

punkt, jamen så kan det give anledning til problemer, sådan som man f.eks. har oplevet i Norge. Men man må jo bare forholde sig fuldstændig åbent til, at sådan kan det være. Og det, man har gjort mange steder i verden, er at gøre sig umage med at sørge for, at der er så god overensstemmelse som overhovedet muligt mellem fribyens ønske og så det forfulgte menneskes ønske til opholdet. Og der må vi igen sige, at det er vigtigt, International PEN kommer ind over og er med til at vurdere: Hvilke mennesker er der, der vil passe til hvilke byer?

Fru Karin Nødgaard spørger også til: Hvad vil det sige at være forfulgt? Og der kan man sige, at vi kan bruge flygtningekonventionen til at definere det. Der er der jo ikke så meget tvivl om, hvad det vil sige at være forfulgt. Men man kan også bare tage udgangspunkt i de definitioner, som PEN har. Det er noget af det, jeg håber, at vi kan diskutere i forbindelse med de forhandlinger, der kommer.

Med de ord vil jeg sige tak for den store velvilje, der har været over for forslaget. Jeg er sådan set helt enig med hr. Per Clausen i, at det er fuldstændig ligegyldigt, hvem der har fået ideen. Og under alle omstændigheder er det jo sådan, at som oppositionsparti ved man godt, at hvis det er sådan, at regeringen ikke synes om ideen og ikke tager den til sig, ja, så bliver den ikke gennemført. Med andre ord så gælder det om for et oppositionsparti at få regeringen til at planke – som det så fornemt blev formuleret fra Socialdemokratiets side – det forslag, der er blevet fremsat.

Jeg siger tusind tak for bidragene. Jeg håber virkelig, at det her vil medvirke til, at rigtig mange danske byer tilslutter sig fribyordningen, og at Danmark bliver kendt som et land, der tager ytringsfriheden alvorligt, ikke bare i festtalerne og i forbindelse med mere uforpligtende aktiviteter. Her er en reel mulighed for at gøre en forskel. Det håber jeg mange byer vil bidrage til.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):
Jeg siger tak til ordføreren.

Hermed sluttede forhandlingen, og forslaget overgik derefter til anden (sidste) behandling.

Afstemning

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til Kulturudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (*Ophold*). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

32) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 153:

Forslag til folketingsbeslutning om genetablering af en trafikpulje.

Af Poul Henrik Hedeboe (SF) og Ole Sohn (SF).
(Fremsat 12/4 2007).

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):

Det fremgår af bemærkningerne til forslaget, at trafikpolitikken ikke alene skal omfatte store trafik anlæg til mange milliarder kroner, men at der også skal være opmærksomhed omkring de små projekter. Og jeg må sige, at det er jeg meget enig i. Vi skal have fokus på løbende at gennemføre projekter såvel små som store, der kan forbedre hverdagen i trafikken, både i form af øget sikkerhed og forbedret trafikafvikling.

Det fremgår endvidere af bemærkningerne, at der ikke findes mulighed for at gennemføre små trafikprojekter efter trafikpuljens bortfald. Det er jeg til gengæld ikke enig i.

For det første gennemføres der rent faktisk en lang række små trafikprojekter både i kommunalt og i statsligt regi.

For det andet har regeringen taget en række initiativer på området. Først og fremmest er der med trafikaftalen fra 2003 afsat 1 mia. kr. i perioden 2004-2012 til små anlægsprojekter til sikkerhed og fremkommelighed i trafikken, altså ca. 100 mio. kr. årligt, hvilket svarer til det niveau for en ny trafikpulje, der angives i beslutningsforslaget. Man kan sige, at denne pulje reelt afløser den tidligere trafikpulje. Puljen udmøntes hvert år i forbindelse med finanslovforhandlingerne og bruges således til at løse problemer, der

opstår hen ad vejen. Så der er altså en pulje til det.

Kl. 15.35

Et andet eksempel er, at der med trafikaftalen fra 2005 blev afsat 120 mio. kr. til sikkerhedsforanstaltninger ved krydsning mellem veje og privatbaner. Herudover er der de årlige finanslove. Der er der afsat generelle puljer til små trafikprojekter på Vejdirektoratets og Banedanmarks område. Puljerne anvendes bl.a. til støjafskærmning, sortpletbekæmpelse og cykelstier.

