

være i virkeligheden, men det er også væsentligt, at vi ser på, hvordan virkeligheden er, og at vi indretter lovgivningen efter virkeligheden. Og det, der altså gør sig gældende, hvis jeg skal citere fra brevet fra De Samvirkende Invalideorganisationer, er, at de skriver:

»Desværre finder vi ikke, at der i det fremlagte lovforslag er taget højde for at sikre en reel adgang for alle til de danske folkehøjskoler. Lovgivningen synes at være god nok, men mange folkehøjskoler kender ikke nok til gruppen af mennesker med handicap, hvorfor handicappede ofte vælges fra, når der udvælges elever til folkehøjskolerne. Specielt har vi kunnet konstatere, at dette gør sig gældende for mennesker med udviklingshæmning blot med henvisning til deres handicap og uden at møde ansøgerne.«

Når virkeligheden er sådan derude, mener jeg, at Folketinget har en forpligtelse til at sikre, at vi får lavet om på den virkelighed, så også de handicappede, de udviklingshæmmede har mulighed for at komme på folkehøjskole, og ikke som det er i dag, hvor de altså tilsyneladende bliver valgt fra. Det synes vi er dybt beklageligt, og når De Samvirkende Invalideorganisationer, som er dem, der har fingeren på pulsen, advarer og siger, at det lovforslag, ministeren har fremlagt, ikke er nok, så skal der noget mere til.

Undervisningsministeren (Margrethe Vestager):

Måden, lovforslaget er fremlagt på, afspejler på ingen måde en afstandtagen fra de gruppers repræsentation på folkehøjskolerne. Tværtimod ønsker vi at udvikle de støtteordninger, der er, sådan at det netop bliver muligt at deltage i højskoleophold på almindelige folkehøjskoler sammen med andre elever, og at det netop ikke bliver et særskolehensyn, nærmest tværtimod.

Til det vil jeg også nævne, at jeg har rejst spørgsmålet over for Folkehøjskolernes Forening, som ikke helt kan genkende den fremstilling, som De Samvirkende Invalideorganisationer giver, eller eleverne for den sags skyld, for de oplever, at der er en imødekommethed.

Jeg synes, at forskellen mellem foreningens opfattelse og organisationernes opfattelse er så stor, at det er nødvendigt at sætte et udviklingsarbejde i gang, som gør det muligt for handicappede og udviklingshæmmede at deltage i folkehøjskolernes kurser, men også at deltage sammen med andre, som ikke har den samme

type af handicap eller udviklingshæmning, fordi det for begge parter givet vil være en berigelse, at mangfoldigheden også på den måde øges i form af elevgrundlaget.

Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslaget overgik derefter til anden behandling.

Afstemning

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Uddannelsesudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

3) Forhandling om redegørelse nr. R 8: Trafikministerens redegørelse af 15. december 1999 om byernes trafik.

(Redegørelsen anmeldt 15/12 99. Redegørelsen givet 15/12 99. Meddelelse om forhandling 15/12 99).

Forhandling

Erling Christensen (S):

Trafikministerens redegørelse ligger smukt i forlængelse af den decentraliseringsproces på vejområdet, som vi igangsatte ved amternes overtagelse af mange kilometer statsveje for et par år siden.

Trafikministeren har ønsket at få en debat om byernes trafik forud for førstebehandlingen af L 156 om ændring af færdselsloven, som er næste punkt på dagsordenen og i det hele taget at få primærkommunernes ansvar for de lokale veje gjort mere tidssvarende, også ved at kombinere trafik, trafiksikkerhed og miljø i bred forstand, og samtidig gøre det mere demokratisk ved at skabe en trafikudvikling mere i overensstemmelse med befolkningens ønsker.

Det forstår jeg godt. Sådan ønsker vi i Socialdemokratiet at det skal være. Det er nemlig en udmærket redegørelse, ministeren har lavet. Der er gode forklaringer på forudsætningerne, der ligger til grund for ændringen af færdselsloven, som vi skal behandle om lidt, og derfor

vil jeg også klart understrege, at Socialdemokratiet støtter ministerens initiativer. Jeg siger det allerede nu, fordi jeg ikke inden for taletiden kan nævne alle de initiativer, der ligger i redegørelsen.

Siden 1988 er der taget mange initiativer for at involvere amter og kommuner i trafiksikkerhedsarbejdet. Lokalpolitikerne har taget udfordringerne op, mange ting er sat i gang, flere forsøg med at indrette boligområder mere trafik sikkert er afprøvet med succes. Det er bl.a. også det, der ligger til grund for ændringerne i færdselsloven, bl.a. Gladsaxe-forsøget.

Efterhånden har mange kommuner allerede udarbejdet en trafiksikkerhedsplan, og det er høje mål, man sætter sig, men de er helt på linje med Færdselssikkerhedskommissionens mål.

Da jeg var hjemme til jul, så jeg i den lokale avis, at Ringe Byråd har vedtaget en plan, der har en målsætning om at reducere antallet af ulykker med mindst 40 pct. inden 2011, og for at medinddrage borgerne i kommunen indkaldes også til borgermøder om planens indhold. Også min egen hjemkommune Årlev har for et par år siden lavet sin egen trafiksikkerhedsplan, og man er nu i gang med at gennemføre planens forslag.

For et par år siden afslørede en undersøgelse, som Vejdirektoratet fortalte om, at forældres førsteprioritering til deres børns skole var en sikker skolevej. I forlængelse heraf er det jo interessant og vel også tankevækkende, at Ringe Kommune i sin plan fortæller, at forældrenes færdselskultur – eller mangel på samme – er årsag til mange problemer. Naboer gør skolevejen farlig.

Kort og godt kan jeg udlede heraf, at forældrene meget mere skal involveres i deres børns færdselsundervisning, i færdselskampagner over for børn og i sikring af skolevejene.

Der er god samfundskonomi i at bruge penge på trafiksikkerhed. Det giver færre tabte arbejdsdage, sparede sygedagpenge og færre sygehusindlæggelser. Ringe Kommune regner med at spare 100.000 kr. på hver personskade, der undgås, men også amterne og staten sparer penge ved undgåede trafikuheld. Derfor er det en god investering, at staten giver kommunerne 75 pct.s tilskud til udgifterne til at lave trafiksikkerhedsplaner.

Mange af virkemidlerne til mere sikker færdsel i byerne, som bliver nævnt i redegørelsen, er lige parate, man kan næsten sige grydeklare til at indgå i kommunernes trafikplanlægning for

at tilgodese alle – alle – trafikanter og også det omgivende miljø.

Her bliver det jo spændende at se, hvorledes Odense-forsøget, som nu lige er sat i gang med påsætning af partikelfiltre på 120 lastbiler og busser, vil påvirke byens miljø, vil nedsætte partikelforureningen, som jo af nogle eksperter angives at være årsag til 600-800 dødsfald i danske byer om året.

Meget er gjort for at gøre forholdene bedre for cyklisterne. Der er lavet rigtig mange kilometer cykelstier. Cyklen er god at bruge i byen. Alligevel er det ikke lykkedes at nedsætte antallet af dræbte cyklister i trafikken, i hvert fald ikke i forhold til den målsætning, som man har i Færdselssikkerhedskommissionen, selv om jeg har mærket mig, at der fra 1998 har været en betydelig nedsættelse af uheldstallene for cyklister.

Forhåbentlig kan initiativer fra cykelbyen Odense være med til at lære os, hvordan vi kan få nedbragt antallet af cyklister, der er involverede i trafikulykker: bedre afmærkning af cyklerne og en bedre standard af cykellygter kan være et af midlerne. Også uanset at Europa-Kommissionen har følt det formålstjenligt at interessere sig for cykellygternes lysstyrke, tror jeg, det vil være væsentligt at få det med ind. Jeg synes, man fra Trafikministeriets trafikpulje kunne gå ind og støtte en standardiseringsordning for at forbedre cykellygterne. Jeg ved, Færdselstyrelsen har været interesseret i det, og jeg håber, man vil forny sin ansøgning herom, således at vi kan få standardiseret og forbedret disse cykellygter.

Ældre fodgængere er der også et særligt behov for at være opmærksom på. Busstoppesteder tæt ved gågader kunne være en af mulighederne, således at man får lettere adgang til dem, men også det, der er nævnt i redegørelsen om indretning af fodgængerovergange, kunne være en god idé – i det hele taget bedre sammenhæng i den kollektive trafik, så der kommer færre biler i bymidten. Det er væsentligt, også for at sikre de bløde trafikanter. Og det er jo også det, det handler om, nemlig at gøre livet lettere for de bløde trafikanter.

For snart 10 år siden foreslog og gennemførte en konservativ justitsminister forsøg med automatisk hastighedskontrol i byområder. Foreløbige tal peger på en positiv effekt, som vil kunne tale for en videreførelse efter forsøgets udløb pr. 31. marts i år. Således skriver ministeren.

Men hvad sker der efter den 31. marts 2000? I Socialdemokratiet synes vi, at da der har kunnet aflæses faldende gennemsnitshastigheder i bytrafikken efter forsøgets igangsætning, må man fortsætte med hastighedskontrollen, som også er med til at gøre byernes trafik mere sikker.

Med den store opmærksomhed, som forsøget med automatisk hastighedskontrol har tiltrukket sig, mener jeg at der er behov for en snarlig politisk afklaring af, hvorledes vi kommer videre.

Afslutningsvis vil jeg gerne pege på, at der også i region-, kommune- og lokalplanlægningen meget mere skal planlægges ud fra færdsels- og trafikmønstre. Placering af børneinstitutioner skal være væk fra gennemfartsvejene, og man må også i planlægningen have med, at gennemfartsvejene ikke løber gennem boligområderne.

I den forbindelse er det jo interessant at se på, hvordan man kan placere arbejdspladser nærmere boligområder, altså i lokalplanlægningen, hvilket jeg ved man har arbejdet på i Albertslund Kommune, og i det hele taget opprioritere den kollektive trafik og ikke hæmme den ved uhensigtsmæssige afspærringer og uheldig opbygning af vejbump.

Det er en svær balancegang i dag på den ene side at imødekomme stadig flere bilers behov for at komme frem i trafikken og på den anden side at imødekomme de andre trafikanters behov for og krav om at komme sikkert frem. Privatbilen er mobilitetsfremmende og imødekommer også f.eks. småbørnsforældres behov for både at kunne aflevere børnene i skoler og institutioner og samtidig at være rettidigt fremme til arbejdstidens begyndelse.

Jeg håber, at alle kommuner vil tage godt bestik af indholdet i den her redegørelse og benytte sig af den udvidelse af deres kompetence, som trafikministeren giver dem gennem ændringerne i færdselsloven. Jeg synes, der er et højt fagligt niveau i indholdet i redegørelsen.

Svend Heiselberg (V):

Jeg vil gerne takke ministeren for redegørelsen, som er læst med interesse. Umiddelbart får man jo det indtryk, at kommunale initiativer sammen med nye statslige afgifter skal begrænse trafikken i byerne.

På en måde kan jeg være enig i, at ingen bedre end byrådene ved, hvad der skal gøres netop i deres by, og det er jo også det, lovforslaget om

ændring af færdselsloven, som vi skal behandle senere i dag, indeholder. Men det fylder mig alligevel med en vis angst, hvis vi skal til at operere med 275 løsningsmodeller, og at der i nogle kommuner ikke vil blive taget hensyn eksempelvis til transporterhvervene.

Ministeren slår jo også et slag for folkesundheden i sin redegørelse, og hun nævner som en anden sundhedsapostel, at cykeltrafik og færdsel til fods er sund og miljørigtig trafik.

Så ved familierne det, når de hver morgen haster af sted hver til deres arbejde, efter at de først har afleveret deres børn i en eller anden daginstitution!

Jeg forstår, at ministeren ser hen til en forøgelse af kørselsafgifterne i byerne, som om de over 40 mia. kr., som bilisterne hvert år bidrager til statskassen med, ikke var nok. Ministeren vil også begrænse parkeringsmulighederne måske endog ved at nedlægge eller afgiftsbelægge privatejede parkeringspladser osv.

Det vender vi os jo selvfølgelig stærkt imod.

Redegørelsen behandler endvidere forsøg med automatiske hastigheder og med rødkørselskontrol. Trafikministeren peger på, at de hidtidige positive erfaringer kan tale for, at et sådant forsøg videreføres i et større omfang.

Selv om et sådant instrument er effektivt til at håndhæve færdselsloven, lægger det jo samtidig op til større overvågning af borgerne. Er det det, man ønsker?

Endelig beskriver redegørelsen, at lovforslag nr. L 156 på miljøområdet vil give kommunerne mulighed for at indføre miljøzoner, hvor f.eks. biler uden partikelfiltre og katalysatorer ikke har adgang.

Selv om miljøsigtet er positivt, indskrænkes den personlige frihed af miljøzoneforslaget, og det vil jo være svært at håndhæve. Jeg vil gerne spørge ministeren, hvordan ministeren har tænkt sig at det skulle håndhæves. Er det sådant, at når man kører ind i de miljøzoner, skal man ud og lukke motorhjelmene op for at kigge, om man nu har de rigtige filtre på bilen, eller hvordan skal man praktisere det? Men det ved ministeren nok.

Et problem er, sådan som vi nu ser det i Vestre, at man ikke udbygger de veje, som vi har behov for, og man ikke bygger nok parkeringspladser, så bilisterne lettere kan komme af med deres biler på centrale steder. De kører faktisk i ring herinde i byerne bare for at lede efter parkeringspladser.

Så er der jo eksempler på få, men centrale steder, hvor der i reglen er trafikfø, men ved siden af køen er der en tom busbane. Hvorfor tillader man ikke f.eks. taxaer at bruge de baner, der er visse steder? F.eks. fra Børsen over til Christmas Møllers Plads er jo altså et sted, hvor der næsten altid er en prop i trafikken, og hvor man i hvert fald på visse strækninger i det mindste godt kunne tillade, at taxaer kunne køre. Det ville lette trafikken væsentligt.

Hvorfor fjerner man ikke registreringsafgifterne for de små biler, der kan køre 20 km eller mere på literen? Biler, som jo kun fylder halvdelen af det, som trafikministerens bil fylder i bytrafikken. Hvorfor har man midt i København en banegrav ved Hovedbanegården? Hvorfor er den ikke overdækket og kunne så bruges eksempelvis som busholdeplads i stedet for busholdeplads midt på Rådhuspladsen? Og hvorfor har man ikke for længst lavet en tunnel under Holmens Kanal, så vi kan få spredt trafikken?

Nu her 1. juli 2000 åbnes den faste forbindelse over Øresund, og svenske bilister vil komme til at præge det københavnske bybillede. Vi har vidst det i årevis, men vi er blevet overrasket hver gang, og som sædvanlig er det for sent.

Vi har hele metroprojektet, som er forsinket og nu delvis kørt i stå, og jeg vil også sige det, bl.a. fordi ministeren ikke en eneste gang har ulejliget sig til at tale med aftalepartierne herom. Nu er det jo selvfølgelig også sådan, at ministeren har valgt andre samarbejdspartnere på visse områder, men netop i det projekt er vi jo da aftaleparti.

Jeg ved jo så ikke, om det har gjort det lidt lettere for ministeren, at fru Margrete Auken er den, som man skal forhandle med. Det er jo op til ministerens vurdering, men jeg kan sige, at havde ministeren ulejliget sig til i tide lige at tale med os, og jeg tror også godt, jeg kan sige med De Konservative, så havde der ikke eksisteret et problem, og det synes jeg er ærgerligt at der gør.

En anden ting, som er med til at give de daglige trafikproblemer i byerne, er jo regeringens centraliseringspolitik. Alt nyt skal placeres, hvor der i forvejen er mange offentlige virksomheder. Og man kan roligt stille det spørgsmål: Decentralisering, hvor blev den af? Hvor vil regeringen placere eksempelvis Måltidernes Hus? Ja, det skal ligge i København. Det giver

mere trafik. Hvor skal de nye statsfængsler bygges? Og hvad med hele centraliseringen af levnedsmiddelkontrolenhederne, hvor man har bygget de mange centre rundtomkring, men som alle er placeret i storbyerne? Og hvad med selskabsligningen, som man også har flyttet fra de små kommuner? Og sådan kunne jeg blive ved.

Man taler meget om og investerer meget i IT-udviklingen, men man indser ikke, at mange offentlige virksomheder ikke behøver at ligge i storbyerne.

Venstre har en helt anden holdning til spørgsmålene om løsning af byernes trafik, men det kræver selvfølgelig investeringer. Vi vil have udbygget vejene. Vi vil have flere parkeringspladser og parkeringshuse. Vi vil have store parkeringsholdepladser uden for byerne med konstante og hurtige busafgange. Vi vil tilstræbe, at der laves aftaler i de store byer om udbringning af varer, materiel osv. uden for den værste myldretid. Vi vil arbejde for, at de små, miljøvenlige biler bliver mindre afgiftsbelastet. Vi er imod, at nogle opererer med tanken om, at vi skal gennemføre roadpricing her i Danmark. Det mener vi for det første at Danmark er alt for lille til, og for det andet er det slet ikke noget, man skal bruge sin tid på. Lad de store lande, dem, der har mere trafik, operere med det.

Det er klart, at ministeren vil møde mange, mange mennesker, der kommer med gode forslag om, at nu kan de lave det og det og sælge det og det, men det gør de jo kun for at få os til at bruge penge på det, så de kan tjene på det. Derfor vil det være klogt, at man afviser det og så ser, hvordan det virker andre steder.

Så vil vi i vores planlægning tage hensyn til den IT-udvikling, der gør, at de offentlige og også de private virksomheder ikke behøver at klumpe sig sammen i storbyerne. Hele den centraliseringspolitik, som regeringen fører, er jo med til, at der bliver mere trafik i storbyerne, men man kan sige, at det giver også musik i baggrunden, at de fra Ærø kommer og protesterer, fordi man vil fjerne deres sømandsskole. Det forstår jeg godt at pigerne på Ærø er sure over.

Spørgsmålet er jo så her til sidst: Hvor skal pengene komme fra? Som Venstre har nævnt, vil vi afvikle dele af de underskudsgivende statslige forretninger, eksempelvis Combust og DSB Gods, og lade de private om det.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Jeg kan forstå, at Venstres ordfører, hr. Svend Heiselberg, har et varmt forhold til asfalt, biler og parkeringskældre, og jeg vil gerne have hr. Svend Heiselberg til at bekræfte, at uanset hvor forurenende et køretøj er, og uanset hvor mange farlige partikler der kommer ud af dieselen, så ønsker hr. Svend Heiselberg, at sådanne køretøjer uhindret skal kunne køre rundt i byernes indre.

Jeg vil bare have en bekræftelse på, at det er Venstres princippolitik, at vi skal have så meget forurening som vel muligt i byernes indre, og at der ikke må opsættes nogen som helst form for restriktioner. Er det korrekt opfattet?

(Kort bemærkning).

Erling Christensen (S):

Når jeg bad om ordet her, så er det, fordi jeg synes, det er lidt ærgerligt, at Venstres ordfører, hr. Heiselberg, virker så nedtrykt i dag, så humorforladt, og stiller så mange spørgsmål, som han måske selv har svaret på. Det er jeg da ked af, for jeg synes, som jeg sagde i min ordførertale, at den redegørelse om byens trafik, som ministeren er kommet med, er god og håndterbar.

Jeg synes, Venstres ordfører skulle løfte halen og være glad for, at byrådene nu får meget mere kompetence til at gå ind i det her, dog således, at politiet nok skal høres, men byrådene får altså mere kompetence, og man får en decentralisering, hvor der kan tages mange af de hensyn, som hr. Svend Heiselberg stiller spørgsmål om.

Men hr. Heiselberg skylder jo at fortælle, hvor hr. Heiselberg mener, at folk skal bo, hvis byerne og bymidterne skal plastres til med parkeringspladser, hvis det er sådan, hr. Heiselberg mener det skal være.

Jeg kunne da også ønske mig at høre, hvad hr. Heiselbergs løsningsforslag til Nørreport-problemet er. Det er da et vanskeligt spørgsmål.

Og så ved hr. Heiselberg vel også, at i forbindelse med Øresundsforbindelsens åbning bliver der både mulighed for tog- og busstrafik til de glade svenskere, der skal besøge København?

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Jeg vil da godt spørge Venstres ordfører, om han opfatter indretningen af parkeringskældre

og eventuelt parkeringshuse som en tilplastring af byen med parkeringspladser.

Jeg vil godt vide, om det er sådan, hr. Heiselberg skal forstås. Jeg antager, at det ikke er tilfældet, men jeg vil gerne have det bekræftet, for jeg vil da godt sige, at i CD opfatter vi da indretningen af parkeringskældre og -huse som det modsatte af en tilplastring af byens torve, pladser og gader, nemlig for at bringe bilerne af vejen, så de ikke fylder på gaden, når de står stille.

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Jeg vil gerne sige, at jeg mener, jeg klart gjorde rede for, at vi ønsker en spredning af trafikken. Hvis man hørte efter min ordførertale, så behøver jeg ikke stå og gengive den, men jeg vil gerne fortælle, at i dag kl. 7.15 tog jeg med bus fra Trianglen. Med venlighed holdt jeg mig tilbage, til de to første kom ind i bussen, så var jeg nummer tre, der var i bussen, og da vi kom ind til Christiansborg, var vi ni i bussen. Det viser altså, at hvis man kommer af sted tidligere om morgenen, kan man godt komme ind til byen uden trafik.

Det er jo ikke sådan, at det er døgnet rundt, der er meget trafik, og derfor er det vigtigt, at man også forsøger at finde en spredning af trafikken. Der var heller ikke ret mange biler, dengang vi kørte ind kl. 7.15.

Det er bare en oplysning, hvis det er sådan, der er nogle, der kommer så tidligt op om morgenen. Det, som jeg rent faktisk har forsøgt også at præcisere, er, at det er en af de ting, vi vil tage fat på.

