede én gang har stillet forslag om kontrol og bompenge i København. Men hvad var grunden til, at det forslag faldt? Det var ikke politisk modstand. Det kunne ikke gennemføres, for der var så mange huller i det, at folk kunne omgå disse bompengesystemer, og hvis man skulle gennemføre det, skulle man bruge så mange penge, at systemet næsten kom til at bære sig selv og ikke gav noget afkast til den kollektive trafik.

Man arbejdede videre, og man arbejdede videre for at finde måder, hvorpå man kunne kontrollere privatbilismen, så der kunne komme flere penge til den kollektive trafik. Men det mislykkedes, så nu vil jeg gerne se et forslag. SF kunne eksempelvis lave et forslag, så vi kunne se, hvordan det kan gøres i København på en fair og fri måde.

(Kort bemærkning).

**Arne Melchior (CD):**

Fru Margrete Auken benyttede udtrykket platheder om nogle af sine kollegers taler heroppefra, og det må hun selvfølgelig selv om. Men hun sagde også, at det ikke giver pote at tale bilisternes sag, fordi der er foretaget de og de undersøgelser i ind- og udland. Disse undersøgelser er de ordførere, der har afvist det foreliggende forslag, udmærket bekendt med, så hvis det ikke giver pote, burde det vel egentlig være rosværdigt, at partierne søger at tage et sagligt standpunkt og ikke bare løber efter gallupdemokrati og populisme. Så det standpunkt burde have ros i stedet for en ganske urimelig, ja, næsten latterlig kritik.

Men i øvrigt vil jeg have lov til at sige, at jeg tror ikke på de undersøgelser. Én ting er jo, hvad folk svarer i en undersøgelse, alt efter hvordan der spørges, og hvilket humør de er i, når de bliver ringet op, men noget helt andet er, hvad de gør. Og jeg vil vædde på, at et vældig stort antal – uden at jeg skal gætte på procenten – af dem, som har sagt, de ønsker noget andet, tager reservationer og i praksis benytter deres egen bil. Og derfor er hele den snak om de undersøgelser ikke det papir værd, de er skrevet på, eller de minutter værd, som fru Auken brugte på dem.