

(Kort bemærkning).

**Poul Henrik Hedeboe (SF):**

Jeg mener, ordføreren har en meget skarp læsning af Teknologirådets rapport, og at der faktisk også står andre ting. Der står også, at det på særlige strækninger, for særlige grupper og sådan noget er en god idé. Så man kan også læse det meget klart som nogle positive tilkendegivelser af, at det under nogle omstændigheder er en god idé. Der bliver sagt, at et storskalagratisforsøg ikke forventes at være positivt, men der peges faktisk på nogle andre ting. Kan ordføreren ikke godt medgive det?

(Kort bemærkning).

**Henriette Kjær (KF):**

Jo, men nu var jeg med til offentliggørelsen af rapporten, hvor vi også havde en lille politisk debat efterfølgende, og hvor vi var så heldige, at de forskere, der havde forestået rapporten, også var der, og der – igen med min positive indstilling til det her, for den har jeg sådan set haft – spurgte jeg ind til: Hvis man nu bare tog København, kunne det være interessant?

Jeg må altså sige, at svarene ikke var særlig opløftende med hensyn til, hvis man nu gav gratis transport inden for Københavns Kommune, for vi må jo sige, at meget af den trængsel, der er på vejene ind til København, er i de omkringliggende kommuner, og det bliver et meget stort forsøg, hvis man skulle have hele Storkøbenhavn med, og igen er der ingen garanti for, at vi får en gevinst, fordi det altså i høj grad er dem, der cykler eller går i dag – og jeg ved ikke rigtig om det der med at få folk, der slet ikke flytter sig nogen steder, til at køre rundt i bus – der vil benytte sig af det.

(Kort bemærkning).

**Poul Henrik Hedeboe (SF):**

Nu var jeg ikke til høringen, men jeg forholder mig til, hvad der faktisk er blevet skrevet, og der er der en positiv vinkel.

Men hvis ordføreren selv var med til at bestemme rammerne, kunne man jo gå uden for København og vælge andre ting, og så afprøve de positive vinkler, som også er angivet. Vil ordføreren være med på den vinkel?

(Kort bemærkning).

**Henriette Kjær (KF):**

Nej, det tror jeg også godt forslagsstilleren ved at jeg ikke vil. Jeg er simpelt hen ikke blevet overbevist. Jeg vil sige, at var det her forslag

kommet inden Teknologirådets rapport, så kunne det være, at jeg faktisk havde været mere positiv. Jeg gik virkelig til det her med de bedste intentioner, men jeg er i den grad blevet skuffet.

Så svaret er nej, jeg vil ikke være med, selv om jeg selv kunne sætte rammerne op.

(Kort bemærkning).

**Martin Lidegaard (RV):**

Det er interessant at høre, hvor positiv fru Henriette Kjær har været over for de her tanker; det er bare mærkeligt, at vi ikke har hørt noget til det, dengang man skar 300 mio. kr. i taksttilskuddet. Men lad det ligge.

Kl. 16.40

Jeg kan egentlig godt følge fru Henriette Kjærs tankegang meget langt. Hvis man skal lave et forsøg, er det oplagt ikke indre København eller indre Århus for den sags skyld, men pendlerne, der er interessante, for det er dem, der virkelig skaber trængsel på motorvejsnettet, og derfor vil det vel også være naturligt nok at lave et forsøg, hvor man tog fat i pendlerkortene, altså netop tog fat i de kort, som folk bruger til at rejse ude fra omegnen af København og ind, og dér prøve at se: Hvad sker der, hvis vi nedsætter taksterne med noget, der batter noget: 25 eller 50 pct.? Det har man nemlig aldrig prøvet.

Hvad nu hvis der er et trafikselskab på Sjælland eller i Midtjylland, der kommer og siger: Vi vil godt betale for en takstnedsættelse på busserne; vil I være med fra statsligt hold til at betale den del, der er DSB's del, for at afprøve det? Det kan være, det slet ikke kommer til at koste noget, fordi der kommer flere passagerer, men vi kan lave en afgrænset forsøgsperiode.

Vil fru Henriette Kjær helt afvise på forhånd, at det kunne have et zweck? Det ligger jo helt i tråd med lige præcis Teknologirådets rapport.

(Kort bemærkning).

**Henriette Kjær (KF):**

Først vil jeg lige sige, at jeg nu ikke vil lade taksttilskuddet på de 300 mio. kr., der forsvandt, ligge, for jeg synes, det viser noget så tydeligt, at det ikke flytter noget at nedsætte taksterne. Det er et tilskud til mindrebemidlede, kan man sige, dem, der er tvunget til at køre med offentlig transport, fordi de ikke kan købe deres egen bil eller har en politisk holdning, der gør, at de hellere vil bruge kollektiv transport, eller synes, det er hurtigere og nemmere. Det er et direkte tilskud til de mennesker. Det er jo ikke sådan, at