Vedrørende Nørreport Station er der kun det at sige, som jeg har sagt: Det ville aldrig have været en sag, hvis det var sådan, at vi i tide havde fået taget fat på den, men vi har faktisk aldrig haft lejligheden til det.

Så kan jeg svare hr. Arne Melchior, at det bestemt ikke er min hensigt, at vi skal have tilplastrer hele København med parkeringshuse. Det skal vi ikke, men vi skal have gjort det sådan, at folk kan komme af med deres biler, i stedet for at de skal ligge og køre i ring. Jeg har jo selv, når jeg ligger og kører herinde, mange gange prøvet at køre i lang tid for at finde en parkeringsplads, og det er der mange der gør. Det mener jeg da er helt forkert, og derfor skal vi have nogle, få store parkeringshuse, der ligger centrale steder. Jeg tror, det vil være med til at

gøre det bedre for trafikanterne, men også for hele bymiljøet.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Der er altså én nyskabelse, hr. Svend Heiselberg er kommet med. Det er vækkeure til folket. Jeg kunne høre, det var det, der var forslaget: De, der skal med bussen, skal bare komme lidt tidligere op, så er den jo klaret!

Det kan vi sådan set udvide ved at sige:

Vækkeure til bilisterne, så de også kan komme tidligere af sted. Så sørger vi bare for, at trafikmarmeladen er fordelt. Men tak for forslaget! Vi vil lade det indgå i overvejelser om, hvorvidt vi skal lave beslutningsforslag om vækkeure til folk.

Så det andet, jeg lige ville sige til hr. Svend Heiselberg, når han nu kører rundt herinde og ikke kan finde parkeringsplads: Jeg går ud fra, at hr. Heiselberg ikke kigger op og ser på borgmester Pinds lystavler, for hvis han kiggede op på borgmester Pinds lystavler, så ville han se, at der er masser af parkeringspladser i København. Det lille 0 ser man ufatteligt sjældent oppe på de der lyshistorier.

Det er bare et råd om en anden gang altså lige at løfte blikket og så se op på dem deroppe, så vil alle trængslerne være slut, og så behøver vi ikke at lave flere af de der bedårende opfindelser med store parkeringshuse i centrum af byen. Der står alle steder, at der er masser af plads inde i City. Det er så fint, og tusind tak til borgmester Pind for at fortælle os alle sammen, at det er dybt overflødigt at bygge flere.

(Kort bemærkning).

Erling Christensen (S):

Vi fik da at vide, at grunden til hr. Heiselbergs lidt nedtrykte stemning i dag var, at han kom lidt for tidligt op og oplevede Københavns trafik.

Den spredning af trafikken, som hr. Heiselberg rigtigt var inde på, kunne ske ved at placere P-pladserne ude, hvor man har den kollektive trafik, således at man fik en bedre koordinering, en bedre sammenhæng i den kollektive trafik, som jeg nævnte. Det vil jeg gerne tage hatten af for, det er nemlig en god idé, og det får kommunerne nu mulighed for.

Når vi nu diskuterer parkering i København, så ved jeg ikke, om hr. Heiselberg har oplevet det, jeg har oplevet en del gange, når der kommer turister til København i busser. Hvor har

borgmester Pind så placeret busholdepladserne, når vi f.eks. får besøg her på Christiansborg? Det har jeg oplevet som et stort problem, når vi har besøg i København, f.eks. af turister fra provinsen. Hvor skal de gøre af bussen, når de besøger København?

(Kort bemærkning).

Ole Donner (DF):

Det, der bringer mig herop, er hr. Heiselbergs tale om parkeringshuse osv., og jeg er stort set enig i, at man bør give bedre mulighed for parkering. Men jeg synes, at det, fru Margrete Auken så sagde til hr. Heiselberg, var meget interessant, nemlig at der er masser af plads, der er slet ikke nogen problemer.

Så vil jeg godt spørge hr. Heiselberg: Er hr. Heiselberg så ikke enig med mig i, at så bør man i fremtidige diskussioner tage det meget vigtige argument ind, som fru Margrete Auken kom med? For der er intet behov for at lave begrænsninger for, at man kører ind til byen, hvis der virkelig er så meget plads. Vi må altså bare lave en bedre markering, så man kan finde ind på alle de tomme parkeringspladser; så kan vi komme helt væk fra den problematik.

Jeg ville bare spørge, om hr. Heiselberg er enig med mig i de betragtninger.

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Jeg er helt enig med hr. Donner i, at hvis der er mange parkeringspladser herinde, skal man selvfølgelig ikke lave sådan nogle restriktioner for bilisterne.

Så vil jeg også gerne sige, at når vi diskuterer de forhold, så er det jo i ganske få byer. Jeg ville jo nødig have, at man begyndte at lave nogle restriktioner, der eksempelvis gælder for Thisted og omegn, for dér kan vi også godt klare os uden alle de der restriktioner. Men det kan godt være, at i København, Århus, Odense kan der være behov for, at man finder ud af noget, og det synes vi jo da er meget godt. Men vi skal lade være med at genere bilisterne med noget, som er fuldstændig unødigt, og det er det, som jeg synes at man lægger op til.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg kan love hr. Svend Heiselberg, at vi ikke vil genere bilismen med noget, der er fuldstændig unødigt. Skal vi ikke være enige med hinanden om det; det gør vi ikke.

Det, som jeg prøvede at sige før, og som jeg kunne forstå, at hverken hr. Donner eller hr. Heiselberg helt havde forstået, var, at det ikke var problemer med parkering, der var i København. Men selvfølgelig har vi problemer, hvis der kommer folk fra provinsen, der ligger og kører rundt og rundt og rundt, fordi de ikke har opdaget, at de der tavler deroppe er en henvisning til kælderparkeringer i centrum. Jeg synes måske også, at folk fra Thisted skal have forklaret, at når de har bilen med ind til København, så betyder de tavler deroppe, at de skal køre hen og parkere dér i stedet for at køre rundt og rundt og rundt.

Hvis vi kunne se, hvordan det virkede, hvis de holdt op med at køre rundt og rundt og rundt på den måde, så kunne det da godt være, at vi så på et tidspunkt ikke behøvede at gøre noget specielt.

Min fornemmelse er, at det altså bl.a. er borgmester Pind og i øvrigt Socialdemokraterne i København – ikke her, men i København – der har glemt det der med lystavlerne, og så har de fundet på, at vi skal have nogle flere parkeringspladser.

Restriktionerne, vi snakker om, er et andet spørgsmål. Det er et spørgsmål om i det hele taget at få færre biler ind til byen; det er ikke et spørgsmål om, hvorvidt de kan komme til at parkere.

Kaj Ikast (KF):

Jeg vil gerne takke ministeren for den redegørelse, vi har fået her. Jeg var sådan en overgang ved at tro, at jeg ikke var helt rask, for jeg var enig med ministeren i indtil flere sider – indtil jeg kom til side 4 øverst, så begyndte det jo at komme ind i den sædvanlige eksercits: ikke flere parkeringspladser og alt det her, vi er vant til.

Jeg vil gerne sige, at jeg er meget for, at kommunerne får en betydelig større selvbestemmelsesret og -pligt. Jeg vil også sige, at det medfører en hel del problemer i overgangsperioden.

Jeg havde en forunderlig oplevelse. Jeg blev ringet op af en journalist, der spurgte, hvor meget man skal sætte ind i budgettet for parkeringsbøder i Skagen. Skal det være 40 mio. kr., eller skal det være 44 mio. kr.? Så tænkte jeg ved mig selv: Er man nu begyndt i kommunalbudgetter at kalkulere med lokale, kommunale bøder og parkeringsvagter? Så var mit svar, at kommunalbestyrelsen vel har sørget for, at der er parkeringspladser nok, når det er en af

Danmarks største turistbyer, så det kan vel ikke komme op i den størrelsesorden i parkeringsafgifter. Vores samtale varede ikke så lang tid efter det der.

Jeg er jo også viceborgmester, og jeg ved, hvilke problemer det giver, hvis ikke en kommunalbestyrelse er lidt fremadrettet trafikmæssigt set. Der er en usædvanlig stor forskel på fru Margrete Aukens København og Frederiksberg og dér, hvor jeg bor, og man bliver altså nødsaget til at erkende, at vi ude i landområderne er dybt afhængige af biler, for trafikministeren har ikke fået lavet kollektiv trafik derude endnu og får heller ikke lavet den, for den er der ingen af os der kan lave, så den er effektiv.

Derimod må vi konstatere, at der er to former for bilisme, bl.a. den, der er direkte nødvendig for familiernes boliger. Jeg har godt nok set i miljøministerens nye udspil, at folk skal flytte til byerne, og at alt det her omkring motorvejene i industriområder i Jylland ikke skal eksistere mere; det skal samles.

Jeg er direkte uenig. Folk skal ikke bo i byerne. Lad dem, der vil bo i byerne, bo i byerne, men vi andre må have lov til at bo, hvor vi vil bo, ude i Guds frie natur. Derfor må det også være således, at vi betaler for det, men det gør vi sandelig også. Vi bilister betaler nu over 40 mia. kr. Det har vi aldrig nogen sinde være oppe på før, og så står der så sandelig, at der skal til at betales mere inde i byerne. Hvorfor skal bilisterne, hver gang vi hører noget fra ministeren, altid betale noget mere? Det er et gennemgående træk.

Vi har en stigningstakt her, som er ganske utilrådelig. Vi advarede imod dieselaftgiften, og ministeren har vel efterhånden kunnet se, at den har ramt erhvervene hårdt. Ligeså må ministeren også snart kunne se, at man ikke kan lægge flere byrder på bilisterne, som skal bruge bilen til arbejde. I mit område er man nødsaget til i hver familie, der går på arbejde, at have mindst én bil.

Ellers er jeg enig i en hel del af forslagene. Jeg mangler dog noget. Det forsøg, vi afholdt i Herning og i et stort antal byer, om sammenhængen mellem cykelstier og cykelsystemer, kunne jeg da godt tænke mig at få videreført. Det er, ligesom det sådan er gledet lidt i baggrunden, at staten støtter det. Det var til meget, meget stor gavn, fordi det kombinerede byens manøvreedygtighed med naturen. Det så jeg da gerne at vi tog fat på igen.

Når man nu kommer ind på den her diskussion om parkeringspladser, vil jeg gerne sige, at det er nu så rigeligt dyrt at bruge en parkeringsplads, at man ikke behøver andre restriktioner. Bare tag den pris, man tager her i København i dag: Hvis man ikke har fri parkeringsplads her ved Christiansborg, så skal man bare se, hvad man egentlig kommer til at betale, når man holder rundtomkring i byen!

Vi andre ude på landet har ikke de priser, for vi har ikke den store mængde trafik, men vi har til gengæld mange steder en stor gennemgående trafik, som er en belastning for de små byer.

Jeg vil gerne sige, at der er nu mange af de ting her, vi godt kan lide, men der er sandelig også en del del socialdemokratisk jagt på biler at finde i denne redegørelse. Kan vi luge det ud og finde en løsning, der er sådan på det jævne, jamen så kan vi godt være med.

Anden næstformand (Henning Grove):

Fru Margrete Auken og derefter fru Vibeke Peschardt.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Der er en vis tryghed ved hr. Kaj Ikast. Man kan være sikker på, at ligegyldigt hvad vi skal diskutere inden for trafiksektoren, så siger han: Der er nogle, der er efter bilerne, vi skal have lov til at bo ude på landet, og dér skal vi have biler.

Det handler altså om bytrafik i dag, må jeg sige til hr. Kaj Ikast. Skulle vi nu ikke lade denne her diskussion i dag handle om det, som er emnet: bytrafik. Det er den ene ting.

Så hvad jeg egentlig ville spørge om: Hvor er det, der i denne redegørelse står noget konkret om begrænsninger af bilismen? Så vidt jeg ved, er det ikke engang en målsætning. Så vidt jeg ved, er det ikke engang formuleret som en målsætning, og det er en af mine store indvendinger imod den redegørelse, at der bare står meget vage formuleringer om, at alle skal have det godt, og sådan noget.

Men jeg kan have læst forkert: Hvor står der udtrykkeligt, at man skal begrænse, altså at vi skal have færre biler i byerne, og hvor står der, hvad det er for nogle virkemidler, man vil bruge til det?

(Kort bemærkning).

Vibeke Peschardt (RV):

Det er også til hr. Kaj Ikast, for jeg synes, det er lidt ærgerligt, at den her type debatter altid ender sådan i grøftegravning. Hr. Kaj Ikast fokuserer på, at nu vil ministeren straffe bilisterne ekstra med parkeringsafgifter, eller hvad det nu var, og så nævnte hr. Kaj Ikast også, at bilerne jo betaler rigeligt i forvejen. Jeg vil så bare sige: Ja, det gør privatbilisterne altså, men de store, tunge køretøjer har ikke alt det her med.

Men det, der egentlig kalder mig herop, er sådan set noget andet. Det er nemlig, om hr. Ikast ikke er enig i, at den kollektive trafik virkelig har sin berettigelse til og fra større byer. Hr. Kaj Ikast prøvede at klandre ministeren for at sige, at hun ville gøre hele landet, specielt det åbne land, fyldt med kollektiv trafik. Det er jo ikke det, der er meningen.

Er hr. Ikast ikke enig i lige præcis det der?

Anden næstformand (Henning Grove):

Hr. Erling Christensen og derefter hr. Kaj Ikast.

Erling Christensen (S):

Jeg er fuldstændig enig i det, den radikale ordfører sagde. Det her handler ikke om jagt på biler, for når vi har oplevet storbyer rundtomkring i verden, så må vi jo se i øjnene, at ingen politikere nogen sinde vil være i stand til at lave de begrænsninger, der skal til for at forhindre privatbilisme. Det kan vi jo se i New York, og vi kan se det alle andre steder.

Men det, der bragte mig på talerstolen, var, at hr. Ikast sagde, at man skulle betale mere inde i byerne. Det lovforslag, som vi her skal behandle efterfølgende, handler om yderligere kompetence til byrådene. Hr. Ikast sidder som medlem af et byråd, så derfor vil jeg da godt spørge hr. Kaj Ikast, for jeg kan ikke rigtig huske det selv, men da vi havde lovforslaget sidste år, stemte hr. Kaj Ikast da ikke for, at kommunerne overtog P-kontrollen, altså parkeringskontrollen, og dermed også fastsatte de afgifter, der skal til? Stemte han ikke for det?

Anden næstformand (Henning Grove):

Hr. Kaj Ikast og derefter hr. Søren Kolstrup.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Det kan jo godt være, jeg har fået den forkerte redegørelse tilsendt, som ikke er den, de andre i salen har fået, for af side 10 om kørselsafgifter i

byerne, andet punkt, kan jeg ikke forstå andet. Og når jeg læser, at kørselsafgifter kan udgøre et virkemiddel til dæmpning af trafikken i byen, så åbner det så stor en ladeport at give en minister et ja til det, at hvis jeg ikke gjorde indsigelse imod det, ville det være lig med, at jeg accepterede det.

Ja, byer og byer. Jeg ved godt, at fru Margrete Auken ikke er meget for os bønder derude fra Provence og deromkring, men alligevel. Vi har jo da byer, der er oppe på både 5.000 og 10.000 indbyggere, hvor der er én type problemer, så har vi de mellemstore til halvstore byer, Århus, Ålborg, Esbjerg, Vejle, Kolding, og så har vi endelig Storkøbenhavn og det københavnske område. Det er at betragte som vidt forskellige områder med hensyn til løsningsmæssige problemer.

Om tunge køretøjer vil jeg sige til fru Vibeke Peschardt: Jo, den nyeste beregning, der ligger pr. årsskiftet, siger, at hvert ton over 6 ton har en afgift til staten på ca. 180.000 kr. med dieselafgift, forsikringer og andre afgifter, der er i almindelighed. Jeg synes faktisk, det er meget. Det er inklusive den vejbenyttelseafgift, der findes for tunge lastbiler. Jeg synes, det er meget, og jeg synes ikke, vi kan tillade os at lægge mere på. Det ser vi også af reaktionen på, at bare den der hævelse af dieselafgiften med 23 øre samlede 700 vognmænd i sidste weekend. Det gør man jo ikke, hvis der ikke er noget galt.

Jeg vil så gerne sige, at jeg faktisk tror, det er et ganske godt udspil. Men jeg vil bare gøre opmærksom på, at de ting, der står her, er vi klar over kan misforstås.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Hr. Kaj Ikast har jo altid et omkvæd: Det er synd for bilisterne, og så er det meget, meget, meget synd for os, der bor på landet, selv om man i øvrigt har lave huspriser og befordringsfradrag.

Jeg vil gerne spørge hr. Kaj Ikast: Hvem er det, der virkelig har scoret kassen gennem de sidste to årtier i det her land? Er det bilisterne, eller er det fattigrøvene, der bruger den kollektive trafik? Hvem har oplevet et voldsomt prisfald? Er det bilisterne, eller er det de kollektive trafikanter? Hvem er det, der har oplevet en enorm prisstigning på billetterne, på prisen? Hvem er det?

Hvor er det, der virkelig finder noget asocialt sted i dansk trafikpolitik? Er det over for bili-

sterne? Eller er det over for dem, der benytter kollektiv trafik? Det er det ene.

Så vil jeg gerne have at vide: Hr. Kaj Ikast er jo i og for sig til noget omkring byerne og kollektiv trafik. Hvad er hans store mål? Er det at nærme sig model New York? Eller er det at nærme sig model Basel, Zürich, Freiburg, hvor man gennem en massiv indsats for kollektiv trafik har kunnet få et skifte fra bilisme til kollektiv trafik? Så New York eller Zürich? Hvad er for hr. Kaj Ikast mest attråværdigt?

Endelig det sidste. Det er bare lige et positivt tilsagn. Hvis hr. Kaj Ikast vil gøre op med kapitalismens metropoler og støtte en mere regional udvikling i Europa, så har Enhedslisten en masse virkemidler dertil, og i den forstand vil vi gerne støtte hr. Kaj Ikast.

(Kort bemærkning).

Erling Christensen (S):

Først vil jeg sige, at når hr. Kaj Ikast henviser til side 10 i redegørelsen, så står der »vurderet, om«. Det er ikke fastslået, og der er ikke taget stilling til det. Spørgsmålet er, om det kan udgøre et virkemiddel, og det synes jeg er væsentligt at tage fat i. Og så beklager jeg, at jeg blev optaget af noget andet. Men var Det Konservative Folkeparti ikke enig i, at det var en god idé at lægge parkeringskontrollen ud til byerne?

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Jeg vil gerne sige til hr. Kolstrup, at jeg ikke så gerne vil bruge Zürich som mål. Hvis vi endelig skal tale om kollektiv trafik, så vil jeg gerne bede om Wien. Og havde vi haft en wienerløsning her, så havde vi aldrig haft en Nørreport-situation.

Derfor vil hr. Kolstrup også kunne gå tilbage i tiden til den tid, jeg sad som minister, og se, hvad der egentlig blev gjort for kollektiv trafik, men også samtidig for motorvejene. Prøv engang at lægge mærke til det lighedstegn, der stod. Det er jo forskellen.

Og så vil jeg gerne sige: Ja tak, stigningen er i billetpriserne til den kollektive trafik, men hvad er udgangspunktet? Prøv engang at se, hvad en familie, efter at pinsepakkens anden del er gået i gang, betaler, og hvad gavn den kan få af det fradrag, den har på selvangivelsen. Prøv at se, hvordan det reduceres samtidig med, at benzinen stiger mere og mere, og der er flere og flere afgifter på. Ellers kommer man ikke over 40 mia. kr. i afgifter.

Så vil jeg gerne sige: Ja, det kan godt være, det er rigtigt, og jeg går faktisk ind for det selv. Det vil jeg godt sige, men det er ikke altid den bedste løsning, vil jeg gerne have lov at sige. Det kan misbruges ligesom alt muligt andet, og det ved en tidligere borgmester sikkert også.

Margrete Auken (SF):

At biltrafikken både i byerne og på landet er et voksende problem, tror jeg nok de fleste, når vi lige ser bort fra hr. Heiselberg og hr. Ikast, er klar over. Det giver problemer for færdselssikkerhed, det giver problemer for fremkommelighed, og det giver problemer for miljø.

Jeg vil igen godt lige minde om Delors' rapport fra et par år siden, som gjorde opmærksom på, at vejtrafikkens eksterne omkostninger, altså støj, ulykker, miljø og trafikpropper, udgjorde et par procent af bruttonationalproduktet.

Vi sidder i stigende grad fast rundt omkring. Når ministeren snakker om, at man ikke bryder sig om spildtid, så er det jo forbløffende, så mange der finder sig i den spildtid, hvor man sidder fast i trafikken. Jeg må indrømme, jeg har svært ved overhovedet at bryde mig om spildtid, men det skyldes min egen psyke. Det er så en af grundene til, at jeg, når jeg skal langt, altid foretrækker at tage kollektiv trafik, for så kan jeg lave noget fornuftigt. Men sådan er vi jo skruet sammen forskelligt. Der er det min tid, der åbenbart er lidt kostbar, siden jeg ikke kan det.

Jeg tror, at vi godt kunne blive enige om de fleste af de ting her. Det sørgelige ved den redegørelse, ministeren har fremlagt, er, og jeg nævnte det også før, at jeg simpelt hen ikke kan finde nogen målsætninger.

Der er ingen henvisning til den gamle CO₂-målsætning. Så kan ministeren selvfølgelig sige: CO₂-målsætningen kommer strengt taget ikke bytrafikken så meget ved. Og det ville jeg godt medgive, hvis jeg kunne se de andre målsætninger være der.

Man nævner ikke støjmålsætningen fra den natur- og miljøpolitiske redegørelse fra 1995. Der er ikke nogen mål for partikelmedbringelsen, og der er hele den der åbenhed i den, hvor formuleringerne går blødt til alle sider – man skal endelig ikke genere nogen, og vi skal finde afbalancerede løsninger. Og man tænker: Jamen er det muligt overhovedet at lave en trafikpolitik, hvor man ikke går ind og siger, der er en målsætning?