Og så skal jeg endelig gøre opmærksom på, at regeringen har nedsat en Infrastrukturkommission, der grundigt analyserer fremtidens trafikbehov og giver forslag til løsninger af de udfordringer for den trafik- og infrastruktur, der tegner sig, og jeg venter mig rigtig meget af Infrastrukturkommissionens arbejde.

Jeg synes, det vil være u hensigtsmæssigt, såfremt Folketinget i dag træffer beslutninger om nydannelser i trafikpolitikken, når vi ved, at Infrastrukturkommissionen, som er kanon hurtigtarbejdende – undskyld udtrykket, men det hedder det jo, har jeg hørt blandt unge mennesker, og derfor siger jeg det også gerne her – er færdig allerede i oktober måned, og så skal vi selvfølgelig ikke gribe ind i det. Og det er baggrunden for at afvise beslutningsforslaget.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Tak til ministeren. Så er der et spørgsmål fra hr. Poul Henrik Hedeboe.

(Kort bemærkning).

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Jeg takker for – skal man sige – den indledende gode modtagelse, som ministeren gav.

Så undrer det mig lidt, at ministeren henviser til Infrastrukturkommissionen og siger, at det, at vi har den på vej, betyder, at vi ikke skal afsætte sådan en pulje, hvor vi ikke har sat mærkater på, om hvad pengene skal bruges til, for det måtte da netop være en endnu større anledning, fordi der formentlig kommer flere ting på bordet. Så det er en endnu større anledning til at have en pulje, hvor vi ikke har sat navn på.

(Kort bemærkning).

Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):

Ja, det er rigtigt, at Infrastrukturkommissionen skal lave – skal vi sige de overordnede, store linjer. Men Infrastrukturkommissionen lytter jo

også til, hvad der siges fra Folketingets talerstol, bl.a. fra ordførerne og bl.a. fra mig, og det kan ikke udelukkes, at Infrastrukturkommissionen vil sige, det er en meget fleksibel løsning, hvis man har nogle sådanne puljer. Det har jo andre politikere, også borgerlige politikere, sagt. Og det viser sig jo altså også, når vi nu går tingene igennem, som vi har gjort her, at det har vi rent faktisk. Jeg er en af dem, der er enig i, at det er en meget smidig måde at gøre det på, og det er jo altså noget, vi oplever gang på gang i forbindelse med finanslovforhandlingerne, ud over vi har de her puljer.

Så jeg synes faktisk, vi er godt på vej. Man kan altid diskutere puljernes størrelse, men der skal jo også finansiering til, som hr. Poul Henrik Hedeboe ved.

(Kort bemærkning).

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Jeg vil godt følge lidt op på det. Altså, jeg er lidt i vildrede, fordi en af anledningerne til at komme med det her forslag er jo, at jeg synes, det er en rigtig god idé, og så er den faktisk blevet bakket op fra borgerlig side. Så jeg vil godt have ministerens kommentar til, at der faktisk også fra ministerens eget parti har været nogle positive tilkendegivelser af, at der var behov for sådan en pulje her.

(Kort bemærkning).

Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):

Jamen jeg har godt hørt, hvad fru Henriette Kjær har sagt, og jeg synes også, at det er meget fornuftigt.

Jeg gør så her opmærksom på, hvad vi har i forvejen, og ved de årlige finanslovforhandlinger er det jo op til de partier, der ønsker at skaffe finansiering, at være med til at sikre, om man vil have sådan nogle puljer.

Vi har som sagt puljerne i forvejen, vi afventer Infrastrukturkommissionen og er altså dækket ganske godt ind med de 1 mia. kr., jeg nævnte, over en 10-årig periode – altså 100 mio. kr. om året – og trafikaftalen fra 2005, hvor der blev afsat 120 mio. kr. til sikkerhedsforanstaltninger vedrørende krydsning mellem veje og jernbaner.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Jeg siger tak til ministeren og beder den første ordfører, hr. Kristian Pihl Lorentzen, om at komme på talerstolen.

