

måske blive konsekvensen af fru Gitte Lillelund Bechs by.

Til sidst skal jeg blot sige, at Enhedslisten er interesseret i at arbejde videre med disse spørgsmål, og vi lytter selvfølgelig til alle, der har forslag til, hvordan vi, som den socialdemokratiske ordfører udtrykte det, kan begrænse bilstrømmen. Ethvert forslag, der kan begrænse bilstrømmen i byernes indre, lytter vi til, og forslaget her er et udtryk for, at vi mener, det er det bedste instrument, vi har. Der er gode erfaringer med det fra Oslo, men det skal siges, at det er utrolig vigtigt, at Osilotanken gennemføres korrekt, som SF's ordfører var inde på. Det handler om afgiftshøjden, men det handler først og fremmest om, at provenuet lige præcis går til øget fremkommelighed for den kollektive trafik.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

En ting må vi i hvert fald konstatere: Det er ikke meget kollektiv trafik, der kan købes for de penge, hvis hr. Søren Kolstrup vandt og fik forslaget gennemført, for med det kontrolapparat, hr. Søren Kolstrup skal stille op i København, ryger der let så store beløb, at i hvert fald den første halvdel af de 2 mia. kr. er forsvundet.

Hr. Søren Kolstrup skulle som den gamle soldat, jeg er, prøve at sætte sig ind i min tankegang og begynde at regne ud, hvor mange steder der skal kontrolleres, for at systemet er effektivt. Så vil han finde ud af, at det er næsten umuligt i København, og at al den snydekørsel, der kommer, giver ekstra kørsel og større forurening. Og når de fleste af indtægterne går til kontrol, hvad godt er der så ved det, hr. Søren Kolstrup foreslår? Jeg spørger bare, for der kommer ikke mere kollektiv trafik ud af det. Jeg synes virkelig, man skulle beregne det og se, hvor mange eller rettere sagt hvor få penge der bliver tilbage. Jeg tror, hr. Søren Kolstrup skal op på 75 kr. pr. tur, først da begynder det at give overskud.

(Kort bemærkning).

Gitte Lillelund Bech (V):

Det var dog voldsomt smigrende, at hr. Søren Kolstrup kalder det for fru Gitte Lillelund Bechs København. Så længe har jeg dog ikke levet, vil jeg gøre hr. Kolstrup opmærksom på, at jeg kan have sat så dybe spor i den københavnske udvikling.

Jeg bad egentlig om en kort bemærkning, fordi jeg simpelt hen ikke forstår, hvorfor Enhedsli-

sten ikke foreslår en direkte investering i den kollektive trafik, hvis det er den, man vil forbedre. Kan hr. Søren Kolstrup ikke bare direkte erkende, at det er røde afgifter? Det er en afgiftsskrue uden ende, og er det ikke det, der er motiveringen for forslaget? Erfaringerne fra Oslo dokumenterer jo netop også, at man ikke har fået nogen overflytning til den kollektive trafik.

(Kort bemærkning).

Inger Marie Bruun-Vierø (RV):

Jeg vil også spørge hr. Kolstrup, om han forestiller sig, at alt trafikafvikling skal foregå via kollektiv trafik, og om han ikke forestiller sig, der kan blive et finansieringsproblem, hvis de, der skal finansiere den, ikke kan komme ind i byen. Og hvordan har hr. Kolstrup i øvrigt forestillet sig, at den individuelle trafik skal afvikles med de investeringer, der er behov for, f.eks. i forbindelse med Holmen, havnearealerne og operahus etc.?

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Til hr. Kaj Ikast: At investere i bompengene er en éngangsinvestering, og derefter vil systemet kunne tilrettelægges sådan, som man har erfaringer med i Oslo, og det kan videreudvikles, så man får disse automatiske bomsystemer.

Men i øvrigt – og det er et svar til både hr. Ikast, fru Lillelund Bech og fru Bruun-Vierø – forestiller vi os under alle omstændigheder, at de investeringer, der skal forestages i Storkøbenhavn, bliver en national opgave. Vi har jo erfaringer fra Tyskland, hvor man i langt højere grad siger, at investeringer i f.eks. sporvogne til dels er en national opgave, og det er derfor, man i hvert fald i nogle tyske byer er gået i gang med sådanne fornuftige investeringer, hvor sporvognene kører i eget tracé og er til glæde for alle.

Fru Gitte Lillelund Bech prøver at fastholde billedet af Osloerfaringerne som noget, der ikke rigtig fungerer. Det interessante ved Osloerfaringerne er, at systemet har medført en stigende tilfredshed. Man startede på et tidspunkt, hvor folk var meget skeptiske. Nu er folk blevet mere tilfredse, men graden af tilfredshed med Oslo-systemet afhænger meget, meget af, om man samtidig med og allerhelst en tand tidligere, end man indfører det, er i stand til forlods at arbejde for øget fremkommelighed for busser og andre kollektive trafikmidler. Det er her, omdrejningspunktet ligger, det er her, det afgøres, om man kan sætte det ind i en fornuftig sammenhæng,