Og jeg vil godt, for at sige præcis hvad jeg mener, henvise til Socialdemokratiets trafikvisi- oner fra 1998, hvor der på side 37 står: »For at begrænse luftforureningen, støjgenerne og det store udslip af CO₂ er det nødvendigt at nedbringe bilismen i København«. Jeg må gå ud fra, at det fra Socialdemokratiets side også gælder i de andre storbyer, for at hr. Heiselberg ikke skal føle sig helt fortabt.

Jeg går ud fra, at den målsætning, der er i Socialdemokratiets program – den er der i hvert fald – et eller andet sted jo måske også nok havde været hos ministeren, og jeg vil så bare undre mig over, at den ikke er til at få øje på, at det altså er blevet til de mange bløde formuleringer og lidt er i forlængelse af, hvad vi har set de sidste par år: en stribe kataloger, handlingsplaner osv., men igen ikke konkrete indgreb.

Jeg var derfor også forbløffet, da hr. Heiselberg sagde, at der var nogle økonomiske indgreb, og jeg slog jo straks op på den side, han henviste til, og kunne se, at det, der udtrykkeligt stod der om afgifter, var skudt langt ud i fremtiden. Altså, hvor det tidligere var noget, vi snakkede om, vi skulle indføre, roadpricing osv., så er det – det står der, og det kan så siges til hr. Heiselbergs beroligelse, men til alle andres forskrækkelse – skudt langt ud i fremtiden.

Jeg synes faktisk, det er lidt fortvivlende, at det niveau, vi er på nu, er så uambitiøst, og jeg prøver at bore lidt i, hvordan det i grunden er blevet sådan, og det kan jeg selvfølgelig ikke svare på uden at komme til at fornærme for mange – for mange til at jeg vil kaste mig ud i det her. Så jeg vil ikke give grunde til, at det er blevet så småt, men gøre opmærksomme læsere f.eks. opmærksom på, at baggrundsmaterialet for basisnetforslagene fra kommunen udtrykkeligt gør opmærksom på, at man heller ikke må begrænse bilismen, for når man begrænser bilismens udfoldelsesmuligheder, står der i Rambølls rapporter, så er det pludselig økonomisk belastende. Hvis en bil skal vente bare et øjeblik, så er der økonomiske belastninger. Der regner man altså på, hvad det koster, hvorimod hvad det koster for andre mennesker, som skal rundt i byen og se på det, er der ikke nogen henvisning til. Jeg vil godt bagefter vise ministeren, hvis hun er interesseret i det, hvor det står i de der rapporter.

Men det er faktisk lidt nedslående, at man kan se, at sådan et baggrundsmateriale udtrykkeligt siger, at her skal der ikke være begrænsninger af bilismen. Men hvis ikke vi gør det, så

kan vi altså ikke løse problemet. Selv hvis vi får de mest elegante benzinøkonomiske biler eller for den sags skyld elbiler, så fylder de stadig væk lige meget. Og de slår stadig væk dem ihjel, der er uden for dem, selv om de måske så ikke forurenere så meget – det vil jeg godt medgive – men alle de andre gener har de også, og det er alle disse gener, vi skal have kigget på, hvis vi skal have gjort noget ved det.

Derudover står vi med problemerne med den kollektive trafikks koordinering. Jeg var glad for, at hr. Heiselberg henviste til Wien. Det er jo præcis den model, vi skulle have haft i Danmark, hvor vi havde haft koordinering. Hele kaos med Nørreport er jo bare – ikke bare, for man siger ikke »bare« om det, der sker der – en illustration, en tilspidsning af, hvordan det er, når man i den grad har spredt ansvaret ud på så mange, der sidder med særinteresser og i hvert fald ikke samarbejder og åbenbart også indimellem, jeg havde nær sagt, direkte skubber til hinanden for at komme til selv.

Man kunne håbe på, som ministeren jo også henviser til, at Hovedstadens Udviklingsråd kan løfte noget af det her, men det er ikke på plads endnu. Og jeg har ikke kunnet se, at der heller dér lå en målsætning, hvor man lagde det op til Hovedstadens Udviklingsråd: Hvordan kan vi gøre det her?

Der er bestemt gode tiltag i redegørelsen. Jeg synes, det er fint, at man flytter rundt på myndighederne i forhold til politi og kommunale myndigheder. Vi har lidt for mange gange set politiet modsætte sig initiativer i byerne. Her i København var det mest pinlige eksempel jo Vester Voldgade, hvor politiet var imod kommunens vedtagelse, og da politiet var imod, så saboterede de det også ganske åbenlyst. De gjorde intet for at få det overholdt. Jeg har ikke selv prøvet at køre igennem med min egen bil, men jeg har da snakket med folk, der har sagt: Det kan man da roligt gøre. Der er ingen grund til at lade være med det, for der er ingen. Der kan stå en politibetjent og være splintrende ligeglad. En sådan åbenlys sabotering burde jo selvfølgelig under ingen omstændigheder have været mulig, heller ikke under den gældende lovgivning. Men vi har set det.

Vi har set det i Færdselssikkerhedskommissionen. Da vi i sin tid foreslog 10-meters-parkering, var politiet imod, hvorfor det jo altså har været et værre dyr at få politiet til overhovedet at overholde den der 10-meters-parkering, skønt det er en billig løsning, som i for-

hold til i hvert fald den gamle plan i Færdselssikkerhedskommissionen havde en meget høj gevinst i forhold til indsatsen. Men da politiet syntes, det var synd for bilisterne, at man tog nogle parkeringspladser fra dem – og sådan omtrent begrundede i hvert fald Københavns Politi det i de fjerne tider i den første Færdselssikkerhedskommission – ja, så kom det ikke. Og det har jo knebet gevaldigt. Jeg går ud fra, at det nu er kommunen, vi skal skælde ud, når det ikke bliver respekteret, i København i hvert fald. Der er jo 14 kommuner, hvor de kan det, og det er stadig væk meget sølle. Det er stadig væk meget sølle. De oversigtsproblemer, det giver, når bilerne parkerer helt frem, har vi mange steder i byerne endnu, så kommunen har altså, i hvert fald i København, ikke fået tilstrækkeligt ud af det. Jeg håber, at i de 14 andre kommuner, hvor man så har påtaget sig det, dér får færdselssikkerhedsmæssig gevinst ud af det. Så får man også økonomiske. Det skal jeg ikke bebrejde nogen. Men først og fremmest vil vi gerne have de færdselssikkerhedsmæssige gevinst. Men det er bare for at sige, at jeg synes, det er fint, at man nu lægger fast, at vægten skal flyttes.

Jeg synes også, det er fint, at man gør noget ud af, at vi skal have »park and ride«, som det hedder, eller »parkér og rejs«. Det er noget, der skal sættes mange flere ressourcer af til. Det er i hvert fald et af de forslag, vi meget gerne vil støtte.

Jeg vil godt sige til ministeren i den sammenhæng, at jeg godt ved, at det ikke direkte sorterer under ministeren, men altså Kgs. Nytorvparkeringen er det stik modsatte af alt, hvad der er foreslået her. Jeg har ikke tænkt mig at prøve at forklare hverken hr. Heiselberg eller hr. Ikast, hvorfor sådan en parkering giver mere trafik, men jeg er ikke i tvivl om, at ministeren ved det. Jeg er ikke i tvivl om, at når man laver en stor central parkeringsplads, så kommer der mere trafik.

Og jeg vil da godt sige, at der er et råd, som man i hvert fald kan give, og der er oven i købet mange løsninger i det på én gang. Jeg vil dog godt bede ministeren prøve at forklare sine partifæller på Rådhuset – jeg tror ikke på, at borgmester Søren Pind kan bruges til en pind – at hvis man nu gjorde det, at man tog den store Israels Plads-parkering, hvor der jo hele tiden er ting, der er udnyttet, det er udlejet til fjernparkering, og byggede en lille fodgængertunnel fra den parkeringsplads og hen til metrostationen.

nen, så ville vi der kunne løse mange ting på en gang. Så kunne man tage metroen ind til Kgs. Nytorv, hvis man skal derhen, og der var jo ingen grund til at bygge den der kæmpe parkeringsplads inde på Kgs. Nytorv.

Et punkt, som jeg slet ikke har kunnet berøre nok, er hele partikkelproblemet og miljøproblemerne i de store byer, hvor jeg er meget glad for de forsøg, vi nu har fået i Odense. Men vi er hele tiden på forsøg, på forsøg, på forsøg. Er det ikke snart på tide, at vi kan få lavet noget og vi siger: Nu gør vi det altså sådan her? Det er igen altid forsøg og forsøg. Tænk hvis ministeren sagde: Jamen den forsøgsperiode med miljøzonerne skal i hvert fald være kort, ligesom vi meget hurtigt vil skride til, at færdselssikkerheden også skal styrkes ved, at de nu uendelige forsøg med fotofartfælderne bliver gjort permanente og også en del flere steder kommer til at lave en masse af det helt nødvendige arbejde for færdselssikkerheden.

(Kort bemærkning).

Erling Christensen (S):

Den underlægningsmusik, vi her har til vores debat, viser jo også, hvad borgerinddragelse i politiske beslutninger betyder, hvad engagement betyder. Det synes jeg er interessant også i det, vi drøfter nu her, med hensyn til decentralisering af kompetence.

Jeg er glad for, at fru Margrete Auken har læst trafikvisionerne fra Socialdemokratiet. Fru Margrete Auken beklager sig over bløde formuleringer, men jeg synes, man skulle glæde sig over, at der stadig er sket forbedringer efter den målsætning, vi sætter op. Det sker stille og roligt.

Når så fru Margrete Auken nævner roadpricing, så kunne det jo være, fru Margrete Auken kunne fortælle EU og Danmark og alle os andre: Hvornår er det teknisk muligt at gennemføre roadpricing? Det kunne da være interessant. Jeg ved, at der er masser af dygtige folk, der ser på muligheder for, hvordan man kan gennemføre det. Men hvornår er det muligt, spørger jeg fru Margrete Auken.

Lad mig så citere fra det, jeg sagde indledningsvis, for det der problem med bilismen er jo det, som Ringe Kommune siger i sin færdselssikkerhedsplan: Det er forældrenes færdselskultur eller mangel på samme, der er årsag til problemerne. Men vi kan glæde os over Gladsaxes forsøg, som virker, og hvor der har været borgerinddragelse.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg er enig med hr. Erling Christensen i, at vi f.eks. har fået flere cykelstier, men til gengæld har vi altså også fået mange, mange flere biler, og det har vi jo ikke mindst i København, og det er jo det, det drejer sig om. Der er andre initiativer, men hvordan får vi begrænset bilismen i København?

Hvad angår roadpricing: Hvis jeg kan få Socialdemokratiet og regeringen til at sige, at så snart det kan laves, så går vi i gang, så er vi tæt på at ville kunne lave det.

Så vil jeg da endelig sige, at en af de ting, som jeg i øvrigt burde have nævnt i min tale, og som jeg godt vil spørge hr. Erling Christensen om, er, om han ikke godt vil være med til at støtte ideen om, at man i de store byer laver sådan en slags omvendte motorveje. Altså, vi laver steder, hvor vi tillader al anden trafik end bilerne. Hvad med at vi i storbyerne lavede nogle hovedstrøg, steder, hvor vi fjernede bilerne og så kun havde kollektiv trafik og cykler? Vi kunne f.eks. starte med, at vi lavede det på Amagerbrogade i København. Vi kunne lave det forskellige andre steder. Det ville være en enorm billig måde at øge både den kollektive trafiks kapacitet, færdselssikkerheden, fremkommeligheden og tillokkelsen for cyklerne på, hvis man gjorde det sådan.

Jeg har i øvrigt, skal jeg så sige, inden jeg nu får forslaget i hovedet af Venstre og De Konservative, faktisk fået støtte til forslaget fra bilimportørerne og sådan nogle, som kunne se, at der var en vis pointe i, at man nogle steder prøvede at lave en omvendt motorvej, altså hvor der ikke var biler. Og jeg kan fortælle hr. Svend Heiselberg, at der er mange andre steder, hvor bilen kan køre ind uden at behøve at køre ad Amagerbrogade, og især hvis man så sagde: Der lægger vi så busserne. De vil jo få en enorm kapacitetsforøgelse, hvis de ikke skal holde i kø hele tiden, og så kunne vi f.eks. flytte cyklerne ind på midten af vejen, så vi ikke havde konflikten mellem fodgængere og cykler. Det ville være en af de visioner, man kunne arbejde på. Hvis man f.eks. kunne få god støtte herindefra til at sige – det er ikke os, der skal bestemme det, det skal man ude i kommunerne, det er jeg med på – at sådan noget vil vi godt prøve at sætte i centrum af det, vi skal gøre, så ville vi virkelig lave noget, hvor vi fik fremkommelighed.

Så vil jeg godt støtte hr. Heiselberg, hvis han går op og spørger: Hvad gør vi så ved bilerne? Jamen de kan altså køre andre steder. Jeg tror nu mange ville blive fristet til at tage bussen, hvis det går så hurtigt. Og så kan man jo også godt have lov til at parkere i sidegaderne osv. Det har jeg ikke noget imod i den sammenhæng.

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Jeg tror, vi må konstatere, at bilisterne sætter den personlige frihed højere end det at skulle sidde lidt længere i en bilprop. Det gør de, og jeg mener også, at bilisterne skal have lov til at kunne køre, uden at de skal presses ind i en bus eller et tog. Hvis det er sådan, at de ønsker at køre i bil, så skal de selvfølgelig have lov til det.

Men det er da rigtigt, at der da kan være områder, hvor man kan begrænse biltrafikken. Men at ingen biler skal ind i byen, det tror jeg heller ikke københavnernes ønsker. Det tror jeg ikke på.

(Kort bemærkning).

Erling Christensen (S):

Vi er hver især meget optaget også af de overvejelser, vi selvfølgelig har gjort os forud for den debat her, og når fru Margrete Auken spørger om, hvad vi vil gøre ved de store byer osv. – altså at fjerne bilerne – så er der jo sammenhæng med det lovforslag, der ligger efterfølgende, nemlig spørgsmålet om, hvad byrådene vil gøre. Fra Socialdemokratiets side sagde jeg jo, at vi gerne vil have en bedre sammenhæng i den kollektive trafik, en højere kvalitet, for så mener vi, at vi kan få færre biler ind i bymidten. Det synes vi er vigtigt.

Jeg sagde også tidligere under debatten her, at det ville være dejligt, hvis byrådene ville gå ind for at lave nogle parkeringspladser i udkanterne af de store byer, således at man kan få den sammenhæng mellem privatbilismen og den kollektive trafik, for med det antal biler, vi har i Danmark, og med de ønsker, befolkningen har om biler, så kan vi jo ikke fjerne bilerne og vil det heller ikke. Det er væsentligt, at man har frihed til at kunne bruge sin bil. Men din frihed går altså ikke længere, end til den går ind i din nærmestes frihed, og derfor er det vigtigt igen at understrege det, som man har gjort i Gladsaxe, for dér har man fået borgernes opbakning. Man gennemfører og udvider nu det forsøg til at være blivende. Det synes jeg er

væsentligt, og det er det, jeg siger: Dér får vi det stille og roligt på borgernes betingelser.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Enhedslisten er meget enig med Socialistisk Folkeparti i en lang række trafikpolitiske synspunkter. Vi har haft et glimrende samarbejde.

Der er ét punkt, hvor vore veje tilsyneladende skilles mere og mere, og det er omkring den ulidelige, hvad skal jeg kalde det, leflen, der er for markedskræfterne, når det gælder dansk godspolitik. Der skilles vore veje virkelig.

Men kan fru Margrete Auken, altså SF og Enhedslisten, være enige om det fornuftige i, at vi får en samfundsmæssig, og jeg havde nær sagt, centralt planlagt godspolitik, hvor vi ikke bøjer os for markedskræfterne, når det drejer sig om gods og byer, og hvor vi får omladercentraler, og disse omladercentraler så kan spille sammen med meget transportvenlige former som coastere og jernbane?

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Lige kort til hr. Søren Kolstrup: Jeg vil være helt vild med, om vi kunne få koordineret noget på godstrafikken, også så det kunne hjælpe i København. Det går vi i gang med. Men jeg vil gerne have det, sådan at det også økonomisk bliver til at have med at gøre, og jeg har flere ideer til, hvordan det eventuelt kunne gøres. Men lad nu det være. Det er de andre, jeg ellers godt lige vil svare her.

Først lige til hr. Heiselberg. Jeg tror, hr. Heiselberg har ret i, at der er mange bilister, der kalder det en personlig frihed, når man sidder fast i trafikmarmeladen. Det er jo et sprogbrug, jeg har svært ved at forstå, for jeg synes jo, det er personlig afmagt at sidde og glo der. Jeg synes, en bilkø er det mest dødsstygge sted, man kan sidde overhovedet, sådan et sted, hvor man rykker frem skridt for skridt. De få gange, hvor jeg har været dum nok til at tage bilen ind til byen, så ærgrer jeg mig da vildt hver gang over det, for min cykel kommer betragteligt hurtigere frem.

Men jeg vil lige sige, at SF har ikke sagt, at bilerne ikke må komme ind i byerne. Det vil jeg slå helt fast. Jeg mener faktisk, det er fordel, at vi kan få dem ind. Jeg synes bare, vi skal have dem på en sådan måde, at man tænker sig godt om, inden man tager sin bil med. Der er nogle, der har både mange pakker, syge mostre osv.,

og dér skal vi have det sådan, at de kan komme derind.

Jeg har heller ikke noget imod gadeparkering, skal jeg lige sige. Jeg mener faktisk, at gadeparkering mange steder kan være med til at fredeliggøre byen og også er betydelig mere hensigtsmæssig for en del af forretningslivet end de der underlige paladser dernede under f.eks. Kongens Nytorv. Så det er ikke sådan, det var sagt.

Men da jeg nævnte det der med den omvendte motorvej, så var det for at lave noget, hvor vi kunne sige: Vi forkæler bilerne uden for byerne på motorvejene, men kunne vi ikke prøve nogle steder, uden af vi generer bilerne, dog at lave sådan en forkælse af cyklister og kollektiv trafik, som man kunne gøre, hvis man gjorde det på den måde. Det er ikke noget, vi skal vedtage her, fordi det er vist nok lovligt, hvis de fandt på at gøre det. Men det kunne jeg da lige spørge ministeren om, hvis der var nogle byer, hvor man ville gøre det. Og så i forlængelse af det også spørge ministeren: Kunne man ikke i denne her redegørelse have haft f.eks. et forslag om, at man prøver at sætte nogle, jeg havde nær sagt, konkurrencer op? Hvem kan gøre noget ved det her, hvis man nu mener, det er en målsætning ikke at fjerne bilismen, men begrænse bilismen? Det var det, jeg henviste til i den socialdemokratiske redegørelse.

Og så endelig til sidst vil jeg lige citere borgmesteren i Sejlflod, der på vores konference om den kollektive trafik sagde, at det ikke var nok med kollektiv trafik. Han sagde: Gulerødder er ikke nok, kiloprisen er for høj. Der må også nogle begrænsninger for bilismen til, for at vi når vores mål. Se, det var vist en socialdemokratisk borgmester, der sagde sådan.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Nu har vi altså i årevis hørt på, at fru Auken somme tider er så dum, at hun tager bilen ind. Vi ved jo godt, at hun både i kraft af sine gener og sin uddannelse og sin erfaring herinde langt fra er dum, men den undskyldning går altså ikke i årevis. Så hold dog op med den dumhed!

Men der er nok en grund til, at den kloge fru Auken bliver ved med at begå dumheder, og det er, at bilen er så god, som den er. Derfor skal hun holde op med jagten på den, for hun bruger den selv. Og den dag hun bliver minister – hvad SF jo træner meget til i øjeblikket –

garanterer jeg, at så får hun fast bolig i sin ministerbil.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg vil sige til hr. Melchior, at jeg nu bor så godt i Valby, så det ville da være sørgeligt, hvis jeg skulle til at bo i en ministerbil. Der synes jeg, prisen er for høj.

Så vil jeg sige, at jeg er helt enig med hr. Melchior i, at jeg ikke kan blive ved at bruge det som undskyldning, når jeg sidder fast i køen. Og jeg siger det til mig selv hver eneste gang: Du kan ikke bruge som undskyldning, at du er så dum, at du har gjort det igen.

Det sker da også sjældnere og sjældnere. Det er kun, når jeg skal det der med de mange pakker osv., og det har jeg udtrykkeligt sagt. Prøv nu at høre her, for jeg siger det ved hver eneste debat: SF vil hverken forbyde bilen eller gøre det umuligt at få den med ind i byerne. Vi siger det hver eneste gang. Men det skal være sådan, at det ligesom skal være relevant i forhold til pakkerne og de syge mostre, for der er også andre, der skal tages hensyn til i trafikken.

Anden næstformand (Henning Grove):

Hr. Ole Donner som ordfører.

Ole Donner (DF):

Jeg vil godt starte med at takke ministeren for redegørelsen. Det er jo en bred orientering om forskellige forhold, og det er et godt grundlag for en kommende debat om trafikforholdene. I modsætning til fru Margrete Auken, som harceleret over, at der ikke var nogen løsningsmodeller, så synes jeg, at det er godt, at redegørelsen er udformet sådan, at man kan bruge den som et grundlag for at drøfte, hvordan vi kommer videre i de her ting.

I Dansk Folkeparti er vi enige om, at man hele tiden skal drøfte prioriteringen af trafikforholdene og have disse her overordnede debatter, som kan danne grundlag for, at der bliver fremsat nogle lovforslag som det, vi i dag skal behandle, L 163, hvor en del af de her problemer bliver taget op, så vi kan komme videre.