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Med dette beslutningsforslag foreslår SF, at regeringens genetablerer den såkaldte trafikpulje, der kan anvendes til mindre trafikale forbedringer. Venstre er enig i, at der på finansloven skal være plads til store og langsigtede trafikale løsninger. Men der skal også være plads til mindre projekter, der dukker op som et behov i årets løb. Alligevel kan vi ikke støtte dette beslutningsforslag.

Kl. 15.40

For det første findes der allerede nu i finansloven en række midler, der løbende anvendes til trafikale forbedringer. Lad mig pege på trafikalfatalen fra 2003 mellem Venstre, De Konservative, Det Radikale Venstre og Dansk Folkeparti. Her afsatte vi fire partier 1 mia. kr. i perioden 2004-2012 til mindre anlægsopgaver inden for sikkerhed og fremkommelighed i trafikken. Det er godt 100 mio. kr. om året svarende til niveauet i det her beslutningsforslag.

Med de fire partiers seneste trafikaftale fra efteråret 2006 blev der afsat puljer til bl.a. forbedret trafikinformation til togpassagerer samt forbedring af tilgængeligheden på stationer.

Lad mig endelig nævne den årlige pulje på 100 mio. kr., der fra 2007 er afsat til forbedringer på de amtsveje, som med strukturreformen er overgået til staten. Der er altså allerede mulighed for at føre mindre trafikale anlægsprojekter ud i livet hen over året.

For det andet ser Venstre frem til at se resultatet af det igangværende arbejde i Infrastrukturkommissionen. Kommissionen ventes til efteråret at fremlægge sine anbefalinger til de kommende års trafikale investeringer, og der ønsker vi at afvente resultatet af dette store arbejde, før vi træffer beslutning om nye trafikale tiltag og bevillinger.

For det tredje må jeg sige, at det er normalt, at når man kommer med et forslag om at bruge flere penge, så ledsages det også af en melding om, hvor pengene skal komme fra. I lighed med andre partier er SF jo meget velkommen til at komme med forslag til finansloven for 2008 og samtidig pege på finansieringen. Jeg kan ikke her i beslutningsforslaget se noget om SF's forslag til finansiering, og derfor kan man måske betegne det som en gratis omgang.

Lad mig afslutningsvis slå fast, at Venstre anerkender det store behov for en målrettet og ambitiøs udbygning af Danmarks infrastruktur. Der er gennemført en lang række større trafikale projekter i de senere år, men vi må ikke hvile på

laurbærrene. Vi skal videre. Vores samfund har for alvor gang i hjulene, økonomien buldrer derudad, og det giver mere transport af både mennesker og gods. Ja, faktisk ventes trafikmængden at stige mellem 70 og 90 pct. frem til 2030.

Denne udfordring er vi selvfølgelig nødt til at forholde os til. Målet er at bekæmpe trængselsproblemer og sikre grundlag for udvikling og vækst over hele landet. Desuden er målet at sikre et bedre samspil mellem transportformerne, både inden for persontransport og godstransport.

Samtidig med det har vi jo en bunke trafikale projekter, som staten har overtaget fra de tidligere amter, og her er der brug for et tæt og et godt samspil med kommunerne. Alt det skal vi nu til at tage fat på, når Infrastrukturkommissionen har talt, og det er Venstre klar til. Vi er klar til at tage vores ansvar for at løse disse store udfordringer. Vi er også klar til at tage et ansvar for at være med til at finde en finansiering.

På denne baggrund må vi afvise det her beslutningsforslag.

(Kort bemærkning).

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Jeg takker for ordførerens indlæg, ikke for ordførerens afvisning.

Ordføreren sår tvivl om, om SF er parat til at være med til at finansiere, og det er rigtigt, det ikke er skrevet ind i forslaget. Men SF har altså afsat finansiering i vores finanslovsforslag, og vi har en pulje på 10 mia. kr. ekstra for at opgradere trafikken, og det ville i så fald være derfra, at den skulle tages. Så vi har tænkt på finansieringen.

Men så skal jeg i øvrigt spørge ordføreren om: Når ordføreren mener, at vi er dækket ind med puljer, er det så sådan, at vi ikke længere skal se Venstres ordfører på talerstolen sige, at det her problem godt nok ikke er så stort, men vi kan ikke klare det, vi skal vente, til der bliver lavet en ny finanslov? Skal vi ikke se det i det kommende års tid?

