

Omvendt så er den der næsten studentikose, teoretiske tanke om, at tingene skal kunne bære sig selv, også en klar vej til at afvikle landdistrikter. Så det drejer sig altså om at finde en fornuftig balance i det her. Den planlovgivning, vi laver, som er selvkørende, som jeg har sagt adskillige gange, er altså også en gang imellem til hinder for, at tingene virker derude.

Og så til den kommunale finansiering, som jeg også over for SF's ordfører pegede på, at vi må have kigget nærmere på. Der er nogle store skævheder, og lad os prøve at skabe et grundlag for at diskutere spørgsmålet om den kommunale finansiering, et grundlag, så vi ved lidt om, hvad vi snakker om. For der er mange, der siger, at det er helt godt belyst osv., og det er det ikke. Der er ikke mange – om nogen overhovedet – der får alvor kan overskue, hvad det er for nogle tilfældigheder og skævheder, der er på det område.

Der er nogle, der har været inde på trafikken, og som taler om, at man kunne gøre det lettere på landet at køre i sin bil. Så vender vi jo altid tilbage til den her diskussion om, at det skal være provenuneutralt, når vi gør noget. Ja, men provenuneutralt hvordan? Hvis vi forøger aktivitetsniveauet i samfundet ganske væsentligt, over en årrække meget, forbruger meget, får et større antal biler osv., så kan man ikke ligefrem sige, at det er provenuneutralt. Det kunne jo være fra i dag. Og så kunne det jo være, at man i fremtiden skulle bruge noget af det stigende provenu, det ekstra provenu, til at være med til at lette nogle af de her ting.

Det kan jo ikke bortforklares, at 75 pct. af al persontransport i dette land foregår i bil. Den kollektive trafik står for 14-15 pct. Den er meget koncentreret omkring byen og hovedfærdselsårerne, hovedlinjerne, intercity-linjerne, osv. Godt for det! Tendensen til at lave ordentlige parkeringspladser i nærheden af den kollektive trafik, så man kan køre det første stykke fra landet og derefter hoppe på den kollektive, har været god, men der er jo også tendenser til, at man begynder at lave parkeringsafgifter osv. på den parkeringsplads, der er ved togstationen, og det skal nok vise sig, at man får lavet den på lufthavniveau en skønne dag, sådan at man kan få folk til at køre videre i bilen alligevel, selv om de havde mulighed for at springe på et kollektivt transportmiddel.

Derfor er det vigtigt at få diskuteret hele det trafikbillede, hvis det skal være muligt at bo på landet. Det er vigtigt at få diskuteret det på en

rational måde, hvor vi ikke er imod bilen, men bestemt heller ikke er imod kollektiv transport. Det er jo ikke alle, der kører i bil. Der skal være muligheder for alle.

Mere generelt må vi sige, at hvis vi vil bevare områderne derude, så skal der altså bo mennesker med et ordentligt indtægtsgrundlag. Det er meget vigtigt, og vi må altså ikke klemme dem ud. Og om dem vi kalder udkantområderne – for de er jo også delt op i områder – må vi sige, at de nogle gange er ramt så hårdt, at der faktisk ikke er de ressourcer tilbage, de ildsjæle tilbage, som skal løfte det, og der må vi gå ind direkte og handle og støtte dem og være med til at lave projekter.

Der er jo også landområder til større byer, og dér bor faktisk stærke grupper af mennesker, som sætter projekter i gang, som ved, hvordan man får fat i kassen, hvordan man søger osv., og der er mange succeser. Det skal vi glæde os over. Men der er altså områder, som er så udtrættede, som er så tyndt befolket, som har en befolkningssammensætning, som gør, at det kan være svært at løfte det her igen. Udkantområderne synes jeg vi bør kigge nærmere på.

Jeg er ikke sikker på, at vi sådan skal have helt frit spil over for alle landdistrikter. Der er stærke landdistrikter, men der er så sandt for dyden også nogle svage.

Generelt støtter CD selvfølgelig den fælles udtalelse. Jeg kunne godt tænke mig, at vi havde givet den en tand til, men den er fornuftig, helt klart. Jeg synes, det er et udmærket kompromis.

Som sagt vil jeg slutte med det tilbud, som jeg gav til SF om, at vi sætter os ned nogle stykker og finder ud af, hvordan vi griber fat på at belyse det spørgsmål, der hedder den kommunale finansiering. For det er rigtigt, at lægge kommuner sammen er der ikke penge i. Der er stadig væk nogle revisorer, der bliver ved at argumentere for, at der er penge i at lægge kommuner sammen, og det er og bliver noget sludder. Man kan styrke noget kvalitet, noget faglig kvalitet, noget sagsbehandling og andet, det kan være godt at optræde fælles i en region, men der er ikke penge i det. Det er en misforståelse.

De kommuner, der i dag faktisk administrerer billigst pr. borger, ligger nede på 12.000-15.000 indbyggere. Om de leverer det, de skal osv., kan man så diskutere, når man belyser de her ting. Nogle af dem gør rent faktisk.