Der står i redegørelsen, at der er et stigende pres på infrastrukturen især i byerne. Der vil jeg så godt gøre opmærksom på, at det er der jo også mange andre steder i landet. Jeg kan nævne en ting som det sidste stykke motorvej nede ved Guldborgsund. Dér er et kolossalt pres, og det er et farligt vejstykke, og der sker mange

ulykker. Det burde man have taget fat i. Jeg kan også nævne et andet eksempel som Odense-Svendborg, hvor vi jo her i Folketinget har vedtaget, at der skal laves forbedrede vejforhold, samt et par steder mere i Danmark. Desværre sørger regeringen ikke for at få afsat penge til, at vi kan komme videre med denne forbedring af trafikforholdene.

Dansk Folkeparti er ikke med på ideen om at forbyde trafik i byerne eller forslaget om at gøre det dyrt at køre ind i byerne, og vi skal heller ikke have bomme eller lignende, som nogle partier går ind for. Der må og skal være balance i tingene. Roadpricing og hele den problematik med at pålægge en bunke afgifter er vi også stærkt imod.

Derimod giver det lovforslag, der behandles som det næste punkt, jo muligheder for omprioriteringer. Det giver mulighed for, at amter og kommuner kan komme ind i debatten, og det synes vi er en god ting. De får så muligheder for at lave de færdselsregulerende foranstaltninger, som de ønsker, og vi mener selvkært, at jo tættere man får disse beslutninger på borgerne, desto bedre er det.

Vi synes, det er godt, at der bliver mulighed for at lave disse stilleveje og miljøveje. Det kan være gode løsninger, og netop når det så bliver debatteret i lokalområdet, er det rigtig fint.

Hr. Svend Heiselberg, tror jeg det var, var inde på trafikken ved skolerne, at kulturen så mangler hos dem, som kører til og fra skolerne. Det synes vi også, man skal tænke på, når man laver disse ting, for det er klart, at der kan være områder, hvor man skal have hastighedsgrænserne stærkt nedsat, men det må og skal være en kommunal opgave.

Vi mener også, at det må være kommunale myndigheder og amter, der bestemmer, hvor man skal lave parkeringspladser, parkeringskældre og lignende, og hvor mange der skal være.

Vi mener også, det er en god idé, når kommunerne laver disse trafikplaner, at visse kommuner har lavet sortpletbekæmpelse. Vi synes, det er en god idé, at man får nedsat ulykkerne, og det er jo bevist masser af steder, at man virkelig har fået nedsat ulykkerne ved at gøre en indsats på de relevante områder og sætte tingene på plads.

Når så hr. Heiselberg nævner, at han kan være bekymret for, at der så kan komme 275 forskellige løsninger netop i de forskellige kommuner, så er vi da også skeptiske over for den

tanke. Det ville selvfølgelig ikke være så godt, men hvis der kommer nogle løsningsforslag i nogle kommuner, som helt klart er imod det, som et flertal i Folketinget ønsker, så har man jo altid muligheden for at gå ind og lave et lovforslag på det enkeltstående område og sige: De og de her ting mener vi altså skal klares på den og den måde.

Med hensyn til afsnittene om miljøet er Dansk Folkeparti meget enig i de fleste af de ting, der står, men så synes vi altså, at regeringen skulle gøre noget for at forbedre forholdene for de små hybridbiler, som kan køre 100 km på 3 l benzin.

For 3-4 år siden var vi i Tyskland med Trafikudvalget. Vi var nede og se folkevognsfabrikkerne, og dér havde man færdigudviklet de modeller og var ved at sætte dem i produktion. Det var en bredt sammensat delegation, der var dernede, og specielt socialdemokraterne var utrolig interesserede i de små biler og snakkede miljø, og hvor godt det kunne blive, og hvor billigt det kunne være, og at det simpelt hen var alle tiders. En aften, hvor vi sad og hyggesnakkede om det, sagde jeg: Bare I kunne bevare entusiasmen, bare I kunne tage de her ideer med hjem og forklare finansministeren og skatteministeren, hvor godt det virkelig er. Desværre holdt begejstringen jo heller ikke længere, end til vi havde været i Danmark i et par dage, så gik man helt væk fra disse ting.

Der er afsnit, der omhandler samkørsel, delbiler osv., og det kan være meget godt, men lad os få nogle afgiftsnedsættelser på disse små, miljøvenlige biler; det ville virkelig være godt. Men vi er altså parate til på baggrund af den her redegørelse at gå ned i de enkelte lovforslag og forbedre forholdene mest muligt.

Arne Melchior (CD):

Tak til ministeren for redegørelsen! Den indeholder meget, som CD kan tilslutte sig. Det er, om ikke alt godt fra havet så alt godt fra asfalten, men vi er ikke begejstrede for det hele. Mange af ordene, udformningerne, er tvivlsomme.

Når man på side 1 læser om at begrænse byspredningen, og at byfortætning vil give mulighed for begrænsning af miljøbelastningen, så rejser det allerede et par spørgsmål, som jeg kunne bruge hele min taletid på. Jeg er ikke så sikker på, at en byfortætning giver mindre miljøbelastning; det er jeg slet ikke enig i. Det kan jeg i hvert fald argumentere for. Men hvis man

endelig vil gå ind for at begrænse byspredningen, så skal man bare kigge på prestigeprojektet Ørestaden. Det er vel en byspredning, der vil noget. Og det gigantvarehus, der nu skal bygges derude, er virkelig en byspredning. Derfor synes jeg, at hele det her afsnit er meget tvivlsomt.

Men der er som sagt mange gode ting i redegørelsen, og jeg vil godt sige til ministeren, at CD meget gerne vil være med til, at kommunerne får en øget indflydelse. Den, som har skoene på, den, som kører på gummiringene, ved jo, hvor de trykker, og det er helt fint.

Dog vil vi ikke mene, at det skal betyde, at politiet skal begrænses i sine rettigheder. Det er politiet, der er ude i færdslen, og som har mange eksperter i færdsel generelt og i den lokale færdsel, og jeg mener, man fortsat skal tage politiet meget tæt med i eventuelle nye beslutninger.

Og så vil jeg bare lige minde om, at kommunerne altså har mulighed for at give taxaerne ret til at køre i busbaner, og det benytter kommunerne alt for dårligt. Jeg skal minde om, at taxaer er en del af den kollektive trafik, i hvert fald i mine øjne.

Der er med rette en del strenghed over for færdselssyndere. Det kan vi fuldstændig tilslutte os. Jeg får masser af breve fra folk, der har fået bøder, og som synes, det er uretfærdigt, at de med så og så få kilometers overskridelse skulle have bøde. Jeg afviser dem alle sammen. Jeg gør dem opmærksom på, at fart dræber. CD er derfor helt enige i, at der skal gælde stramme regler, skrappe regler, på dette område. Og det er også helt i orden at begrænse farten til 30 eller 40 kilometer på dertil egnede steder. Det er jo også sagt i selve rapporten fra ministeren.

Og så skal jeg bare minde om, at der ikke kun kan være ændringer fra 50 km-reglen ned; der må også kunne være ændringer opad. Vi har det jo midt i København. På hele Åboulevardlinjen og H.C. Andersens Boulevard midt hen over Rådhuspladsen må man gerne køre 60. Og det er nemlig rigtigt, for det er ikke rigtigt, som der står, at lavere hastighed giver mindre støj. Jeg tror, det væsentligste ved bytrafik er, at den er glidende, at der er så få opbremsninger som overhovedet muligt; det er vigtigere, end at selve farten skal ansættes professionelt.

Miljøtankerne kan vi også støtte. Det er også gået den rigtige vej med byernes miljø, og det er kun dejligt. Man skal her huske, at kollektiv

trafik altså også forurener. Det er jo klart, at busser og tog i myldretiderne må køre den ene af vejene nærmest tomme, fordi de skal tilbage til, hvor nu trykket står på. Og vi har set i forbindelse med Storebælt, at individuel trafik ikke nødvendigvis øger forureningen.

Så er der tale om nogle afgifter. Må jeg sige, at CD er åben for ændring af bilafgifter. Det er ikke sikkert, at det apparat er skruet bedst muligt sammen, men helt klart må de altså ikke øges. Omlægninger kan vi tale om, men roadpricing er vi totalt imod. Men omlægninger? O.k., vi er fordomsfri, men at øge afgifterne yderligere ville være en del af jagten på bilisterne, som jeg skal komme tilbage til om et øjeblik. Jeg skal først lige sige noget om cykler.

Jeg er glad for de mange cykelstier. Jeg er jo selv en glad cyklist, og jeg ville ønske, at ministeren og andre, måske de store kommuner, ville gøre lidt mere for det, der hedder bycyklen, som jeg synes er en fortrinlig, praktisk ting.

Jeg beundrer de af mine medborgere, som cykler selv i den værste storm og det værste regnvejr og snestorm osv. Jeg beundrer dem. Og jeg kan kun opfordre til; at alle, der laver udendørs cykelparkeringspladser; sørger for overdækning. Der er da ikke noget værre, end når man har været væk en halv time fra sin cykel og så kommer og skal sætte sig på en pjaskvåd cykel. Selv her ved Folketinget har jeg forsøgt at få det lavet, men det er altså ikke lykkes. Og ved DSB-stationerne findes det også kun sparsomt. Det synes jeg det er rigtigt at sørge for.

Og så skal vi også skride ind over for alle de mange cyklister, der kører uden cykellygte. Det er sådan en ting, hvorom man plejer at sige, at nå ja, det er sådan en pjatovertrædelse, men det er faktisk livsfarligt at køre uden cykellygte, og det er desværre frygtelig mange, der gør det.

Igen må jeg sige, som jeg plejer, når jeg taler om trafik: Der er fra CD tale om et både-og og ikke et enten-eller om den kollektive trafik og den individuelle trafik. Ministeren er inde på det på side 5, hvor ordet balance forekommer, og jeg udvider det udtryk, hun bruger dér, til også at gå ud på, at der er balance mellem disse ting.

Nu skal jeg sige noget mere om jagten på bilisterne. Den har været drøftet her i formiddag. Jeg mener, der foregår en jagt, og redegørelsens omtale af parkeringspladser er en del af denne jagt. Jeg skal minde om, at bilen ikke er en luksusartikel, det er en brugsgenstand, som selv

fru Auken en gang imellem er dum nok til at bruge. Men danskere er altså ikke dumme.

Bilister er ikke dumme. Trods den høje pris, trods den høje beskatning, trods den trængsel, nogle taler om, som dog er mindre slem i danske byer, inklusive hovedstaden, end i de fleste andre i Europa, så foretrækker så mange mennesker bilen, fordi den er så uundværlig.

Og når jeg tillod mig, sådan lidt frækt måske, at sige, at fru Auken ville tage bolig i sin ministerbil, så mener jeg det lidt alvorligt, også fordi bilen er et ekstra rum til vores bolig. Man kan foretage sig næsten alt i bilen, som man kan foretage sig i dagligstuen. Det er en rullende udestue. Den er så værdifuld, at det ikke kan nytte at jage den.

Og det gør man altså. Nu har vi f.eks. her i hovedstaden planerne om at lave en underjordisk parkeringsplads på Kongens Nytorv. Jeg synes, det er en fremragende idé. Jeg er opmærksom på, at 2.000 borgere har gjort indsigelse imod det, og ministeren omtaler flere gange, at beslutningerne skal træffes så nær borgerne som muligt. Det kan jeg i princippet støtte. Men 2.000 indsigelser kan altså ikke gøre særligt indtryk på mig, såmænd heller ikke 5.000, for man kan altid få folk til at skrive under på noget.

Det er argumenterne, der må tælle, og ikke antallet af underskrifter. Vi har jo i forbindelse med de faste forbindelser set den gang, Folketingets flertal havde dristighed nok til at beslutte en fast forbindelse over Storebælt og senere Øresund, at da var der jo cirka to tredjedele af befolkningen, der var imod. Men det kan altså ikke nytte, at man i forbindelse med alle teknisk vanskelige og indviklede problemer laver folkeafstemning og lader borgerne, som lidt impulsivt har ladet sig lede til at skrive under på noget, og som ikke har haft den samme mulighed for at sætte sig grundigt ind i tingene, som vi har pligt til at gøre, bestemme.

Og så kan jeg da ikke gå ned fra talerstolen i dag, når vi taler bytrafik, uden også at have nævnt ordet Nørreport. Jeg må have lov at sige, at det, der lægges op til i øjeblikket, er intet mindre end et attentat, næsten et mordforsøg, på den kollektive trafik. Og den arrogance, som Ørestadsselskabet ved sin pressekonference forleden dag stillede befolkningen over for: I kan få den adgang, som vi bestemmer, eller også får I slet ikke nogen adgang, og så må I tage den sure vej! Det er flot sagt af en formand,

der bor i Bruxelles, at vi andre kan stå i regnvejr.

Men det er jo givet, at hvis man laver det så besværligt, at det vil gå ud over koordinationen, over den nemme samkørsel mellem metrosystemet og S-togs- og regionaltogetssystemet, så må vi altså tage afstand fra det og advare ministeren.

Vi venter i de kommende uger og måneder lidt mere besked om disse ting, og der bliver sikkert lejlighed til at drøfte det. Jeg vil bare have nævnt, at man altså ikke kan skalte og valte på en sådan måde. Jeg tror, at det giver ris til ens egen dertil indrettede.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Jeg synes, hr. Arne Melchior har en god indsigt og skarpe, fine bemærkninger om Nørreport, og jeg er meget enig med hr. Melchior i betragtningen om Ørestaden og hele spillet dér. Det er meget godt, også af hensyn til den kollektive trafik, så dér vil jeg gerne gå hånd i hånd med hr. Melchior.

Så har hr. Melchior jo nogle betragtninger om denne her udestue. Jeg vil gerne spørge hr. Melchior: Hvor mange udestuer skal vi have? Skal vi arbejde os hen mod tilstande som i New York, hvor der er så mange biler, at selv brandmænd og brandkvinder sidder fast i gadekrydsene og bruger lang tid på at læse Anders And, alt imens der er ildebrand? Er det det billede af så mange udestuer, vi skal have, eller er der slet ikke nogen grænser?

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Det er også hr. Melchiors udestue. Altså enten er der ufattelig kedeligt hjemme i hr. Melchiors stue, ufattelig kedeligt, eller også er det, fordi hr. Melchior begår alvorlige ulovligheder, når han kører bil.

Den tredje mulighed er også, at hr. Melchior faktisk længes efter, at alle bilerne kommer til at stå stille, så man kan lave omtrent det samme, som man kan hjemme i sin stue. Men jeg vil bare lige sige, at det, som jeg foretager mig i min stue, ville jeg altså ikke kunne lave i min bil. Det vil jeg bare lige sige.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Jamen jeg er da helt enig i, at man lave ting hjemme, som man ikke kan lave i bilen. Jeg tælte

jo hverken om køkken eller soveværelse, vel? Jeg talte om dagligstuen, og dér kan man altså lave forbløffende mange ting, men det er jo ikke noget, hverken fru Auken eller jeg skal bestemme noget om, og dermed begynder jeg også svaret til hr. Kolstrup.

Folk skal sandelig selv bestemme. Vi tager tre bilers pris for én bil. Vi har ekstremt høje afgifter på drivmidlerne. Vi har forsikringspræmier og alt muligt. Vi gør det så svært som muligt at have bil. Jeg gentager, at når folk alligevel tager bilen, så er det ikke, fordi de er dumme, men fordi den er så god, ja uovertruffen. Og det er en pligt for os, både fordi vi tager så mange penge for det at have bil, og også fordi den, som jeg sagde før, er et brugsredskab og ikke en luksusartikel, at gøre det rimeligt og lettest muligt for folk at have bilen og, når de har den, selvfølgelig så at kunne benytte den.

Så jeg kan ikke svare hr. Kolstrup på, hvor mange biler der kan være. Det må menneskene selv om i New York, i København og Århus og Aalborg og hele vejen rundt.

Og om jeg har det kedeligt hjemme? Jeg må se at få inviteret fru Auken til en hyggestund. Så tror jeg nok, at hun vil sige, at det er en standard, hun kan acceptere, men om smag kan man jo altid diskutere.

Vibeke Peschardt (RV):

Denne redegørelse hænger nøje sammen med næste punkt på dagsordenen, nemlig ændringerne af færdselsloven, der giver mulighed for en hel række forsøg med trafikken i byerne samt en overflytning af kompetence fra politiet til kommunerne. Man kan altså se redegørelsen som en uddybende og perspektiverende redegørelse og et bidrag til det lovforslag, som vi skal behandle lige om lidt.

Både redegørelsen og lovforslaget tager udgangspunkt i de aktuelle problemer, der kommer af, at biler i større mængder støjer, forurener og er til gene og fare for alle, der ikke kører i bil, men enten bor langs en trafikeret vej eller gade eller færdes som gående eller cyklende, eller hvad det nu kan være.

I virkeligheden en meget enkel problemstilling, og så alligevel ikke. Fra mit snart mangeårige medlemskab af en kommunalbestyrelse ved jeg, at intet kan få borgere op af stolene som trafikforhindringer. Her er virkelig grøftegravning og følelser, og vi har også hørt nogle af dem i dag, der vil noget. Bump eller trafikhæmmere på en vejstrækning optager sindene i

en grad, der var en bedre sag værdig, og så handler det udelukkende om at overholde gældende færdselsregler og fartgrænser.

Når området er så vigtigt, er det jo, fordi det er en del af alle danskeres hverdag. Vi bliver konfronteret med trafikken som herre og tjener hver eneste dag. Vi påvirkes af støj, os og stress i større byer såvel som i mindre.

Redegørelsen er en overordnet sag, og sådan som jeg læser den, er den i tankerne – altså sådan som den er skrevet – specielt rettet mod større byer, der også har de store problemer, fordi det er dér, den megen trafik er.

Jeg vil derfor også lige minde om, at mindre byer i hele landet selvfølgelig har deres trafikproblemer at slås med, og at den lovgivning, vi skal drøfte under næste dagsordenspunkt, selvfølgelig også handler om forsøg dér. Det er altså ikke udelukkende rettet mod større byer.

Det bliver altså op til kommunalbestyrelserne i landets 274 kommuner at finde ud af, hvordan de vil bruge forsøgsbestemmelserne, og jeg håber på, at vi i kommende finanslove kan få indrettet flere forsøgspuljer, f.eks. med 50-50 pct. finansiering, i områder over hele landet. Det er noget af det, der virkelig har drevet bl.a. en sag som den her.

Jeg mener, at de penge, vi har haft i de forskellige puljer over årene, har været meget nyttige både rent miljømæssigt og trafikikkerhedsmæssigt. Det er et område i stor vækst, og det tænkes ude i landet mange kloge tanker og udføres mange gode projekter, så trafikken på en eller anden måde bliver indrettet sådan, at vi alle sammen kan være der, for det jo sådan set det, det handler om. Den udvikling har puljeordningerne været med til at fremme.

Så meget om det generelle. Redegørelsen taler jo med alle sine forslag for sig selv, og den har alt det nyeste med. Den antyder, som flere har været inde på, at vi kan få indført trafikafgifter, og hermed menes der jo nok roadpricing. Lad mig minde om en af mine egne kæpheste: betalingsringe rundt om byer. Lige præcis den ting er ikke nævnt, hverken i redegørelsen eller i lovforslaget, som eksempel på, hvordan man kan lave forsøg og eventuelt permanentgøre dem.

Til gengæld har jeg forstået det sådan, at hvis en kommune eller et amt eventuelt skulle blive enig om en sådan øvelse, f.eks. fordi de har brug for at finansiere bestemte trafikprojekter, ja, så kan det godt lade sig gøre. Men jeg vil gerne have bekræftet af ministeren, om jeg har ret i det.

Jeg tænker her specielt på Københavns Kommune, der så hjertens gerne vil have en havnetunnel og faktisk også burde have den, men de vil jo kun have den, hvis staten vil betale den.

Mit forslag er derfor, at Københavns Amt og Københavns Kommune kunne opkræve betalingspenge ind og ud af København. Københavns Amt kunne så få finansieret ting, det gerne vil have, f.eks. Østamagerbanen, som det jo ikke vil være med til at betale til, og Københavns Kommune kunne så selv betale sin havnetunnel.

Når jeg er så indtaget i det eksempel her, så er det, fordi jeg aldrig tror, jeg har oplevet en kommune, der fik muligheden for at kræve penge op til bestemte projekter, som ikke gjorde det. Så dér er et forslag; man kan også kalde det et luftkastel, men det er en idé, jeg synes, kommunerne skal tænke over. Jeg vil mene, at hjemmelen godt kan ligge i forsøgsbestemmelsen i færdselsloven, som vi behandler om lidt, men det må vi jo høre om.

Til sidst vil jeg godt nævne de særlige miljøzoner, som jeg ved man arbejder med i Københavns Kommune. Dem bliver der nu også mulighed for at få gennemført, sådan som jeg læser redegørelsen. Jeg tror, det er en meget fin ting. Det er endnu et eksempel på, at kommunerne er kreative, og at det decentrale led er det bedste til at udvikle de her ting. Og det er lige præcis det, der lægges op til.

Ministeren skal have tak for sin interesse for området her og for redegørelsen. Det var en virkelig god idé at knytte en redegørelse til L 156, som vi skal behandle om lidt, og vi kan tilslutte os redegørelsen her, som den ligger.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Jeg takker for talen, om ikke andet så for ideen om betaling for tunnelen. Det var jo en god idé.

Så vil jeg gerne spørge: Er De Radikale så enige i, at hvis private laver et parkeringshus, skal der være afgifter? Når man ved, hvilke priser et parkeringshus koster at lave, skal det så samtidig belægges med afgifter? Det forstår jeg ikke. Det er jo en direkte chikane mod folk, der ønsker at overtage visse opgaver, som kommuner og amter eller staten skal have.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Mit ærinde til den radikale ordfører er det samme som hr. Ikasts. Jeg vil alligevel ikke fratagde det, men uddybe det lidt mere.