(Kort bemærkning).

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Jamen jeg mener det, jeg har sagt, nemlig, at der allerede er en lang række puljer på finansloven. Og det er klart, kommer der så et projekt, som overstiger de puljers formåen, så er systemet jo, at vi må vente til næste års budget, og så, hvis det er et lidt større projekt, tager vi stilling til det i finanslovforhandlingerne.

Så det kan jeg ikke rigtig se er et problem. Vi må selvfølgelig forholde os til de forslag, der kommer, og er der større projekter, ja, så må de vente til næste år. Er det et projekt af meget hastende karakter, jamen så er der også tradition for, at så finder Folketingets partier sammen om at finde en løsning.

Kl. 15.45

(Kort bemærkning).

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Det er da klart, at man som trafikordfører altid er interesseret i at have en god ramme at arbejde inden for, men når vi laver finansloven, er vi jo nødt til at se helhedsmæssigt på det, og vi må argumentere seriøst for vores forslag inden for vores område, hver gang der bliver lavet finanslov, og det bliver der så.

Jeg mener som sagt, at der for nuværende er gode muligheder inden for finansloven til at dække opdukkende behov. Men som jeg også sagde, så har vi en række fremadrettede behov, der ikke er dækning for, og det er det, vi er nødt til at tage højde for, når Infrastrukturkommissionen har talt. Det er vi meget parate til at gå ind i.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Jeg siger tak til ordføreren. Næste ordfører er hr. Magnus Heunicke.

Magnus Heunicke (S):

For Socialdemokraterne er det vigtigt, at vi tilgodeser alle muligheder for at afvikle trafikken på den mest effektive måde, også med hensyn til bl.a. miljø og trafikikkerhed. Samtidig er det jo vigtigt, at vi sikrer, at de mennesker, der bor tæt på større veje eller jernbaner, får mulighed for at få støjafskærmet, så generne ved at bo i nærheden af de nødvendige trafikforbindelser mindskes markant. I takt med, at der kommer stadig mere trafik, hvad vi hørte Venstres ordfører nævne tidligere, stiger støjproblemerne naturligvis også. Derfor skal vi have afskærmet et større område i Danmark.

Det er en kendt sag, at der nogle gange kan være lidt lang vej, fra et problem opstår, og til man får mulighed for at behandle det politisk i en finanslov. Derfor vil det være hensigtsmæssigt med en pulje til disse formål. En lignende pulje var derfor også en del af det socialdemokratiske finanslovsforslag allerede sidste år, hvor vi bl.a. ville sætte mere ind på miljøområdet og i forhold til netop støjafskærmning. Dermed er

også sagt, at vi i Socialdemokratiet kan tilslutte os det her beslutningsforslag fra SF.

At dømme efter dagspressen kan man jo forstå, at ordførere fra regeringspartiet Det Konservative Folkeparti og også fra Dansk Folkeparti er temmelig positive over for ideen om at have en pulje. Nu kan jeg så forstå, at ministeren mener, at den allerede i dag eksisterer i et vist omfang, og vi må efterfølgende i udvalgsarbejdet få undersøgt præcis, om der er tale om den helt samme pulje, eller om der er nogle barrierer, som man måske kunne få fjernet, så vi kunne bruge den til disse gode formål, som SF her peger på. Det glæder jeg mig meget til.

Med disse ord vil jeg sige, at vi i Socialdemokratiet kan støtte forslaget.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Jeg siger tak til ordføreren. Den næste ordfører er hr. Walter Christophersen.

Walter Christophersen (DF):

Inspireret af et fremragende og et af hjertet velmenende indlæg i Berlingske Tidende dateret den 20. marts dette år, i hvilket Det Konservative Folkepartis trafikpolitiske ordfører, fru Henriette Kjær, udtrykker ønske om en fri pulje med volumener på mindst 200 mio. kr. og gerne 0,5 mia. kr., som over en 10-årig periode vil kunne anvendes til opførelse af mindre trafikkanlæg, der f.eks. forbedrer trafikikkerhed eller løser trafikale støj- og flaskehalsproblemer, fremsætter Socialistisk Folkeparti dette forslag til folketingsbeslutning om genetablering af en trafikpulje.

