

man fik flyttet rigtig meget over på kollektiv transport, og det synes jeg jo er med til at vise, at der skal mere til end blot at nedsætte taksterne.

Det er så også derfor, jeg siger nej til det, hr. Martin Lidegaard foreslår. Selvfølgelig skal man aldrig afvise noget på forhånd, men det er jo sådan, at de, der kører ind i bil i dag og danner køerne og laver forureningen, også har midler til det. For dem betyder det ikke noget, tror jeg, at taksterne kommer ned, for de har råd til at købe den her bil og køre i den. Det er noget helt andet, det er fleksibiliteten, regulariteten osv., der skal rykkes ved, for at vi får flyttet dem.

(Kort bemærkning).

**Martin Lidegaard (RV):**

Jeg er enig i, at både regulariteten og hurtigheden, hvormed de offentlige transportmidler kører, er af stor betydning, men jeg mener ikke, man kan sige, at det ikke har betydning, hvad omkostningsniveauet er, for hvis man kigger på, hvilken betydning det har haft, at oliepriserne har været så voldsomt stigende i de sidste 2 år, som de har, har det jo haft den helt åbenlyse betydning, som enhver kan se i statistikkerne, at mængden af passagerer i den kollektive trafik er steget. Og det skyldes, skulle jeg hilse og sige, ikke, at togene har kørt til tiden og har været specielt oppe i omdrejninger her de sidste 2 år, tværtimod. Der kan næsten kun findes én forklaring på det, og det er, at prisforholdet mellem privatbilisme og kollektiv trafik har ændret sig ganske markant de sidste 2 år. Så en eller anden betydning har det, men problemet er jo netop, at vi ikke helt præcis ved, hvor det er, grænserne går.

Jeg vil gerne medgive, at vi ikke satte taksterne nok ned til, at det havde en betydning dengang. Men det er jo det, vi kunne prøve, helt isoleret. Det behøver ikke at koste mange penge, og vi kan jo kun blive klogere af at sige: Nu tager vi 1 års forsøgsperiode et sted i Danmark og ser, om det har en betydning.

(Kort bemærkning).

**Henriette Kjær (KF):**

Jamen i og med at rapporten – sådan læser jeg den altså – er meget negativ i forhold til det her, og at det ikke giver den gevinst, man havde regnet med, hverken miljømæssigt eller trængselsmæssigt, vil jeg så hellere eventuelt bruge de penge, der måtte være i spil, til at få udbygget god kollektiv transport, så man opnår fleksibiliteten og regulariteten. Det er det, jeg synes er in-

teressant, og det er derfor, jeg er så interesseret i en letbane i Århus. Der kan være andre spændende projekter, der kan sættes i søen, og det er jo egentlig også det, jeg synes der står mellem linjerne: Man kan få meget mere, hvis man genererer pengene derover.

**Formanden:**

Tak til fru Henriette Kjær. Så er det hr. Martin Lidegaard som ordfører.

**Martin Lidegaard (RV):**

Tak til SF for at holde gang i en debat, som er helt nødvendig at holde gang i, nemlig om prisforholdet/prisbalancen mellem det at anvende kollektiv trafik og at anvende biltrafik.

Jeg tror, man skal være meget stædig humanist – som mig selv – for ikke at tro på, at de økonomiske incitamenter spiller en rolle, og at den måde, vi belægger vores forskellige transportformer med afgifter og takster, ikke har nogen betydning for, hvad folk vælger at transportere sig med. Selvfølgelig har det det, og selvfølgelig viser al erfaring også med stigende og faldende benzinpriser, at det har en enorm betydning for, hvilket transportmiddel folk vælger. Det mener jeg simpelt hen ikke man kan diskutere.

Så kan man diskutere, hvordan man bedst benytter det instrument. Jeg er enig i, at det allervigtigste er at have en velfungerende kollektiv trafik. Det skal vi ikke trætte lytterne derude med. Det er vi nogle partier som kæmper meget indædt for at få i øjeblikket med nogle meget store investeringer.

Kl. 16.45

Men det er altså ikke et enten-eller, det er et både-og. Vi kan se, at vores trængselsproblemer vokser og vokser, og COWI kan påvise, at 5 pct. stigning i trafikken til og fra København nu vil resultere i 50 pct. stigning i trængslen, altså i tid, hvor folk er tvunget til at sidde og pille sig i næsen ude på motorvejen, mens de venter på at kunne komme til arbejdet eller hjem til familien. Det er ikke rationelt, det er ikke fornuftigt, og derfor bliver vi også nødt til at tænke i de økonomiske virkemidler, vi har.

Der er jo altså basalt set to muligheder. Den ene er at forsøge at lave en mere intelligent bil- og kørselsbeskatning. Det hedder på dansk kørselsafgifter. Det handler ikke om, at bilejerne skal malkes mere, men de skal betale deres skat på en anden måde, nemlig sådan, at de betaler pr. kørt kilometer, sådan at de direkte kan sammenligne, hvad det koster at tage bussen, med,