Jeg går ikke ud fra, at fru Peschardt synes, at det skal være ulovligt at anlægge private parkeringspladser på den grund, man ejer, eller i det hus eller den kælder, man bygger til formålet. Jeg går ud fra, at fru Peschardt deler den overbevisning, jeg gav udtryk for: at bilen er en brugsgenstand. Er der så rimelighed i at luksusbeskatte steder, som folk selv ejer og investerer nødvendigt i, at luksusbeskatte de steder, som vil være til gavn?

Tænk, hvor mange færre kilometer – flere ordførere har været inde på det – der behøver køres i byerne, hvis der er gode frastillingsmuligheder til disse biler. Nu må der altså være sammenhæng i Det Radikale Venstres bilpolitik.

(Kort bemærkning).

Vibeke Peschardt (RV):

Først til hr. Kaj Ikast, der spurgte, om man både kunne have betalingsring og parkeringshusafgifter. Sådan hørte jeg spørgsmålet.

Dertil må man jo sige: Det, der lægges op til her, er jo, at kommunerne får nogle muligheder. Så må de jo selv vælge, hvordan de indretter sig. Jeg kan godt se, at der kan være et sammenstødsproblem, hvis man har høje parkeringsafgifter i en kommune og samtidig kræver penge for at komme ind og ud af sådan en by. Jeg tror, det var det, hr. Kaj Ikast sigtede til. Men kommunen må jo så selv beslutte sig for, hvad det er, den vil, og hvordan den vil bruge pengene. Det var det første.

Og så spørger hr. Melchior mig, idet han antyder, at der ikke rigtig er sammenhæng i Det Radikale Venstres bilpolitik – det vil jeg sådan set godt have uddybet, måske ved en anden lejlighed – om luksusbeskatning af biler og parkeringsafgifter.

Jamen det er jo igen et spørgsmål om, hvordan kommunen lokalt indretter sig. I Københavns Kommune er det jo sådan, at man igenem en lang årrække har besluttet sig for – og meget, meget udmærket, synes jeg – at rydde alle sine smukke pladser for biler og for at forskønne pladserne. Man har derved fjernet mange – virkelig mange – parkeringsmuligheder, som man så ikke har fået igen. Til gengæld har man opnået noget af det, som jeg mener er virkeligt vigtigt, og som fremgår og stråler ud af

hele redegørelsen her, nemlig fred for de biler nogle steder, specielt hvor der er rigtig mange af dem.

Jeg mener ikke, at det er luksusbeskatning at have høje parkeringsafgifter, og jeg mener specielt, at det er kommunerne selv, der skal bestemme, hvor høje eller hvor lave de vil have dem.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Ja, jeg undskylder, at jeg ikke udtrykte mig klart nok. Jeg refererer til redegørelsen side 5, 3. afsnit, hvor der står:

»Der er derfor behov for nærmere at overveje de muligheder, der findes, herunder en egentlig afgift på private parkeringspladser.«

Hvorfor skal der være det, når det er dyrt at lave et parkeringshus eller en parkeringskælder eller en parkeringsplads? Hvorfor skal der så være en afgift til staten, amtet eller kommunen, eller hvem det nu er? Det står ikke nærmere defineret her.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Ja, jeg kører stadigvæk i baghjulet på hr. Ikast eller slalomkørsel sammen med hr. Ikast.

Til fru Peschardt: Jeg spurgte ikke om parkeringsafgifter ved kantstenene. Hvis kommunen er dum nok til at ville lægge sin city øde, så laver man dem selvfølgelig ekstremt høje; så skal man nok få butikslukninger og øde gader og ødelæggelse af bylivet og bymiljøet. Men det må så kommunen bestemme, for det er jo dens grund.

Det, jeg talte om, var, om folk, der investerer egen grund og egne penge i at lave parkeringspladser i jordhøjde eller i kældre eller i huse, netop fordi der er taget så mange parkeringspladser væk, skal luksusbeskattes. Det har en udmærket virkning mange steder, det er jeg enig i, men så må vi da rimeligvis skaffe disse mennesker en anden mulighed og ikke luksusbeskatte et sådant nødvendigt forbrug.

(Kort bemærkning).

Vibeke Peschardt (RV):

Til hr. Arne Melchior først:

Jeg mener faktisk også, at jeg svarede på det. Jeg mener ikke, at det er en luksusbeskatning. Jeg mener faktisk, det er i orden at have høje parkeringsafgifter, hvis kommunen har valgt det inde i en by. Og jeg mener specielt, at i stør-

re byer skal folk benytte den kollektive trafik. Den skal så til gengæld være i orden, og det er den, som vi jo er helt enige om, ikke. Men det er selvfølgelig derfor, man skal lægge de høje afgifter på.

Og til hr. Kaj Ikast må jeg sige, at der er jo altså mennesker rundt omkring, der får stillet parkeringspladser til rådighed uden at betale for dem. Og der står jo egentlig kun her, at man kan overveje, om der skal lægges afgifter på eller ej, men om man vil det eller ikke vil det, er jo så en helt lokal beslutning; det er ikke noget, Folketinget skal bestemme. Det, der er tale om i det lovforslag, der kommer herefter, er at lave nogle forsøgsbestemmelser, der giver muligheder for, at kommunerne laver nogle forsøg med det her på den ene eller den anden eller den tredje måde.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Jamen fru Peschardt er jo også medlem af en kommunalbestyrelse og ved jo udmærket godt, at når der mangles penge i kommunalbestyrelserne, så bruger man alle midler. Og når nu ministeren her i et debatoplæg åbner med, at der kan kræves afgifter af private parkeringspladser, så gør kommunalbestyrelserne det jo. Og det er jo ikke ligefrem fremmende for private at lave parkeringspladser, når man tænker på, hvad et parkeringshus koster pr. kvadratmeter.

Arne Melchior (CD):

Ja, jeg beder formanden og politikerne undskylde, at jeg fremturer, men fru Peschardt talte også i anden omgang om parkeringspladser.

Jeg udelukkede udtrykkeligt de kommunalt ejede områder. Der må kommunen selvfølgelig bestemme, og hvis den er dum nok til det, så laver den afgifterne alt for høje. Men det, vi har forsøgt at forklare fru Peschardt, er, at det drejer sig om pladser, som er privat ejede, privat opført, privat indrettet, privat bevogtet.

Der er også selskabslokaler, hvor folk holder middage. Der er også selskabslokaler, hvor folk holder bridgeparties og bridgeturneringer osv. Skal de også beskattes?

Bilen er en nødvendig ting, og jeg gætter på, at fru Peschardt også en gang imellem er dum nok – sagt i anførselstegn – til at tage bilen, fordi det er nødvendigt for hende og ikke af nogen anden grund. Derfor er det ikke tilstedeligt med luksusskat på nødvendighedsartikler.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg vil bare lige gøre det klart, at fru Vibeke Peschardt selvfølgelig ikke står alene med støtten til det forslag.

Men det, jeg godt vil vide, er, om man forestiller sig en månedsafgift, eller om det skal gøres på en anden måde. Det kan selvfølgelig også blive et spørgsmål til ministeren, men først og fremmest til fru Vibeke Peschardt: Forestiller man sig, jeg havde nær sagt en rabatordning? Så opnår vi ikke andet, end at det bliver en pengemaskine. Hvis man skal lave sådan noget, skal der betales pr. gang, for hvis det ikke er pr. gang, får ordningen ikke den virkning, der var hensigten, nemlig at begrænse bilismen. Så er det kun et spørgsmål om at få penge ind.

Så jeg vil godt lige vide, hvad der har været tanken, hvad fru Peschardt mener det skal være, og måske også hvad ministeren mener det skal være.

(Kort bemærkning).

Vibeke Peschardt (RV):

Hvis jeg nu kan være så fri at tillade mig at svare alle tre på én gang, vil jeg prøve det og håbe, at det går, for jeg er jo – det må jeg indrømme – ikke i detaljer inde i, hvad de mennesker, der har skrevet det oplæg, har tænkt sig med det. Men det, der står i papiret her, kan jeg forholde mig til.

Det handler om at få stillet en gratis parkeringsplads til rådighed, og det svarer jo til, at vi, der er så privilegerede at være medlemmer af dette Ting, har en gratis parkeringsplads og et lille grønt mærke, og det betaler vi ikke noget for. Det, der står her, er, at vi godt kunne komme til at betale en eller anden afgift, hvis Københavns Kommune eller andre skulle finde på det. Meningen med det er faktisk at begrænse bilismen ind til byen.

Så må jeg sige specielt til hr. Arne Melchior, at det er jo næsten hver eneste dag, man kan læse i hver eneste avis, at København er ved at blive oversvømmet af biler. Nu ved jeg godt, at hr. Arne Melchior ikke er enig i det synspunkt, men det er jeg faktisk. Jeg kører selv i min bil ind til byen, endda ganske ofte, for jeg har en parkeringsplads hernede. Men hvis det nu kostede mig 500 kr. at have bilen stående dér, kunne det godt være, at jeg ville bruge mit frikort i stedet for. Det er jo en form for magelighed.

Det, der ligger bag ved alt dette her, er jo også, at der er et kæmpestort miljøproblem gemt i det. Der er mange, der ikke tager det alvorligt, og jeg gør det jo heller ikke altid selv, når jeg bruger min bil lidt tankeløst. Sagen er jo, at vi står med nogle CO₂-problemer fra trafikken, som vi faktisk ikke er i stand til at løse, men det kommer vi tilbage til senere på året.

Jeg synes, at den meget bevidstløse snakken om brugen af bilen i virkeligheden kun kan standses ved, at vi får lavet et kollektivt trafiksystem som det, hr. Kaj Ikastrup så malende beskrev, nemlig det wienske. Der er andre steder i Europa, hvor man har indført det, men der er jo, som vi kan se i aviserne hver eneste dag, meget langt igen, fordi der ikke er ordentlig sammenhæng i vores planlægning.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg beklager, men jeg fik ikke helt svar.

Hvis det er sådan, at vi f.eks. laver en 500-kroners-plads – og vi kunne udmærket godt begynde med Folketinget, vi ville sikkert finde ud af at trække det fra eller et eller andet sjovt sted – vil det kun give penge til kassen. Hvis vi derimod sagde, at man betalte pr. gang, når man tog bilen ind – her kunne vi starte med ministerierne og Folketinget, det synes jeg ville være fint – kunne vi i de tilfælde, som hr. Arne Melchior taler om, hvor den er nødvendig, også finde ud af at løse dét, men så ville man mange gange tænke sig om.

Jeg ved, at dér, hvor fru Vibeke Peschardt kommer fra, er der god kollektiv trafik – det er der også derfra, hvor jeg kommer, og det er der i øvrigt også dér, hvor jeg er valgt – og jeg er fuldstændig på det rene med, at hvis det var sådan, at det var en lille smule bøvlet at tage bilen, ville mange flere bruge den kollektive trafik til daglig. Det er da godt, at man kan tage bilen ind, når det er nødvendigt, men det ville blive meget, meget færre gange, end det faktisk er tilfældet.

Søren Kolstrup (EL):

Enhedslisten er enig med regeringen i, at det er vigtigt at give kommunerne flere værktøjer og gennem lovgivningsmæssige rammer også sørge for, at trafikken bliver reguleret bedre.

Når det så er sagt, kunne vi måske nok ønske os, at målsætningen havde været klarere formuleret i denne redegørelse – dels med hensyn til forureningsspørgsmålet og dels med hensyn

til trængselsproblemet, men også og ikke mindst af hensyn til de konservative kredse i denne sag, ikke mindst af hensyn til dem, der kører i den samme rille – og at man også havde opridset det lidt mere principielle, ideologiske i sagen.

Alle mennesker – ikke bare nogle, men alle mennesker – skal have ret til at få større muligheder i vore byer. Det handler om børn, det handler om ældre, og det handler om de nuværende bilister. Alle skal have større råderum, og alle skal først og fremmest have retten til ren luft. Det opfatter vi som en menneskeret, der ikke kan diskuteres, og netop derfor er det så vigtigt, at trolleybusser, sporvogne, letbaner, cykler, taxaer, busbaner, brintbiler osv. kan komme til at samvirke og give alle personer større muligheder. Det, der er tale om med hensyn til privatbilismen, er jo, at den giver muligheder for nogle og indskrænker råderummet for andre, og derfor er den et asocialt element. Men det har der ikke været talt så meget om.

Hvis vi så vender os lidt mod virkemidlerne, skal jeg sige som punkt 1, at vi generelt er enige med regeringen i, at kommunerne skal have større muligheder. Det er godt, for det giver mulighed for lokal mobilisering, og den socialdemokratiske ordfører, hr. Erling Christensen, var inde på det; fint nok. Men vi mener også som punkt 2, at det er vigtigt, at det store fællesskab, herunder Folketinget, påtager sig et ansvar for at opstille en lang række minimumskrav til byernes kollektive trafik med hensyn til hyppighed, pris, planlægning og trafikregulering. Der må simpelt hen være et minimum for, hvad man kan kalde anstændig trafikpolitik i byerne.

Her skal det ikke være nogen hemmelighed, at vi ønsker, at benzinbilen og først og fremmest dieselbilen kommer langt, langt bort fra vore bymidter. De hører ikke til dér, og selv nok så miljøvenlig benzin løser ikke problemet. Vi har måttet konstatere, at hver gang vi gør benzinen lidt bedre, jamen så opstår der et nyt problem. MTBE er f.eks. et meget godt eksempel på, at da man fjernede blyen fra benzinen, fik vi et nyt problem, og derfor er løsenet, at vi finder nye drivmidler, som bygger på vedvarende energi, og forhåbentlig kan vi også sætte brintbilen i gang.

Jeg har nogle spørgsmål om enkelte forhold i redegørelsen:

Fru Vibeke Peschardt var lidt inde på, at regeringen taler om, at nu skal der kunne laves

forsøg med færdselsregulerende foranstaltninger. Det kan være fint nok, men det skulle vel også være sådan, at man kan lave så at sige permanente forsøg? Derfor vil jeg også godt have en bekræftelse fra ministeren på, at med det forslag, kan vi gå i gang med bompunge, og vi kan gå i gang med miljøzoner. Det er i hvert fald det, redegørelsen lægger op til, og jeg er i øvrigt enig med den socialdemokratiske ordfører i – det være nævnt i parentes – at roadpricing ikke nødvendigvis er løsenet. Bompunge er mere nærliggende, og det ville da i øvrigt være herligt, hvis Socialdemokratiet også mente det.

Jeg har også et andet spørgsmål: Det nævnes i redegørelsen, at regeringen ikke på nogen måde ønsker at begrænse politiets rolle, men at give samspillet med kommunerne en ny dynamik. Jeg tror, det var fru Margrete Auken, der var inde på, at det jo er meget bemærkelsesværdigt, at politiet i København ikke har ønsket at håndhæve 10-meter-reglen. Politiet føler sig åbenbart hævet over loven, når vi taler om restriktioner, men det er vel sådan, at også politiet skal overholde gældende lov, eller hvad?

Endvidere tales der i redegørelsen om »parker og rejs«-anlæg, som jo kan være med til at begrænse antallet af biler i byerne. Vi er fra Enhedslistens side enige i det synspunkt, og jeg synes, det er meget vigtigt, hvis vi kan sikre, at det instrument, det redskab, kan medvirke til at overflødiggyøre tankerne om et P-anlæg på Kongens Nytorv. Vi betragter diskussionen om Kongens Nytorv som nærmest altafgørende for, at den linje kan vinde frem.

Endvidere står der i redegørelsen, at luftkvaliteten i byerne er bedre i dag. Ja, det er den faktisk ifølge en lang række målinger. Men jeg synes, det er bemærkelsesværdigt – som jeg også var inde på tidligere – at da blyet blev afskaffet og vi fik MTBE i stedet, opstod der et nyt problem: Vi har benzen i benzinen, og katalysatorerne frigiver platin. Så det, der er behov for, er altså simpelt hen at få et alternativ op at stå.

Endvidere nævnes det i redegørelsen, at regeringen netop af den grund ved årsskiftet vil fremlægge en handlingsplan for fremme af cykeltrafik. Hvad er det for et årsskifte, der tales om? Det synes jeg også ville være interessant at høre.

Endelig tales der om, at Trafikministeriet arbejder sammen med Københavns Kommune på at deltage i et udviklings- og forsøgsprojekt i EU-regi vedrørende praktisk afprøvning af

kørselsafgifter. Det lyder godt nok, men mit spørgsmål lyder: Jamen hvorfor skal man lave det forsøg? Hvorfor kan man ikke gå i gang med at udnytte de teknikker, som rent faktisk findes? Vi har jo erfaringerne fra Oslo, og vi har i øvrigt også erfaringer fra Trondheim. Så der er vel ikke grund til at tøve så længe.

Som sagt: Enhedslisten vil gerne være med til at udvikle de positive tendenser i redegørelsen, men vi må også sige, at vi betragter redegørelsen som et utrolig forsigtigt skridt i den rigtige retning. Det, der først og fremmest er behov for, er at udvikle stærke, saftige alternativer, så selv en Kaj Ikast får gelé i knæene og får lyst til at stille bilen. Det er rigtigt, at Wien har vist noget af vejen. Jeg tror også, Basel, Zürich og Freiburg har vist nogle andre instrumenter. Og kobler vi dem sammen, kan vi nå frem til noget godt.

Min sidste bemærkning skal være denne: 1990'erne har været udtryk for liberalisering, afdemokratisering og kommercialisering, og det er også gået ud over dansk trafikpolitik. Derfor er det interessant, at der er nogle i denne sal, også blandt de borgerlige ordførere, der fremhæver Wien og samarbejdet dér – ikke blot foreslår, at man opdeler gamle fællesskaber i nye lukkede selskaber, der plejer hver deres interesser, men søreme peger på Wien, hvor der er noget, der hedder samarbejde.

Hvis 1990'erne har stået for liberalisme og afdemokratisering, ser jeg da frem til, at det nye årtusind vil stå i samarbejds og den fælles planlægnings tegn til fordel for, at vi får ren luft, og at vi får fremkommelighed for alle borgere i samfundet og ikke blot for nogle.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Det var jo en dejlig flot jomfrutale her fra regeringens 90. mandat i det nye trafikforlig, som også står bag forliget om Københavns Havn. Så har vi jo linjen, der er lagt.

Jeg behøver jo næsten ikke at spørge, hvorledes holdningen er til parkeringsafgifter på private parkeringspladser eller parkeringshuse i København. Skal der være en afgift til kommunen, amterne eller staten, når man ser det fra hr. Kolstrups side?

(Kort bemærkning).

Gitte Lillelund Bech (V):

Jeg vil såmænd bare gøre det klart for hr. Søren Kolstrup, såfremt han ikke har forstået det, at liberalisme er skam også samarbejde og libera-

lisme er skam også, at man kan have forskellige selskaber, der kan samarbejde i fællesskab. Hr. Søren Kolstrup udlagde det, som om liberalisme ikke var samarbejde, men her tager han altså fuldstændig fejl.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Tak for spørgsmålet fra hr. Kaj Ikast. Det kan besvares kort: Svaret er ja, uforbeholdent ja, og det hænger sammen med, at når man anvender bilen, er der en lang række ydre omkostninger forbundet dermed, som man ikke betaler for, og det kan man så bl.a. gøre gennem disse afgifter.

Angående spørgsmålet liberalisme/ikke liberalisme må jeg henholde mig til, at de forsøg, der har været lavet med kommercialisering og opdeling i mange forskellige selskaber og særinteresser i 1990'erne har ført til en ulykke i dansk trafikpolitik. Nørreport er et godt eksempel derpå.

Ole M. Nielsen (KRF):

Tak for redegørelsen om byernes trafik! Jeg synes, det på mange måder er en udmærket redegørelse.

Jeg synes, vi skal begynde med at konstatere, at vi stort set ikke har storbyer i Danmark, og at vi jo heldigvis ikke har problemer, der kan sammenlignes med dem i de storbyer, som vi kommer til en gang imellem, når vi er ude at rejse. Men det betyder jo ikke, at vi ikke skal gøre noget ved de problemer, vi har, og at vi ikke skal forhindre, at de udvikler sig yderligere. Vi skal heller ikke mene, at det hele er godt nok, som det er, for det er det jo ikke. Bl.a. er der noget, som der ikke står noget om i redegørelsen, nemlig at vi har en målsætning om at nedbringe CO₂-udledningen, hvor trafikken slet ikke kan opfylde målsætningen.

Det er vidt forskelligt, hvad byer er for noget, og det har tidligere ordførere også været inde på. I de små byer, hvor man ikke skal have en hel masse restriktioner på parkeringer og afgifter på at komme ind i byerne, er kollektiv trafik overhovedet ikke hensigtsmæssig.

Men andre dele af redegørelsen er absolut fine, bl.a. det, der handler om at forbedre trafikmiljøet og boligmiljøet i byerne, også af hensyn til dem, som handler der osv. Her synes jeg, det er noget virkelig fint, vi skal behandle i et senere lovforslag om at inddrage kommunerne yderligere og give dem nogle incitamenter, nogle motiveringer og nogle muligheder for at

regulere. Dog må det ikke have lov til at ske på de veje, som er gennemfartsveje i byerne, altså de veje, som fører landevejene igennem. Der kan måske godt være nogle sondringsproblemer her, men jeg mener, at for de gennemgående veje skal der være ensrettede regler, ellers får vi noget værre skidt. Vi ser nogle steder på nogle gennemgående småveje i de små byer, at man stiller blomsterkummer op ude midt på vejen, som ikke er ordentligt belyst, og at man virkelig får nogle uheld ud af det, og det er ikke hensigtsmæssigt.

Så er der de større byer – dem har vi nogle stykker af – og så har vi en enkelt mindre storby, nemlig København, og det er jo sådan set den, der er mest interessant at arbejde med. Men der er sandelig også en halv snes stykker af vore større byer, som det er værd at bekymre sig om. Her er der masser af virkemidler, man kan bruge, og der er også nævnt en hel masse i redegørelsen. Men hr. Søren Kolstrup har jo ret, når han gør opmærksom på, at når man fjerner bly fra benzinen, får man et andet problem, og når man gør dieselen renere, kommer der en ny undersøgelse, der viser noget om småpartikler osv.

