

København er en vældig stor by, er det ikke strækningskørslen i byerne, der er det afgørende, men om man kan gøre det lidt begrænsende at tage bilen og lidt mere tillokkende at bruge andre transportformer.

Det er her vigtigt, at vi gør os klart, at pengene ikke skal gå til, at vi betaler dem tilbage. Jeg har hørt nogle ting fra Det Radikale Venstre, men forhåbentlig skal det ikke tages for andet end et løst citat, avissnak, hvor man sagde, at de penge skal bruges til at lave tunneler osv. Hvis man bruger dem til det, sådan at man ligesom vil gøre det samme, som man gør med landbruget, og som man vil gøre det med industrien, at man altså her vil sige, at nu vi fører pengene tilbage igen, så lader man bilismen være sådan en slags erhverv.

Det, man selvfølgelig skal bruge pengene til – nu siger jeg selvfølgelig, men vi mener, det vil være klokest at bruge pengene til direkte investeringer i den kollektive trafik, sådan at dem, man rammer, nemlig pendlerne, faktisk får bedre vilkår, dvs. pendlertrafikken, sådan at vi virkelig målretter dem til den kollektive trafik.

Det første forslag, SF lavede omkring 1989-90 – det var så København på det tidspunkt – var helt tydeligt et forslag, hvor vi oven i købet havde lavet en fond, som skulle sammensættes af repræsentanter for de amter, der blev berørt – selvfølgelig sammen med Københavns Kommune – for at sikre, at pengene ikke løb ned i Københavns Kommunes uendelige tomme store pengekasse; de skulle altså også kunne bruges målrettet til at sikre den kollektive trafik.

Jeg tror, det bliver vanskeligt at komme igennem med et så gennemtænkt projekt i dag. Derfor vil vi bare åbne for ideen bl.a. for at inspirere til kommunalvalgkampen, hvor jeg mange steder ved, at trafikmiljøet kommer til at spille en stor rolle. Og det gør det også hos Det Radikale Venstre og hos Socialdemokratiet. Det er ikke kun hos SF og Enhedslisten, at det er vigtigt stof. Det er det altså også hos de andre vælgere.

Derfor forstår jeg selvfølgelig ikke, at vi ikke har den mere umiddelbare opbakning fra socialdemokraterne og Det Radikale Venstre til at sige: Vi vil godt skubbe på, at den her udvikling bliver mulig. Det er altså ikke nok bare at sige, at der lyder lidt venligere toner til det, for vi har faktisk ventet for længe, og det er for ærgerligt, at regeringspartierne ikke benytter lejligheden til nu at sige: Nu giver vi kommunalvalgkampen et ordentligt skub fremad ved at sige, at det i hvert fald ikke er Folketinget, som forhindrer jer i at komme videre på det her punkt.

Så lige en enkelt ting om netkortideen, som der også er diskussioner om hos os. Jeg vil godt sige, at personlig synes jeg ikke, den er smart, medmindre man betaler pr. gang alligevel. Ellers bliver det en rabatordning, og rabatordninger ville være vældig smarte, hvis det var pengene det drejede sig om at få fingrene i, men hvis vi også gerne skulle begrænse trafikken, er det ikke den firkseste måde at gøre det på.

Jeg vil godt sige det her, fordi jeg har hørt den idé så mange steder, og jeg kan høre, at den ikke er gennemtænkt. Det er klart, at pengene – dér skal man have fat i pengene – går til den kollektive trafik. Det kan jeg godt se. Men det er jo ikke kun et spørgsmål om at kradse penge ind, det er faktisk et spørgsmål om at begrænse bilismen. Derfor må det under alle omstændigheder i en eller anden grad kombineres med, at det er pr. gang, man betaler, så det stadig væk kan betale sig at lade være med at køre ind, selv om man har købt et kort. Måske kan det i virkeligheden oven i købet betale sig at tage den kollektive trafik. Men lad mig lige sige om den netkortidé, som vi har mødt før: Jeg har i hvert fald altid af den grund, jeg nævner her, været afvisende over for at bruge den.

Jeg tror, jeg med det her omtrent har været sagen igennem, og som sagt vil jeg gerne rose trafikministeren for S-togs-planen, og jeg vil gerne rose for en række andre initiativer. Men der skal jo meget til, og det er derfor, vi står med det her nu: hvorfor må ikke engang dette forholdsvis gode redskab – for S-togs-planen er der jo – blive legaliseret, så man kan få ideer af det?

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Det her er meget fantastisk. Normalt er de forslag, vi får fra SF, gennembearbejdede, så man kan se, hvad de indeholder. Og her får vi så lige pludselig nogle redegørelser, som jeg slet ikke kan finde ud af mere, når fru Margrete Auken går i gang.

For lige pludselig taler hun om, at road pricing er lig med bompenge. Hvordan disse beregningsmodeller skal foretages, vil jeg gerne have en nærmere forklaring på. Fru Margrete Auken har blandet det sådan sammen, at der hverken er hoved eller hale i road pricing eller bompenge, eller hvad man skal kalde det.

Road pricing er i sin helhed et totalbillede, som også kommer til eller kan komme til at dække ovre i det mørke Jylland. Det er så bredt