

støtter den nuværende ordning er det ikke ensbetydende med, at man støtter biler. Jeg vil godt sætte spørgsmålstegn ved, om det faktisk er rigtigt.

Hvis man tager København og hovedstadsområdet i det hele taget, pendler der hver eneste dag 700.000 biler ind og ud af København, samtidig med at det er det område, hvor befordringsfradraget udnyttes mest koncentreret. Det kræver altså ikke meget hovedregning at se, at en meget stor del af befordringsfradraget faktisk ikke gives neutralt. Folk vælger ikke den kollektive trafik, men bruger faktisk i udpræget grad privatbil i stedet for, så der er i hvert fald behov for en løsning, når det drejer sig om hovedstadsområdet og de øvrige store byer, hvor befordringsfradraget er med til at skabe en uheldig udvikling med for mange biler på vejene, for stort CO₂-udslip og for store trængselsproblemer.

Tilsvarende er der behov for at lave nogle løsninger i udkantområderne, hvor forholdene heller ikke er holdbare. For manges vedkommende er der for ringe mulighed for at få støtte til transport mellem hjem og arbejde, når der er meget lange afstande, f.eks. i Ringkjøbing Amt, og for andre er problemet måske snarere, at de har brug for at komme frem og tilbage mellem arbejdsplads og hjem eller uddannelsessted og hjem, men ikke har råd til en bil.

I begge tilfælde er der behov for at lave nogle løsninger, som tilgodeser alle, og det er netop det, forslaget her går ud på. Det fjerner det totalt umålede befordringsfradrag og erstatter det med nogle løsninger, som i hovedstadsområdet og andre storbyer er målrettet til at få hjulpet folk over i den kollektive trafik og forbedre den, mens der i udkantområderne enten skal laves befordringsfradraglignende løsninger eller noget andet, som også tilgodeser folk, som ikke har råd til en bil, og giver alle mobilitet. Det er sådan set en langt mere målrettet løsning på problemet, vi lægger frem.

Det er blevet problematiseret fra flere sider, at der ikke ligger nogen færdig model, og hvorfor Folketinget ikke kan vedtage en færdig model for, hvordan tingene skal se ud. Jeg vil sige, at det er faktisk en tankegang, som jeg tit har oplevet i Det Konservative Folkeparti, at man er ret begejstret for centrale løsninger, og jeg kan høre fra de andre konservative ordførere, at man tilslutter sig den tankegang.

I SF har vi det modsatte udgangspunkt. Vi synes faktisk, det er en af værdierne i det lokale

demokrati, at lokalboere diskuterer med hinanden: Hvem er det, der har problemer i vores lokalområde? Hvilke løsninger er der behov for? Og hvilke politikere tror vi kan varetage de løsninger bedst muligt? Så sammensætter man kommunalbestyrelse og amtsråd efter anskuelser, og så får man nogle løsninger, der svarer til de lokale forhold.

Jeg tror sådan set, det skulle kunne lade sig gøre at finde nogle demokratiske løsninger på lokalt plan, netop fordi dette forslag til forskel fra det meste af det, regeringen laver, sender nogle penge med. Det er ikke bare opgaver, som på lokalt niveau skal udmøntes for færre penge. Det er sådan set en pose penge, som skal bruges til at lave nogle holdbare trafikløsninger, og det er jeg altså ret sikker på at man nok skal finde ud af lokalt.

Jeg vil sige tak for behandlingen og tak for den fra visse sider positive modtagelse, og så håber jeg selvfølgelig, at vi i løbet af udvalgsarbejdet kan gøre repræsentanterne for de kritiske partier klogere.

(Kort bemærkning).

Jens Peter Vernersen (S):

Der er jo det fantastiske ved denne talerstol, at man åbenbart kan sige hvad som helst fra den, bare det ikke er i strid med forretningsordenen. Det er også tilladt at placere sig heroppe med benene direkte ud i den blå luft, og det synes jeg måske det sidste indlæg gav indtryk af.

Det, som jeg tilkendegav, var, at sådan som befordringsfradraget blev indrettet i vores tid, blev det faktisk indrettet sådan, at det favoriserede, at man kørte fire personer i én bil, for så var der tæt på at være fuld dækning – ikke fuldt ud, men næsten. Hvis man kørte i tog eller bus, var der også meget tæt på at være dækning med det befordringsfradrag, vi fik vedtaget, da vi havde regeringsmagten. Det er klarlagt.

Der sidder 700.000 personer i deres biler på vej ind i København, og jeg tror da nok, at der er mange, der synes, det er en meget besværlig situation, også for byen. Men det ændrer overhovedet ikke ved, at vi har favoriseret bus- og togpendlere.

(Kort bemærkning).

Morten Homann (SF):

Det kan godt være, at man har favoriseret i forhold til, hvordan det så ud tidligere. Jeg anerkender gerne, at SR-regeringen har gjort det, og der skal heller ikke være nogen tvivl om, at i