Vi må konstatere, at bæredygtig trafik findes stort set ikke – i hvert fald tror jeg ikke rigtig, den findes – og derfor må vi nok konstatere, at det, det handler om, er at lære at bruge de forskellige trafikmidler på den rigtige måde, og dér er vi oppe imod svære kræfter, for folk vil køre i bil. Det er dét, vi danskere vil, når vi har penge til det; så vil vi køre i bil. At sidde i bilen er det bedste, vi ved.

Derfor skal den kollektive trafik virkelig være attraktiv og behagelig og fungere på alle mulige måder, for at vi kan lokke folk derover. Jeg kender masser af folk her på Christiansborg blandt de folkevalgte eller blandt dem, der arbejder for os – selv i de grønne partier – som må indrømme, at de tager bilen alt for tit til arbejdet, bare fordi de ikke kan få det til at hænge sammen på andre måder, når de skal hente børn og skal have hele deres fortravlede hverdag til at gå op. Men det skyldes jo også, at de tre kvarter i bilen er de eneste tre kvarter, man har i fred og ro for utålelige arbejdsgivere og åndssvage idioter og børn og ægtefæller, og hvem det nu er, der generer én hele dagen. Hvis vi ikke hører til det proletariat, der skal have vores mobiltelefon tændt, har vi det jo faktisk rigtig roligt og behageligt. Vi kan oven i købet sidde og høre dejlig musik. Jeg forstår

faktisk godt, det er svært at stå imod det, og derfor skal den kollektive trafik fungere, hvis vi skal have folk lokket over i den.

Trafikken omkring København må ikke være besværlig nok, for ellers fandt folk da over i den kollektive trafik. De må jo stadig gide sidde ude på motorvejene og indfaldsvejene til byerne, for ellers tror jeg da, de fandt ud af noget andet. Derfor tror jeg såmænd ikke, at løsningen er at forbedre mulighederne for at komme ind til byen. Løsningen er at gøre den kollektive trafik bedre og ikke at forbedre muligheden for at komme ind til byen i bil. Og det er her, jeg desværre synes, der somme tider mangler lidt sammenhæng i regeringens politik. Jeg synes, regeringen fremmer den kollektive trafik for lidt.

Resultatet af den trafikaftale, der blev lavet i forbindelse med finansloven – noget, som vi var meget enige i, så langt jeg var med i det – var at snakke om tilgængelighed, åbne nye eller genåbne gamle stationer og lave nærbaner. Der blev sat nogle småpenge af til de emner, men alt for lidt. Jeg går nemlig ind for, at der skal laves nogle parkeringspladser – men det skal ikke være på Kongens Nytorv, det skal være rundtomkring ved indfaldsvejene, ved S-togsstationerne omkring København og ved nærbanestationerne omkring Århus og Aalborg, så folk kan køre derhen og komme af med deres biler. Det er dér, parkeringspladserne skal være – de skal ikke være inde midt i byen – og det er der sat alt for lidt penge af til i det nye trafikforlig.

Og så er det altså ikke for os et spørgsmål om, at bilerne skal afskaffes. Bilerne er kommet for at blive, folk vil have dem, og mange familier vil have to. Derfor mener jeg, at vi skal fremme, at det skal være billigt at have en lille og rimelig miljøvenlig bil, og så skal vi bare indrette hele systemet sådan, at vi lærer at bruge de biler rigtigt i kombination med den kollektive trafik. Til den ende kan det godt ske, at Københavnsområdet er det eneste sted i Danmark, hvor det er hensigtsmæssigt med en bilringvej rundt om byen. Jeg ved ikke, om det er velegnet rundt om en eller to af de andre større byer, men i København kunne det måske være det.

Så må jeg indrømme, at jeg stadig er optaget noget af et system, som ikke er udviklet endnu, nemlig roadpricing-systemet – vel at mærke hvis vi laver det rigtigt, for det kan laves rigtigt. Det kan laves så varieret, at det virkelig beløn-

ner folk og motiverer folk på den rigtige måde. Det skal udformes rigtigt, og det skal ikke være en pengemaskine, for så har vi lagt det for had fra starten. Samtidig skal vi helt klart reducere de samlede udgifter ved at have bil med det samme beløb, som vi forventer at få ind ved roadpricing. Så tror jeg, vi kan sælge det system, ellers er det klart, at det bliver lagt for had fra starten, og så kan folk finde alle mulige fejl ved det. Det må selvfølgelig ikke indeholde den ingrediens, der hedder overvågning.

For os er det altså ikke et spørgsmål om at brandskatte bilerne yderligere, men at tilrettelægge hele afgiftsstrukturen og prisstrukturen sådan, at det motiverer til at bruge trafikmidlerne rigtigt. Vi tror stadig på kombinationen af forskellige afgifter som et adfærdsregulerende instrument, men først og fremmest må den kollektive trafik gøres mere attraktiv og bedre tilgængelig. Det var her, jeg synes – og det var jeg meget skuffet over – at der smuttede lidt for mig i finanslovforliget.

Thorkild B. Frandsgaard (FRI):

Først tak for redegørelsen om byernes trafik!

En sådan redegørelse er jo i de fleste tilfælde en status over, hvad der er sket, og hvad der måske skal gøres i fremtiden. Der er også nogle ting i denne redegørelse, der peger på, hvad der måske vil komme.

Det sker mange gange, at man går herop og kritiserer ministeren for en redegørelse, men det vil jeg ikke. Jeg vil forholde mig til de forskellige ting.

Det, der først glæder mig, er, at trafikministeren starter med at skrive i redegørelsen, at bilen er kommet for at blive, idet der bliver flere og flere familier, der ser det som en nødvendighed for at få tilværelsen til at hænge sammen, at man har en eller flere biler, og det gælder også befolkningen i byerne. Hvor er det rigtigt set. Det er dejligt, at ministeren nu også vil se det i øjnene, så det ikke alene er den kollektive trafik, det drejer sig om.

Nu er der jo store forskelle, alt efter om det er de få store byer, vi har her i landet, eller alle de mellemstore byer, vort land består af, med hensyn til, hvordan bytrafikken skal være. I de enkelte storbyer er det rigtigt, at man i selve bykernen gør et eller andet for, at den kan blive bilfri – vi kan godt bruge det udtryk – men i alle de mellemstore byer, som jeg vil kalde dem, kan det ikke være rigtigt, for her finder man

nemlig rigtig mange af de mennesker, der har brug for bilen til daglig.

Hvorfor er det et problem med bilerne i byerne? Jo, det er et problem, fordi planlægningen har været forkert, og det fremgår også af redegørelsen. Man har i den overordnede planlægning gjort alt for at begrænse byspredningen, og det er lige bestemt forkert, for det resulterer jo i, at man klumper sig sammen. Men det kan vi jo ikke gøre noget ved her.

Af redegørelsen fremgår det, at der tages initiativ til, at kommunerne udstyres med bedre værktøjer til at være med ved reguleringen af bytrafikken. Det lovforslag skal vi behandle efterfølgende, og det drejer sig om, som jeg læser lovforslaget – det vil jeg komme tilbage til – at man overfører noget kompetence fra politiet til de lokale vejmyndigheder, dvs. det tekniske udvalg. Det ser jeg som noget farligt. At man på en eller anden måde giver kommunen lidt større beføjelser, er i orden, men det overordnede ansvar og kompetencen skal være politiets, for ellers vil det blive vidt forskelligt, alt efter hvordan stemningen er i den pågældende by.

Noget andet, ministeren er inde på, og som er rigtigt, er: Hvordan skal vi få bilerne flyttet ud af byen eller formindske det antal, der er i byen?

Det bliver nævnt, at det kan gøres i form af afgiftspolitik, men det har vi jo allerede prøvet, og jeg tror ikke, vi skal begynde at tænke på at lægge mere afgift på nogen steder. Og det bliver nævnt, at det drejer sig om, at der gives mulighed for, at kommunen kan opkræve en afgift på private parkeringspladser og parkeringshuse, men det vil jo lige bestemt virke forkert, hvis der åbnes mulighed for det.

Jeg mener, vi skal lige den modsatte vej. Vi skal prøve at tilskynde nogle til at bygge parkeringshuse ved indfaldsvejene eller i udkanten af storbyerne, som man gør andre steder. Så vil folk parkere deres bil derude, hvis det kan gøres til en rimelig pris, og så tage bussen ind til centrum.

Så lige bestemt det med flere afgifter mener vi er den helt forkerte vej, og det kan Frihed 2000 ikke være med til.

Det er også rigtigt, som ministeren skriver i redegørelsen, at hver eneste ulykke, der sker, er én for meget. Det er vi vel enige om alle sammen, og derfor skal vi gøre alt muligt, alt hvad der er mulighed for, for at kan undgå dem. Det mener jeg også er gjort, men man kan jo selvfølgelig prøve at gøre det bedre.

En af tingene var, at fartbegrænsningen i byerne generelt blev sat ned fra 60 km/t til 50 km/t. På det tidspunkt, der blev talt om det, var jeg skeptisk over for det, men jeg må medgive ministeren, at det har hjulpet på området. Men en yderligere generel nedsættelse tror jeg ikke vil være rigtigt.

Der er allerede nu store muligheder for, at de lokale vejmyndigheder sammen med politiet kan oprette det, der hedder § 40-veje. Dem er der mange af, i hvert fald i de mellemstore byer. Jeg skal ikke sige, om det er tilfældet i København, for jeg er ikke herfra, men der er allerede nu oprettet mange af dem i de mellemstore byer, hvor man går ned til 30 km/t, så her har man virkelig store muligheder ude hos de lokale vejmyndigheder.

Under området miljø og luftforurening skriver ministeren i sin redegørelse, at luftforureningen er faldet, og det er kun dejligt. Vi har i hvert fald været nogle, der har slået til lyd for, om ikke det rigtige forhold er, at forureningen faktisk er faldet.

Og hvorfor er den nu det? Jo, det er den, fordi vi har nogle dygtige bilfabrikker, der har udviklet nogle biler, der næsten ikke forurener. Den ene ting er, at de kører meget længere på hver liter brændstof, og den anden ting er, at de har fået så fine filtre i udstødningen, at der faktisk ikke er forurening mere. Det skal vi kun glæde os over, og jeg er glad for, at ministeren har taget det med i sin redegørelse.

Det bliver også nævnt i redegørelsen – og derfor synes jeg faktisk, den er ret positiv – at med hensyn til det, man godt kan kalde blyforurening, er den fuldstændig ophørt fra bilerne, og det er da dejligt, at den er det. Det skyldes igen bilfabrikkerne, som fokuserer meget mere på det problem, end vi måske somme tider tror herinde, og på at få det fjernet.

Når der er tale om byforurening og forurening som sådan, kan det give nogle store debatter, hvor nogle har den ene mening, nogle den anden. Hvor skadelig den er, skal jeg ikke kunne sige, men jeg kan da sige til sammenligning, at nu har vi lige haft et årsskifte, og det er fra forskellig side – ikke i officielle rapporter, men i hvert fald af nogle, der måske ved noget om det – blevet påpeget, at alt det fyrværkeri, der fyres af en nytårsaften, giver lige så megen blyforurening, hvis man må bruge det udtryk, som hele den øvrige byforurening. Det er bare for at sammenligne, hvor alvorligt det er.

En anden ting, ministeren kommer ind på i sin redegørelse, er, at i byerne er det mere og mere cyklen, der bliver transportmidlet. Det er jeg enig med ministeren i, og der skal gøres alt muligt for, at cyklisterne har så gode forhold som muligt. Der er bygget mange cykelstier inde i byerne, men det kan stadig blive bedre. Men nu skal det ikke forlede os til at tro, at der dermed skal bygges cykelstier overalt i Danmark. Der er virkelig brugt mange hundrede millioner kroner forkert i de senere år på at lave cykelstier ude i, hvis jeg må bruge udtrykket, de tyndtbefolkede områder, hvor der ingen cykler er. De penge kunne være brugt bedre på at forbedre forholdene i byerne.

En anden ting, jeg lige vil nævne – det er ikke med i trafikministerens redegørelse, men jeg tillader mig alligevel at komme med nogle bemærkninger om det – er noget nyt, som vi skal være forberedt på inde i byerne. Det er noget, der virkelig flourer i andre storbyer i verden, og det kommer også herhjemme. Det drejer sig om personer, der løber på rulleskøjter.

Nu skal vi ikke tænke på rulleskøjter som legetøj. Vi skal være forberedt på, at det bliver et transportmiddel i fremtiden, og det er kun godt. Det forurener ikke, og folk kommer hurtigt frem. Det bliver nok nødvendigt på et tidspunkt at se på lovgivning om, hvor de skal placeres i trafikken, men det må vi vende tilbage til.

Men selve redegørelsen tager vi i Frihed 2000 til efterretning. Der er som nævnt nogle elementer deri, vi ikke kan gå ind for, men det må vi tage stilling til, når de enkelte lovforslag bliver fremsat. Men vi siger tak for redegørelsen.

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Først vil jeg gerne takke for den helt overvejen- de positive modtagelse af, at der her fra regeringens side er lavet en redegørelse om byernes trafik, og den lejlighed, det har givet til, at vi her i Folketinget kan drøfte de forhold, der knytter sig specielt til byernes trafik.

Der var en enkelt, nemlig Venstres ordfører, som ikke var så glad, og det er jeg selvfølgelig ked af, men under alle omstændigheder synes jeg, at det har været en meget konstruktiv og nyttig debat, der har udsundet sig her om den redegørelse, der er givet om byernes trafik.

Jeg tror, jeg helt fra starten vil tage fat i det med bilerne. Den der »udestue«, som hr. Arne Melchior udtrykker det, hvad er det nu med den? Jeg kan konstatere, at V og K har søgt i hvert eneste ord for at finde grundlag for at un-

derstøtte det billede, som nogle i pressen har søgt at skabe, og som de krampagtigt holder fast i, af en trafikminister, der kun vil bilbrugerne det ondt. Sådan er virkeligheden jo ikke, og det er også meget vanskeligt at finde støtte for den opfattelse i den redegørelse, der er lagt frem.

Det er jo et spørgsmål om balance, sådan som også bl.a. hr. Arne Melchior nævner, og jeg vil gerne understrege – og jeg tror, det er vigtigt at få det sagt – at der ikke i redegørelsen er et eneste forslag til en eneste ny afgift. Der er nogle overvejelser om, hvilke værktøjer man kunne overveje at tage i anvendelse, men det er alene en samlet redegørelse over, hvilke muligheder der kunne være.

Jeg mener, det vil være forkert at afgive en redegørelse til Folketinget, der helt udelader, at økonomiske instrumenter selvfølgelig også kan have en virkning, men dermed har regeringen hverken taget stilling til eller lanceret, at man vil fremsætte forslag på det område. Heller ikke i det efterfølgende lovforslag om ændring af færdselsloven er der et eneste forslag, der indebærer, at kommunerne får virkemidler af økonomisk karakter på parkeringsområdet ud over dem, de allerede har, og som også De Konservative har stemt for. Nu ved jeg ikke, om hr. Kaj Ikast er her – jo, hr. Kaj Ikast sidder der. Så der er hverken lanceret eller foreslået et eneste nyt økonomisk instrument. Det vil jeg gerne understrege, så alle forstår det.

Jeg vil også gerne sige, at det, hr. Arne Melchior siger om, at der skulle foregå en jagt på bilisterne, det holder ikke en meter, det holder ikke en millimeter. Hvis man skal se på, hvad omkostningen er ved at holde bil i Danmark, ved at bruge bil i Danmark, i forhold til at køre kollektivt i Danmark, så må vi konstatere, at siden 1980 er det blevet dobbelt så dyrt at køre i bil og holde bil, som det var før, men det er blevet tre gange så dyrt at køre kollektivt.

Der er altså sket en omfordeling, kan man sige, fra kollektive trafikbrugere til individuelle bilbrugere. Så den teori om, at vi vil bilisterne, bilbrugerne, det ondt, den holder ikke en meter. Hele vores trafikpolitik har faktisk siden Anden Verdenskrig været lagt til rette efter, at det er bilen, der skal løse vores transportopgaver. Derfor er der kommet et efterslæb på nogle af de andre investeringsområder. Det forsøger vi nu med en ihærdig indsats stille, men sejt at rette op på, men det er en helt anden sag.

Men det er altså en myte, at bilisterne skulle være et særligt forfulgt folkefærd. Det er faktisk omvendt. Det var faktisk de kollektive trafikbrugere, der burde klage over den forbrugsmulighed, de har, i forhold til den forbrugsmulighed, som de, der benytter sig af privatbilen, har.

Jeg har et fromt ønske, og det retter sig til V og K. Det retter sig ikke til CD, for i virkeligheden oplever jeg, at CD faktisk er indstillet på at drøfte et både-og, men jeg har en bøn til Venstre og De Konservative om, at de begynder at forholde sig til trafikens konsekvenser. For ét er, at man gerne vil have maksimal mobilitet – og det skal vi have, for et velfærdssamfund kan ikke fungere uden maksimal mobilitet – men noget andet er, og det er sagen, at mobilitet har nogle konsekvenser, og de konsekvenser er ikke altid rare. Der er nogle forureningsaspekter, der er nogle klimaspekter, og så er der det med sikkerheden. Ulykker er altså også en konsekvens af denne mobilitet. Og det bliver vi nødt til at forsøge at afbalancere, sådan at man tilgodeser alle de hensyn, der er.

Den individuelle frihed tilhører jo ikke kun bilbrugere. Den individuelle frihed tilhører os alle sammen, også dem, der kører i bus, også dem, der kører i tog, også dem, der kører på cykel. Også børn, der færdes i trafikken, har ret til at få respekteret deres individuelle frihed. Men som i alle andre af livets forhold er der et hensyn, en solidaritet, man skal udvise over for hinanden. Ellers kan det samfund, som et velfærdssamfund er, ikke overleve. Det kan ikke udvikle sig, hvis der ikke er et hensyn og en solidaritet, hvor man tager mest muligt hensyn til alle, i dette tilfælde trafikanter.

Det, det drejer sig om – og det tror jeg faktisk godt vi kan blive enige om, hvis vi vil lægge hele den der manipulerende debat væk – er mest mulig mobilitet for færrest mulige ressourcer og med færrest mulige konsekvenser i form af miljøbelastning og ulykker.

Det er jo i virkeligheden det, der er kunsten. Det er det, der er hele opgaven, og derfor er det nødvendigt, at vi forsøger at drøfte med hinanden, hvordan vi kan udnytte de forskellige trafikformer optimalt, sådan at vi tilgodeser både den enkelte og hele samfundsviklingen.

Der er altså disse tre hensyn: mobilitet, miljø og sikkerhed, som vi bliver nødt til at tænke sammen, og som vi bliver nødt til at forlange af hinanden at vi forholder os til og kommer med forslag til, hvordan vi kan få det til at hænge sammen.

Det fører mig over til det næste punkt, som jeg ganske kort skal berøre, fordi det egentlig ikke er en sag, som har så meget relevans til selve den redegørelse, der er givet. Det er spørgsmålet om Wien-modellen, og den måde, vi har indrettet den kollektive trafik på i hovedstaden.

Jeg er for så vidt enig i den kritik – jeg tror, det var hr. Kaj Ikast, der nævnte det – at det nok ikke er så smart, at man har indrettet styringen af den kollektive trafik i hovedstadsområdet med mange forskellige aktører, for det betyder, at der er en risiko for, at man super-optimerer, i stedet for at man overordnet finder den mest optimale sammensætning af de forskellige trafikformer også i den kollektive trafik.

Jeg kan bare konstatere, at det var en beslutning, der blev truffet i 1992 af den daværende konservative finansminister, Henning Dyremose, og selv om vi laver om på det i fremtiden, vil det ikke ændre på, at vi har den problemstilling, som vi har omkring Nørreport. Det hjælper os ikke i dag.

Det hjælper os ikke i dag, at man fastlagde den model dengang, eller at vi ændrer på den nu, hvis man forestiller sig, at man kunne gøre det. Det løser ikke de aktuelle problemer, og en politisk beslutning, som hr. Svend Heiselberg mener kan løse opgaven på Nørreport med et snuptag, holder altså heller ikke.

Det er nogle vanskelige sager, vi her har med at gøre, men jeg håber, at vi i løbet af forholdsvis kort tid kan finde frem til en fornuftig løsning, der også tilgodeser S-togs-kunderne i den periode, hvor de to stationer selvfølgelig skal bindes sammen.

Redegørelsens hovedformål er, som også ordførerne har været inde på, at redegøre for de muligheder, kommunerne, byrådene, har for at bidrage til en fornuftig udvikling af deres byer også på trafikområdet. Dermed spiller vi op til det lovforslag om kompetence til kommunerne, som skal behandles efterfølgende. Det er et spørgsmål om demokratisering, om borgerinddragelse, som en nyttig måde at forny trafikpolitikken på også i vores byer. Og det gælder, uanset om det er en storby eller det er mindre byer, vi taler om. Der kan altid mellem borgerne og byrådet være behov for at drøfte, hvordan man kan tilrettelægge trafikken sådan, at den tager maksimale hensyn til de forskellige behov, som borgerne og brugerne af byerne må have.

Jeg mener også, og det har i hvert fald været hensigten også fra min side, at der hermed er givet en anerkendelse af det kommunale engagement, som også er vist indtil nu, i at tackle trafikens konsekvenser, både de sikkerhedsmæssige konsekvenser og konsekvenserne for det lokale miljø.

Så skal jeg forsøge at svare mere konkret på nogle af de spørgsmål, der er stillet af ordførerne:

For det første er det spørgsmålet om hastighedskontrollen. Det var hr. Erling Christensen, der stillede spørgsmålet: Hvad med den automatiske hastighedskontrol, som vi kører i forsøg, efter 1. april 2000, når forsøget ophører og der skal evalueres?

Dér er det hensigten, at det forsøg, der kører, fortsætter uændret, indtil evalueringen er gennemført og der er truffet beslutning om, hvad der skal træde i stedet: om det skal ophøre eller det skal fortsætte, eller om det skal udvides til også at kunne bruges andre steder. Når den beslutning er truffet, er der en ny situation, men indtil da fortsætter vi uændret i samme omfang som nu.

Med hensyn til den frygt, som bl.a. hr. Svend Heiselberg nævner, for, at når kommunerne nu får kompetence, kunne det føre til, at man fik 275 forskellige færdselslove:

Jeg har også set, at der er organisationer, der har været inde på den samme frygt. Dér vil jeg gerne understrege helt grundlæggende: Kommunerne kan ikke tage andre virkemidler i brug end dem, færdselslovens giver adgang til. Det er måden, de bliver brugt på, der kan være anderledes end måden, de bliver brugt på i dag. Det, vi ønsker, er sådan set at sætte borgmesteren for bordenden i stedet for politimesteren, også som et symbol på en demokratisering på det her område.

Så for mig at se er der ingen risiko for, at vi skulle få 275 løsningsmodeller. Det er et spørgsmål om, hvordan man bruger de forskellige virkemidler, som færdselsloven allerede giver.

Jeg har været inde på det med de forøgede kørselsafgifter, som man kan få øje på i redegørelsen, og jeg har nævnt, at det er der overhovedet ikke tale om. Det gælder også private parkeringssystemer. Det er alene nævnt som en overvejelse, man kan gøre sig, men der lægges ikke hermed en kompetence ud til kommunerne. Det er alene den kompetence, man allerede

har nu, og som tidligere er vedtaget i Folketinget med et meget bredt flertal, der opretholdes.

Med hensyn til miljøzoner var hr. Svend Heiselberg bange for, at det kunne indskrænke den personlige frihed. Nu kan man jo bruge det med »den personlige frihed« på mange måder, men jeg hørte dog senere hr. Svend Heiselberg sige, at man godt ville være med til at lave aftaler om, hvordan godset skulle bringes ud i byerne.

Jamen det er jo miljøzoner. Så det er jo måske mere et spørgsmål om, hvilke ord man vælger, end det i virkeligheden er løsningsmodellerne i praksis, vi måske kan svinge os op til at være en lille smule uenige om. Og jeg vil gerne have de praktiske løsninger og er i virkeligheden ikke så optaget af, om man kalder det ene eller kalder det det andet.

Jeg skal måske også lige en enkelt gang vende tilbage til spørgsmålet om roadpricing, og om vi bare skal lade de store lande om at operere med det.

For det første er det noget, der er på forsknings- og udviklingsstadiet. Det er ikke et system, som i dag kan bringes i værk. Det tror jeg at de fleste i virkeligheden godt ved.

Men for det andet mener jeg, det er vigtigt, at vi – på det her område som på alle andre områder – følger med i, hvad der sker internationalt, hvilke muligheder der viser sig, også for at være opmærksom på, om der er noget, vi skal påvirke. Hvis der f.eks. lægges op til nye standarder, en europæisk standard, hvad skal Danmark så påvirke i den sammenhæng?

Det kan vi kun gøre på en kvalificeret måde, hvis vi har tilstrækkelig viden om, hvad det går ud på, og måske også selv har gjort os nogle forestillinger om, hvordan tingene kan tages i anvendelse. Men hermed ligger der overhovedet ingen stillingtagen til, om det er noget, der skal tages i anvendelse på et senere tidspunkt. Det vil jeg gerne understrege.

Jeg vil gerne også i forlængelse af hr. Svend Heiselbergs indlæg sige, at jeg faktisk mener, at det er vigtigt, at vi signalerer til kommunerne, til byrådene, til vores kommunalpolitikere, at vi lægger vægt på, at de engagerer sig i det her, og at vi har respekt for, at de engagerer sig i trafikpolitikken.

Det er vigtigt, at de også tænker trafikplanlægning ind i f.eks. helhedsorienteret byfornyelse, når de laver forbedring af boligkvarterer, at de også tænker på de ydre rum, omgivelserne, og tænker på, at her kan man måske også

gøre noget for at afhjælpe nogle problemer. Det kan også være en del af en støjbekæmpelsesindsats i et boligkvarter, at man måske dæmper farten lidt. Der kan være mange muligheder her, som man kan tage i anvendelse, og nu giver vi dem altså en lidt bedre værktøjskasse end den, de indtil nu har haft.

Så til noget af det, som hr. Svend Heiselberg, nej, undskyld, hr. Kaj Ikkast var inde på:

Det var jo også en opbakning til større kommunal selvbestemmelse, hvad jeg gerne vil kvittere for. Så jeg er enig i, at der er stor forskel på, hvilke virkemidler man skal skyde med, hvis man kan sige det sådan, om det er København, vi taler om, eller det er en mindre landsby i Jylland.

Man kan jo f.eks. sige: Jamen et af virkemidlerne i København er altså parkeringsafgifter, og det er dem, de har adgang til at indføre i dag, og det virkemiddel, man kan bruge i en jysk landsby, som måske har lidt problemer med gennemkørende trafik, jamen det kan så være sådan en, som viser: Hvor høj hastighed har du nu, kammerat, når du når til vores bygrænse? En ting, der er stillet op nogle steder i nogle amter for at få folk til at dæmpe farten.

Jeg er helt enig i, at det er mange forskellige virkemidler, der bør tages i anvendelse i den her sammenhæng.

Om cyklister og cyklistpolitik vil jeg sige, at det er jo noget, vi klart understøtter. Sidste sommer udgav vi jo en cyklistpolitik sammen med Kommunernes Landsforening og Amtsrådsforeningen, og vi følger nu op.

Det skal så også være et svar til – jeg tror, det var hr. Søren Kolstrup, der spurgte om en cykelstrategi og en cykelhandlingsplan, som vi har lanceret: Den kommer inden for forholdsvis kort tid fra Trafikministeriet, og vi følger den jo også op med økonomiske midler, idet vi jo i høj grad går ind og samfinansierer f.eks. cykelstier med kommunerne, når de er interesserede i det. Og vi prøver fortsat at forbedre mulighederne for at cykle også på tværs af landet, men selvfølgelig også i byområderne.

Hr. Kaj Ikkast nævnte specifikt, at der kan være problemer med gennemgående trafik i de mindre byer, og det er jo rigtigt. Derfor har regeringen jo også, siden vi overtog magten i 1993, satset voldsomt på at lave omfartsveje for at lede den gennemgående biltrafik uden om byerne og dermed give en chance for at frede-liggøre byerne og i virkeligheden give byerne tilbage til de borgere, der bor der, og til den

handel, som skal foregå der. Det har vi jo gjort – nu tager jeg dem ud af hovedet: Rødkærsbro, Viborg, Brande, Assentoft, Randers, Fåborg og Næstved, og havnebyerne er på vej, osv. Og det er jo vigtigt, at vi også har fokus på den side af sagen, og det er i virkeligheden noget af det, der giver os allermest også trafikikkerheds-mæssigt. Så det er klart en vigtig problemstilling.

Så til fru Margrete Aukens spørgsmål eller efterlysning af mål: Jeg vil sige, at nu er der jo ingen grund til, at man gentager alle mål, hver eneste gang man siger noget politisk. Det kan godt være lidt enerverende, hvis man hver gang skal begynde forfra og nævne alle de målsætninger, man har på de forskellige områder. Der er dog i redegørelsen nævnt den handlingsplan, regeringen har omkring »Enhver ulykke er en ulykke for meget«, og der er også henvist til det arbejde, der pågår i øjeblikket i Færdselssikkerhedskommissionen om at forny målsætningerne i forhold til trafikikkerhedsarbejdet, hvad jeg ser meget frem til at få frem.

Men målet med redegørelsen og det efterfølgende lovforslag er jo at understøtte det lokale engagement. Uden det kan vi simpelt hen ikke tackle trafikens konsekvenser. Vi skal have det lokale engagement for at tackle trafikens konsekvenser, og det synes jeg er vigtigt at være opmærksom på.

Der var et enkelt konkret spørgsmål også fra fru Margrete Auker, og det var det her med, om man kan lave busveje og cykelveje, hvis det er det, man vil lokalt.

Det kan man selvfølgelig. Det har man helt klart kompetence til.

Hr. Ole Donner er desværre lidt forkert afmarcheret med hensyn til farerne ved motorvejen nede på Lolland, men det skal jeg direkte forsyne hr. Donner m.fl. med oplysninger om, og jeg har svaret på det med roadpricing.

Til hr. Arne Melchior er der et enkelt svar, som jeg skal nå at give, og det er til spørgsmålet om behovet for også at kunne ændre hastigheden opad:

Den mulighed er allerede til stede i færdselsloven og bliver jo også brugt rundt omkring. Den står i færdselslovens § 92, stk. 4, og den rører vi ikke ved. Den mulighed vil stadig væk være der, og den bliver jo også brugt lokalt. Der, hvor det er fornuftigt at gøre det, skiltes vi jo hastigheden op, især på de mere gennemgående veje, omfartsveje og den slags.

Jeg har været inde på at svare på de her ting om parkeringsafgiften.

Hr. Søren Kolstrup foreslår, at Folketinget skal stille minimumskrav til byerne om forskellige målsætninger.

Der må jeg sige, at det mener jeg egentlig ikke at vi bør gøre. Det er et område, det kan være vanskeligt at etablere serviceniveau på, for hvad er det for en service, og hvis service er det, vi taler om. Jeg tror, vi her skal vise tillid til vores kommunalpolitikere, lokalpolitikere, og til det samspil, der må være med borgerne, og også vise tillid til, at det faktisk kan være med til at løse de opgaver, som vi står over for her.

Der er en række andre ting, som jeg godt kunne have kommenteret. Jeg synes, der også var mange gode ideer og forslag til, hvad man yderligere bør fokusere på, fra hr. Ole M. Nielsen, og også bemærkningerne fra hr. Fransgaard har jeg lyttet til.

Så jeg vil gerne fra min side kvittere for denne her debat og håber, at den også kan føre til, at vi får en god debat om det næste lovforslag, som vi har til behandling.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Tak for ministerens svartale! Den flot svungne sætning om, hvad kunsten går ud på, vil jeg godt underskrive, og forfatteren burde hæve et lille ekstra gratiale, for det var godt sagt om, hvad mobiliteten skal tage hensyn til. Men ko-deordet er stadig væk mobiliteten.

Så sagde ministeren, at hun hverken har lanceret eller foreslået nye afgifter. Hvad foreslået angår, stemmer det. Det er jo heller ikke et lovforslag, vi har, men en redegørelse. Men hvad lanceringen angår, stemmer det efter min mening ikke, for jeg mener, at der udtrykkeligt er peget på afgifter på private parkeringspladser, og det kan jeg kun forstå som privatejede steder, i gadeplan, i kældre eller i huse. Er det sådan, det skal forstås?

Endelig vil jeg sige, at der blev sagt, at det ikke holder en meter, når jeg siger, at der er jagt på bilister. Og som bevis, dokumentation, siger ministeren, at man har forøget bilisternes pris med 100 pct. og de kollektives med 200 pct. Men det er udgangspunktet, vi ikke skal glemme. Udgangspunktet er jo, at bilisterne betaler en tredobbelt brugerbetaling, hvor den kollektive trafik også med mine stemmer får tilskud. Det er jo sørens til forskel.

Det, der var meningen for 20 år siden, var ... Undskyld, jeg glemte at kigge på formanden. Jeg flygter fra talerstolen, men lover ikke, at jeg ikke kommer igen.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Jeg vil gerne tillade mig at korrigere ministeren: Det var således, hvis jeg husker sådan nogenlunde rigtigt, at det var omkring den 1. juni 1992, loven om Ørestaden fra finansminister Henning Dyremose blev vedtaget. Og den blev ført ud i livet og firmaet blev etableret i marts 1993 under hr. Mogens Lykkesøft som finansminister, og det var dér, det ministerielle forhold blev bestemt.

Og i øvrigt var det ikke mig, der rejste spørgsmålet herved. Jeg er dybt deprimeret over, at ministeren ikke kan kende forskel på hr. Svend Heiselberg og mig.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SP):

Jeg sad også og spekulerede på, hvem der skulle være fornærmet. Men lad mig så sige til hr. Kaj Ikast, at jeg kan godt kende forskel – ikke med hensyn til, hvad der bliver sagt, men sådan ellers.

Så tak til ministeren! I hendes besvarelse nu bemærkede jeg jo, at ministeren understregede, at min lidt mismodige iagttagelse var rigtig nok, i og med at ministeren prøvede at sige til dem, som jeg ikke kan kende forskel på, når de snakker, at der ikke skete noget, der kunne forurolige dem; der var intet i den her redegørelse, der kunne genere Venstre og De Konservative.

Det er sådan set det, jeg jo desværre er enig med ministeren i: Der er så at sige intet i den her redegørelse, der kan genere Venstre og De Konservative, og det er jo ærgerligt.

Dengang trafikministeren hed noget andet og fru Sonja Mikkelsen var fru Sonja Mikkelsen, var hun med til at lave den socialdemokratiske målsætning i første omgang, og så kom den her i oktober 1998. Jeg vil godt lige læse op her: »For at begrænse luftforurening, støjgener og det store udslip af CO₂ er det nødvendigt at nedbringe bilismen i København. I stedet skal der sættes på den kollektive trafik og øget brug af cykler.«

Det er ikke, fordi det er så opsigtsvækkende, men det er en målsætning. Og så vidt jeg kunne høre nu, er der ikke nogen anden målsætning end den at støtte kommunerne i, hvad de nu til-

fældigvis måtte finde på. Men om de mål, der i øvrigt tidligere har været der, og som også hænger sammen med støjmålene, diesel og alt det, vi kender, har ministeren sagt, at det ikke længere er regeringens ansvar; det lægges nu ud til kommunerne.

Det er et utroligt fald i ambitionsniveau i forhold til, hvad vi har haft tidligere, og i forhold til, hvad Socialdemokraterne har sagt tidligere, og jeg mener også i forhold til, hvad regeringen har sagt tidligere. dér kan jeg tage fejl.

men jeg mener faktisk, vi har fået bedre målsætninger præsenteret før, end vi har fået den her gang. vi får gentaget virkemiddelskatalogerne, og dem har vi fået mange af. Kunne vi redde verden med kataloger og vage handlingsplaner, så var vi jo kommet langt.

Det er i den her sammenhæng også nedslående med hensyn til roadpricing – nu kunne jeg så ikke helt høre, om ministeren mente, at det så skulle gøres i samme øjeblik, som det kunne lade sig gøre. Jeg tror nemlig, det er rykket meget tættere på. Det er nogle af de meldinger, der er kommet ude fra DTU, at det er rykket meget tættere på. Men jeg vil da godt spørge ministeren: Hvis der nu er en kommune i landet, der finder på, at den vil gøre det som et forsøg – som et forsøg – kan den så få lov til det?

Jeg ved, at fru Vibeke Peschardt også spurgte om det. Jeg ved ikke, om hun spurgte specielt om det som en forsøgsordning; det gik ikke helt op for mig. Men hvis der er en kommune, der siger: Vi vil gerne lave det som et forsøg, prøve at lave roadpricing, må den så godt det?

For det er jo så dér, vi opdager, at man jo ikke vil støtte kommunerne mere, end at det stadig væk ikke generer bilisterne. Det er det, som er så bekymrende, synes jeg, i det, vi er henne i nu, at selv den nuværende trafikminister, hvis holdninger jeg ikke tvivler ét sekund om, nu ikke laver noget som helst, der kan genere hr. Heiselberg og hr. Ikast. Det er ærgerligt.

Så til det der med hastighedskontrollen, hvor ministeren siger, at det vil man fortsætte med, indtil man så har lavet et forsøg igen, som er evalueret, og det vil man blive ved med:

Nu skal vi jo altså have vores færdselssikkerhedsdebat herinde, og når jeg har fremsat forslaget – jeg fremsatte det faktisk allerede et godt stykke før jul – så er det jo, fordi ulykkerne stiger. Vi kan jo ikke blive ved at vente på det. Altså, vi kan sige om de andre ting, vi mobber hinanden med, trafikmarmeladen osv.,

at dem kan vi måske vente med, men ikke med det, at der slås mennesker ihjel i det omfang, der gør nu, fordi det går den gale vej med trafikken.

Altså, jeg er enig med ministeren i, at der er en målsætning dér, men på trafikhandlingsplanen er der til gengæld ikke sat midler af, der er på niveau med den målsætning, der er lavet dér.

Det er ikke nødvendigvis noget, ministeren skal svare på nu, men jeg synes stadig væk, at det er sørgmodigt, at man heller ikke på det her punkt går til konkrete ting.

Danmark som foregangsland? Jeg ved ikke rigtig, hvad det er for et foregangsland. Ja, der er trods alt trængsel på den der plads derhenne hos hr. Heiselberg og hos hr. Ikast, men man er dog altså ikke et foregangsland til den side.

På den side vil jeg ikke beskyldte ministeren for at være, for så galt er det ikke gået, men hvor er det så, man er foregangsland henne?

Vi skal afvente. Vi skal se, hvad man kan finde ud af i et af de andre lande. Har man nu kunnet komme igennem med noget dér, så kan vi måske lave noget i meget, meget lille målestok, der minder om det, man har lavet dér?

Hele den store socialdemokratiske vision om, at nu skulle der på miljø siden og trafik siden, CO₂, støj, hvad har vi, virkelig gøres noget – og jeg ved, at dengang da Socialdemokratiet var i opposition, da mente man det – er blevet til en stærk og kraftig forsikring over for hr. Ikast og hr. Heiselberg og hr. Melchior: Tag det roligt! Der sker intet i denne regerings tid.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Jeg er jo meget glad for fru Margrete Aukens løfte her. Det ville jo være virkelig rart, hvis jeg nu også kunne have fået et fra hr. Kolstrup, fordi det er jo de to, der sikrer regeringens trafikpolitiske flertal, og det ryster mig daglig. Nu har jeg fået en garanti fra fru Margrete Auken om, at der ikke sker noget, og kunne jeg så bare få det samme fra hr. Kolstrup, så ville jeg være en lykkelig mand. For det betyder jo ikke så meget, hvad ministeren siger, det er det med lige at nå op på de 90 mandater, og dér er det jo, at fru Margrete Auken og hr. Kolstrup kommer ind.

(Kort bemærkning).

Erling Christensen (S):

Ja, nu begynder fru Margrete Auken igen med den dér hængemulemarmelade igen. Jeg sagde jo i min ordførertale, at der sker meget. Derfor trak jeg direkte kontante, konkrete lokale projekter frem, hvor man arbejder med tingene, hvor de er lykkedes, hvor man har skabt resultater, og hvor man har en målsætning.

Jeg synes, vi skal glæde os over de skridt, der tages. At der er sket en stigning i uheldstallet, beklager vi lige så meget i Socialdemokratiet, som alle andre vel gør. Vi ved, hvad det koster, ikke alene af penge, som jeg nævnte i min ordførertale, men også af personlige tragedier, men jeg synes, det er væsentligt i denne her redegørelsesdebat at pege på, hvordan alle er med, de lokale kollegaer, og at borgerne bliver involveret i det her. Se den succes, som de har haft i Gladsaxe. Det synes jeg er væsentligt, når man nu snakker trafikmarmelade.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg skal først lige undskylde meget over for hr. Erling Christensen, at jeg brugte udtrykket trafikmarmelade. Det er en oversættelse af det engelske traffic jam, og jeg skal nok lade være med at være morsom en anden gang.

Så jeg skal sige til hr. Erling Christensen, at det var trafikpropper, jeg mente, og det var derfor, at ordet marmelade optrådte i den sammenhæng. Det var, fordi jeg troede, jeg kunne bruge en sådan lidt humoristisk form, men det kunne jeg altså ikke, så glem nu det dér med marmeladen. Så må vi så sige, at de dér trafikpropper er der stadig væk.

Det kan jo blive småt for enhver, det er så sagt også til hr. Ikast. Jeg har stadig væk en eller anden idé om, at denne her regering ikke er så slem, som Venstre og De Konservative ville være, men jeg efterlyser altså som regeringsmålsætning noget, der hæver sig op over et niveau, hvor man ikke behøver at forsikre hr. Ikast og hr. Heiselberg om, at der intet sker.

Jeg er enig med hr. Erling Christensen i, at der sker noget ude i kommunerne, det er jo heller ikke det, jeg har sagt. Ude i kommunerne sker der noget, men nu spørger jeg alene om regeringens målsætning, og det er den, jeg mener. Selvfølgelig kan vi løse det her med færdselsikkerhedshandlingsplanen, men det er jo bare det, at i de initiativer, der ligger der – færdselsikkerhedshandlingsplanen er jo gammel – er

der heller ikke noget fra regeringens side, for ikke engang de dér fotofartceller, som faktisk kan noget og ikke koster ret meget, har man tænkt sig at udvide, før man har fået evalueret, og så havner det vel i et virkemiddelkatalog for derefter på et eller andet tidspunkt at havne i en handlingsplan for derefter engang at havne i en hensigtserklæring for til sidst at blive glemt, som vi kender det med en række af de andre initiativer. Det var såmænd det, der var min lille sørgmodighed i denne her sammenhæng.

Første næstformand (Ole Løvig Simonsen):
For at der nu ikke skal opstå forvirring om ordførrækken skal jeg lige gøre opmærksom på, at efter ministerens tale var der korte bemærkninger, men fru Margrete Auken ønskede at få ordet som ordfører, hvilket jeg først blev opmærksom på, da fru Margrete Auken tog ordet. Derfor gør vi denne runde med fru Margrete Auken færdig først, før vi vender tilbage til de andre bemærkninger. Værsgo, hr. Erling Christensen.

(Kort bemærkning).

Erling Christensen (S):

Jo, det kan blive småt for enhver, men det vender jo nok begge veje.

Vi har fra Socialdemokratiet siden 1988 bakket op omkring intentionerne i Færdselssikkerhedscommissionen, og derfor sagde jeg for et øjeblik siden, at jeg beklager meget, at vi har et uheldstal, som vi har, og det er jo også derfor, at Færdselssikkerhedscommissionen jo kommer med et nyt oplæg og siger, at enhver ulykke er én for meget. Men når jeg startede, som jeg gjorde, så er det jo også, fordi fru Margrete Auken i sin ordførertale og sine bemærkninger her under denne debat har sagt, ikke at hun elsker bilerne, men at bilerne også skal have adgang til byerne, og at hun altså dermed også accepterer bilerne på vejene. Derfor er vi i den situation, som vi er i, at når der er færdsel på vejene, så sker der desværre også uheld, men enhver ulykke er stadig væk én for meget, og det er stadig væk vores målsætning i Socialdemokratiet.

(Kort bemærkning).

Vibeke Peschardt (RV):

Det er til fru Margrete Auken. Jeg synes virkelig, det var et deprimerende indlæg at høre fra fru Margrete Auken om alt det, regeringen ikke gjorde, og det skal jeg selvfølgelig nok lade mi-

nisteren svare på. Men jeg vil godt lige sige om CO₂-problematikken, for den blev også nævnt, at den sådan set jo slet ikke hører hjemme i redegørelsen her. Redegørelsen her retter sig jo simpelt hen direkte mod det lovforslag, L 156, vi skal behandle lige om lidt.

Om CO₂ er det jo for lang tid siden annonceret, at der vil komme et virkemiddelkatalog og en handlingsplan. Og handlingsplan er i mine øjne og ører, at man opstiller ikke bare mål, men også simpelt hen nogle datoer for, hvornår den skal gennemføres. Så meget om det.

Dernæst vil jeg sige, at det her jo i virkeligheden handler om, hvad kommunerne kan gøre ud over alt det, de kan i dag. Det er da alt andet lige en utrolig positiv sag.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Først til hr. Erling Christensen: Færdselssikkerhedsdebatten tager vi; jeg vil godt stadig væk have lov til at være bedrøvet over, at der heller ikke nu overhovedet er virkemiddelforslag til stede i denne her handlingsplan. Altså man fastholder den målsætning, der ligger i, at enhver ulykke er en for meget, men man skal også sige noget om, hvad man vil gøre ved det.

Men det, jeg faktisk især havde fokus på her, var trafikudviklingen generelt i byerne – det sagde jeg også til fru Vibeke Peschardt – hvor jeg gør opmærksom på, at dér, hvor så CO₂ nævnes, er i Socialdemokratiets trafikprogram, det, der hedder trafikvisioner for oktober 1998. Det var det, jeg læste op fra, og der står, at man har et mål om at begrænse, ikke forbyde, men begrænse biltrafikken i byerne. Og den målsætning findes ikke i regeringens handlingsplan; det er ikke regeringens målsætning.

Det er ikke regeringens målsætning at begrænse bilismen – ikke forbyde, men begrænse – og jeg synes, det er ret sørgeligt, at regeringen bare siger, den vil give kommunerne nogle virkemidler, og så håber den, det går godt.

(Kort bemærkning).

Vibeke Peschardt (RV):

Jeg bliver altså nødt til at sige, at hvis Socialdemokraterne laver et program, så har det sådan set ikke noget at gøre med det, vi står her og diskuterer her i dag. Det, det her handler om, er, at kommunerne får nogle virkemidler, og dem kan de så bruge alt efter den demokratiske sammensætning, de kommuner nu har. Og hvis nogen kommuner gerne vil begrænse biltrafik-

ken, så får de også nogle redskaber til det altså ud over dem, de har i dag. Og det er det, det går ud på.

Det går ud på at forstå, at det er et decentralt system, og det er det decentrale led, som får mulighederne. Det er ikke herindefra, at det skal besluttes længere. Det er pointen.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

O.k. Det vil så sige, at De Radikale også mener, at hvis der så er nogle byer, der vil gå den modsatte vej, så skal de også være velkomne til det. Nu begynder det virkelig at blive en nøjsom regering, vi har med hensyn til trafikudviklingen.

Jeg vil nok sige, at jeg synes, det vedkommer os, hvad det store parti, der er regeringsbærende og har regeringsposten, faktisk har sagt tidligere om målsætninger. En sådan målsætning er jo ikke noget værd, hvis ikke den må omsættes i et regeringsprogram, når man er regering. Hvad skal man sidde og vedtage en målsætning for, hvis det er lige meget, når man så kommer i regering?

Jeg går ud fra stadig væk, at det er Det Radikale Venstres målsætning at begrænse, ikke forbyde, men begrænse bilismen. Men jeg kan høre, at det er det så heller ikke mere, det vil man også overlade frit til kommunerne. Hvis der er nogen, der vil have flere biler, så skal de have lov til det, og hvis der er nogen, der vil have mere trafik, så skal de have lov til det. Men ligesom for færdselssikkerheden må der også her være nogle målsætninger, man kan sætte ind, som man siger, man har som overordnet mål. Hvordan man så vil bruge sine virkemidler lokalt osv., er så en anden side af sagen. Men målsætningen er der ikke mere.

Første næstformand (Ole Løvig Simonsen):

Hr. Erling Christensen for en kort bemærkning, det er den tredje i denne runde. Og derefter fru Vibeke Peschardt.

(Kort bemærkning).

Erling Christensen (S):

Det var godt, jeg kom til at sige for et øjeblik siden, at det vender begge veje, det dér med, at det jo kan blive småt for enhver. Det her er altså ikke en debat om en handlingsplan. Det her er jo en redegørelsesdebat for at understrege det, som fru Vibeke Peschardt sagde.

Fra Socialdemokratiets side er der taget masser af initiativer, masser. Men jeg må sige kort her til fru Margrete Auken: Læs dog igen, hvad der blev sagt i min ordførertale. Jeg vil ikke gentage det igen og igen. Og der er stadig væk, uanset hvilken redegørelse vi har her, frihed til i Danmark at købe biler.

Første næstformand (Ole Løvig Simonsen):

Fru Margrete Auken, og derefter vender vi tilbage. Jeg skal nok redegøre for, hvordan rækfølgen bliver.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg vil gerne medgive, at jeg ikke har bedre evner end dem, jeg har. Men så vil jeg så bruge det lidt, jeg har at operere med her, og dér kan jeg altså læse, at når det er regeringens redegørelse, så er det en redegørelse for regeringens politik, for det betyder udtrykket her i Folketinget. Og derfor er det, vi drøfter i øjeblikket, hvad regeringen vil her, og når vi i en række andre tilfælde ser på redegørelser, så vil der være målsætninger. Der vil være målsætninger, og det er der jo så også om den dér færdselssikkerhed. Men man nævner ikke engang støjmålsætningen fra 1995, man har ingen anden målsætning end at give kommunerne nogle bedre redskaber, og det er altså faktisk for småt og for sørgeligt.

Men hvis det er vilkårene og situationen, så er det så det. Og vi skal nok lade være at vælte regeringen, for det vil sandsynligvis kun blive værre. Det eneste, der kunne friste én til at vælte regeringen på det, var, hvis det kunne få Socialdemokraterne til igen at begynde at føre socialdemokratisk politik og få De Radikale til det, så vi dog kunne få lidt gang i den, blive lidt flere end bare SF og Enhedslisten om at føre socialdemokratisk politik.

Første næstformand (Ole Løvig Simonsen):

Ja, tak. Og derefter går vi så tilbage til ordførerrækken. Og det bliver følgende: Først hr. Arne Melchior, så fru Vibeke Peschardt og så hr. Søren Kolstrup.

Arne Melchior (CD):

Ja, det er jo en hel fryd at høre det meget smalle regeringsflertal bag trafikplanerne være oppe og nappes i den festlige orden, som det er sket her. Det kan jeg, som desværre ikke har kunnet deltage i denne plan, jo kun mokere mig over.

Når jeg har taget ordet i anden runde, så er det, fordi jeg så gerne vil have det med parkeringen på plads, fordi vi gik fejl af hinanden tidligere i debatten. Og jeg påstod i min forrige korte bemærkning, at ministeren jo lancerer en ny afgift, og jeg henviser til side 5, hvor der står: Der er derfor behov for nærmere at overveje de muligheder, der findes, herunder en egentlig afgift på private parkeringspladser.

Jeg mener ikke, jeg har set den lanceret før eller hørt den. At ministeren så gentager roadpricing som en mulighed, dog behagelig neddæmpet her i ministerens svartale i dag, er en anden ting. Men det her mener jeg er nyt, og jeg mener, det er ubehageligt nyt, og jeg mener, det skal manes i jorden hurtigst muligt.

Og så fortsætter i øvrigt redegørelsen på side 5 med følgende sætning, jeg citerer:

»Der skal skabes bedre betingelser for de bilister, der har brug for bilen på en del af – men ikke nødvendigvis hele – turen.«

Jeg vil gerne benytte det udtryk, denne formulering, til at sige, at det tilkommer altså ikke nogen myndighed at bestemme, hvem der har brug for bilen. Det står der heller ikke. Jeg vil bare gerne så stærkt, jeg kan, understrege, at det er altså overladt til enhver borger.

Samfundet kan og skal bestemme, at vi skal køre ordentligt, og vi skal overholde færdselsreglerne, og vi skal betale de bøder, vi ifalder osv. osv. Det mangledes bare andet. Men – jeg glæder mig over at se ministeren nikke – det må slås fast på given foranledning, at enhver borger, enhver familie, enhver virksomhed selv bestemmer, hvornår der er brug for bilen.

Og så skal jeg så afslutningsvis – så skal jeg til gengæld denne gang love ikke at melde mig yderligere i denne debat – sige dette til ministeren, at forventningen for 20 år siden altså var, at bilafgifterne skulle nedsættes, fordi de var eksorbitant høje, og derfor er sammenligningen med, hvilke trafikformers pris der er steget hvor meget, ikke rigtig brugbar, så længe man ikke også mærker sig udgangspunktet.

Men i øvrigt er jeg glad for, at vi trods det, vi ikke er i samme forlig, dog taler fornuftigt og sagligt om tingene, og det håber jeg og forventer jeg klart vil fortsætte. CD skal bidrage efter bedste evne.

Vibeke Peschardt (RV):

Ja, jeg må jo starte mit indlæg her i anden runde med at sige, at denne her redegørelse jo er en redegørelse om byernes trafik. Den udelukker

jo ikke, at man kan have alt muligt andet, både redegørelser og handlingsplaner. Det var et svar til fru Margrete Auken, selv om hun nu er gået.

Jeg stillede i mit første indlæg et spørgsmål til ministeren, og det gik delvis på kørselsafgifter, for jeg har bemærket, at betalingsringe ikke er nævnt. Mit spørgsmål gik på: Indeholder det lovforslag, vi skal behandle i dag, mere eller mindre åbent en hjemmel til, at man som et forslag kan indføre betalingsringe rundt om byer?

Søren Kolstrup (EL):

Debatten i dag synes jeg har afdækket tre vigtige forhold.

Det ene er – og det var også noget, ministeren bekræftede – at er der nogen, der er blevet snydt i dette samfund i de sidste to årtiers danske trafikpolitik, er det brugerne af kollektiv trafik. Mens vi kan konstatere, at bilisterne i perioden 1980-1998 har brugt en stadig mindre andel af den disponible indkomst på benzin, kan vi konstatere, at brugerne af kollektiv trafik har brugt en stadig stigende andel af den disponible indkomst.

Danmark er oven i købet det land i Vesteuropa, hvor der har fundet det mest dramatiske fald sted, hvad angår den andel af den disponible indkomst, brugerne bruger på benzin, og derfor er meget af det, der er blevet sagt fra borgerlig side, ikke bare politiske statements, men oven i købet nonsens. Det, der er behov for herefterdags, er en socialt orienteret trafikpolitik, hvor fattiglusene for alvor får mulighed for at køre med billig kollektiv transport og gerne gratis transport i byerne. Det er et vitalt politisk behov.

Det andet element, som man har været inde på, er spørgsmålet om minimumskrav til trafikken. Ministeren tog afstand fra mit forslag om, at man indfører nogle sådanne minimumskrav. Jeg kan godt forstå ministerens indvending, når det drejer sig om redskaberne, men samtidig er det jo sådan i dette Folketing, at vi er enige om nogle fælles mål for ren luft. Og hvis vi skal nå de mål, kunne man så ikke blive enige om, at hvad angår målsætningerne for byernes trafik, kunne man opstille nogle fælles mål og derefter konstatere, at hvad angår redskaber til at nå målene, må de selvfølgelig findes inden for det kommunale selvstyre?

Det tredje, jeg skal berøre, er en uafklarethed med hensyn til, hvad der lægges op til. Andre har været inde på det, men jeg synes, det er helt

afgørende at få at vide: Lægges der med R 8 og L 156 op til, at der kan indføres betalingsringe, bompenge osv.? Det må vi have et klart svar på.

Endelig som det sidste glæder det mig at kunne konstatere i dag, at ministeren, ja, selv hr. Kaj Ikast, tager afstand fra alle de særinteresser, som administrerer trafikpolitikken i f.eks. København. Betyder det, at der nu er et opgør på vej med 1990'ernes trafikpolitik? Betyder ministerens forsigtige distance til alle de selskaber, vi har fået, at ministeren nu er indstillet på f.eks. at offentliggøre forholdene i nogle af disse lukkede selskaber, og at de måske til sidst kan begynde at arbejde sammen? Jeg synes, det ville være meget interessant at høre, om man kunne nå frem til en sådan erkendelse, for så er der da sket noget i dag.

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Først skal jeg sige til hr. Arne Melchior, at jeg altså ikke kan tage æren for, at det er mig, der skulle have lanceret det med, at man kunne overveje, om private parkeringspladser skulle pålægges en afgift. Det er noget, der har floreret i debatten, og når man afgiver en redegørelse, har jeg altså den opfattelse, at så bør man også give en redegørelse, der er så dækkende som muligt af de forskellige problemstillinger, der er rejst fra forskellig side. Derfor er det også nævnt, som noget af det, der kan overvejes og vurderes, men som sagt er det ikke noget, der er lanceret som et forslag fra regeringens side, og det er ikke noget, vi har i tankerne på nuværende tidspunkt. Men for fuldstændighedens skyld har jeg ment at det var rigtigt at nævne det i redegørelsen, ellers var der såmænd nok nogle, der havde klandret mig for, at det ikke var med, vil jeg tro. Sådan er det.

Så lige en enkelt bemærkning til hr. Kaj Ikast: Konstruktionen af Ørestadsselskabet blev jo lagt fast med vedtagelsen i 1992, og man kan sige, at den kritik, der rejses af konstruktionen, vedrører altså den første vedtagelse, der blev gjort på området.

Om forsøgsparagraffen, der er indeholdt i færdselsloven, skal jeg sige, at der ikke er adgang til at lave økonomiske forsøg ifølge forsøgsparagraffen. Der er tale om andre typer af forsøg, herunder forsøg, der tager sigte på at begrænse forureningen og begrænse miljøbelastningen i et lokalområde.

Fru Margrete Auken var inde på, at nu skulle alle målene pludselig være faldet bort, fordi der er afgivet en redegørelse, som ikke nævner alle

målene fra først til sidst. Til det vil jeg sige, at det jo simpelt hen er en gang vrøvl. Alle de mål, der er opstillet på de forskellige områder – forureningsmæssige mål og mål for trafiksikkerhed og sådan noget – står selvfølgelig ved magt.

Som det er blevet sagt fra både fru Vibeke Peschardts og hr. Erling Christensens side, er det en redegørelse, der tager sigte på at understøtte det lovforslag, der kommer efterfølgende, og som handler om at give kommunerne noget mere kompetence, end de har i dag. Det er ikke et spørgsmål om at løbe fra nogle mål eller sige, at nu overlader vi det hele til kommunerne. Det er ikke det, det drejer sig om, og det er helt, helt ude i hampen, havde jeg nær sagt, at forestille sig, at det var dét, det skulle dreje sig om. Det er det ikke, så det må jeg klart afvise.

Til gengæld vil jeg sige om den automatiske hastighedskontrol, hvor vi har et forsøg, at det godt kan være, jeg er lidt underligt indrettet. Men jeg har det altså sådan, at jeg synes, viden er udmærket at have som basis for at træffe beslutninger, og det var faktisk derfor, vi satte det forsøg med automatisk hastighedsovervågning i gang i nogle bestemte dele af landet.

Forsøget ophører pr. 1. april, men det ser ud til, at det virker dæmpende på hastigheden, så i stedet for bare at stoppe det – som vi jo egentlig burde, fordi forsøgsperioden løber ud – lader vi være med det og fastholder dermed den gevinst, der måtte være i forsøget, samtidig med at vi evaluerer det. Vi evaluerer ikke med henblik på, at det skal puttes ind i et eller andet virkemiddelkatalog eller sådan noget. Nej, vi evaluerer med henblik på, at hvis det virker, vil vi bruge det, og hvis det ikke virker, vil vi ikke bruge det. Så der er ikke nogen grund til at harscelere over, at nu bliver det lagt i mælpose, og jeg ved ikke hvad, for det gør det selvfølgelig ikke.

Vi etablerer et yderligere forsøg i den boldgade den 1. september i Århus, hvor der bliver et forsøg med både kontrol af fremkørsel mod rødt lys og hastighedskontrol. Vi har aftalt det med Århus Amt og Århus Kommune, og jeg kan oplyse, at bl.a. Herning Kommune har vist interesse for et tilsvarende forsøg. Jeg har sagt, at det er jeg sådan set principielt positiv over for, men jeg har bare ingen penge til det. Men hvis de har pengene, kan vi sikkert godt finde ud af det.

Egentlig skulle det automatiske hastigheds-kontrolforsøg altså stoppe den 1. april, men vi

fortsætter som sagt med det, fordi vi mener, det har en virkning. Men konklusionerne drager vi ikke, før vi har evalueret, for jeg går altså ind for, at vi en gang imellem tøver og giver os tid til at skaffe os viden, før vi træffer store beslutninger, og dermed også lader os anfægte af den virkelighed, som de ting, vi beslutter herinde, skal ud at virke i. Så der er ingen grund for fru Margrete Auken til at være ked af det.

Jeg vil også understrege, at vi har trafikpuljen, som vi fyldte nogle flere penge på i forbindelse med trafikdelen af finanslovaftalen. Den understøtter en række af de projekter, der skal tjene til at bekæmpe ulykkerne i trafikken, og der er sat en række initiativer i gang i forskellige grupper, som skal forberede og overveje nye tiltag, der yderligere kan styrke trafikikkerhedsarbejdet. Hertil kommer, at Færdselsikkerhedskommissionen er på vej med nye målsætninger.

Så skal jeg over for hr. Arne Melchior bekræfte, at jeg ikke forestiller mig, at nogen myndighed skal bestemme, hvem der skal køre i bil, og hvem der skal køre i bus. Det må være den enkeltes afgørelse. Men det, man jo altid kan appellere til, er den enkeltes valg af transportmiddel i den enkelte situation, og her tror jeg, at en debat med befolkningen om, hvilke konsekvenser der er af de valg, man foretager, kan føre til, at der er nogle, der måske vil vælge anderledes næste gang, end de gjorde forrige gang.

Vi har f.eks. kunnet se det med kampagnen mod spritkørsel. Det er faktisk lykkedes at få antallet af spritbilister bragt ned, fordi det nu ikke længere er en accepteret adfærd at køre spritkørsel, så der er altså nogle muligheder for i en dialog med befolkningen at ændre vaner, også på trafikområdet. Det tror jeg hr. Arne Melchior er enig med mig i.

Til hr. Søren Kolstrup vil jeg gerne sige, at jeg tror, vi skal være varsomme med, at vi ikke gør spørgsmålet om mål og virkemidler på miljøet mere kompliceret end som så og i stedet siger, at det må være noget, vi tager os af her i Folketingets regi.

Så en enkelt bemærkning om de lukkede selskaber: Det er jo en myte, der flourer om, at selskaberne skulle være særlig lukkede. Jeg synes bare, jeg kan henvise til den pressede debat, der nu har været gennem flere måneder om Nørreport Station. Den synes jeg understreger med al tydelighed, at der ikke er voldsom megen lukkethed om det, der foregår i de offent-

lige selskaber – i hvert fald ikke på mit område – når det kommer til stykket. Det er en myte, som godt nok flourer, men som ikke har hold i virkeligheden.

Tak for debatten.

(Kort bemærkning).

Vibeke Peschardt (RV):

Det kan være, jeg har hørt meget, meget dårligt efter. Jeg synes ellers, jeg sad opmærksomt og lyttede, men jeg mener, jeg heller ikke her i anden runde fik svar på spørgsmålet om hjemmel til at indføre betalingsringe. Måske har jeg hørt dårligt efter, men jeg skal bare have det gjort klart.

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Med den forsøgsparagraf, der er lagt op til i færdselsloven, er der ikke mulighed for at indføre økonomiske virkemidler og dermed heller ikke bompenge.

Hermed sluttede forhandlingen.

Den næste sag på dagsordenen var:

4) Første behandling af lovforslag nr. L 156: Forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om private fællesveje og lov om vintervedligeholdelse og renholdelse af veje. (Overførelse af kompetence til kommuner, forsøg med færdselsregulerende foranstaltninger, generhvervelse af førerretten m.v.). Af trafikministeren (Sonja Mikkelsen): (Fremsat 15/12 99).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Erling Christensen (S):

For mindre end ét år siden var der her i denne sal samlet en stor flok skoleelever, som dannede det første Ungsdomsparlament.

Et af forslagene, de unge behandlede dengang, var ønsket om ændrede regler for rulle-skøjtøløbere. Skal de bevæge sig i trafikken efter reglerne for fodgængere eller for cyklister? Færdselssikkerhedsmæssigt er det jo en svær sag at afgøre, men med hensyn til flere af for-