Indledningsvis vil jeg citere indledningen af punkt nr. 2, side 4, i aftalen om trafik, dateret den 5. november 2003 mellem regeringen – Venstre og De Konservative – og Dansk Folkeparti, Det Radikale Venstre samt Kristendemokraterne. Jeg citerer:

Pulje til sikkerhed og bedre kapacitet. Parterne er enige om at afsætte en særlig pulje på 1 mia. kr. over årene frem til 2012 for at sikre, at der løbende er mulighed for fleksibilitet, at tilpasse vej- og banenettet, så det kan udnyttes bedre og mere sikkert. Puljen vil også kunne anvendes til statslig medfinansiering af lokale og regionale projekter, hvor der er tale om væsentligt sammenfald af statslige og regionale interesser.

Trafikaftalen af den 5. november 2003 har jeg tidligere som trafikpolitisk ordfører for Dansk Folkeparti omtalt som meget visionær og i takt med tiden. Endvidere har der på Vejdirektora-

tets område igennem en årrække været en pulje på ca. 60 mio. kr. årligt til sikkerhed og miljø på det statslige vejnet såsom støjskærme, sortpletbekæmpelse m.v.

På finansloven for 2007 er der afsat 100 mio. kr. årligt på Vejdirektoratets område til finansiering af små anlægsprojekter på de overtagne amtsveje, og endelig er der på Banedanmarks område afsat puljer i størrelsesordenen 100 mio. kr. årligt til støjbekæmpelse, sikring af overkørsler og andre små projekter til fremme af sikkerhed og funktionalitet.

Kl. 15.50

Trafikaftalepartierne er således ganske på forkant med udviklingen, og som trafikpolitisk ordfører for Dansk Folkeparti ihukommende det fremragende indlæg i Berlingske Tidende af 20. marts dette år af den trafikpolitiske ordfører for Det Konservative Folkeparti, fru Henriette Kjær, som den trafikpolitiske ordfører fra partiet Venstre, hr. Kristian Pihl Lorentzen, omtalte som en knaldgod idé, er jeg overbevist om, at regeringen på finansloven for 2008 vil afsætte de fornødne midler desangående i takt med den gode ånd, der hersker blandt de trafikpolitiske ordførere og partier bag trafikaftalen. Jeg er overordentlig fortrøstningsfuld og ser frem til forhandlingerne om samme.

Som konsekvens af ovenstående kan jeg ikke støtte dette beslutningsforslag.

(Kort bemærkning).

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Jeg takker for et lidt overraskende indlæg. Konklusionen var på vej: Som konsekvens af, hvad jeg har sagt, støtter vi forslaget.

Det troede jeg faktisk der var blevet sagt, for det var jo det, der var lagt op til.

Ordføreren siger, at det er fremragende, at der bliver en fri pulje og roser det meget, men slutter så med at sige, at ordføreren ikke kan støtte forslaget. Jeg forstår det simpelt hen ikke.

(Kort bemærkning).

Walter Christophersen (DF):

Hr. Poul Henrik Hedeboe må jo forstå, at jeg selvfølgelig refererer til indlægget i Berlingske Tidende. Det har jo inspireret Socialistisk Folkeparti til at komme de hersens trafikpuljer i hu.

Jeg mener fortsat, at det er et fremragende indlæg, og det beriger mig som trafikpolitisk ordfører til de kommende forhandlinger blandt

trafikaftalepartierne, således at jeg må formode, at vi kan få den gode dialog. Og som ministeren selvfølgelig sagde, er Dansk Folkeparti også et ansvarligt parti. Vi skal jo finde de her midler på finansloven til at finansiere de velmenende tiltag qua Berlingske Tidendes indlæg. Så jeg mener at have besvaret den trafikpolitiske ordførers spørgsmål.

Den fg. formand (Birthe Skaarup):

Tak til ordføreren. Så er næste ordfører fru Henriette Kjær.

Henriette Kjær (KF):

Dette forslag fra SF er jo i princippet et rigtig godt forslag. Faktisk er det så godt, at jeg selv kunne have fremsat det, og det har jeg så faktisk også gjort.

Men lad mig alligevel starte med at sige, at vi Konservative ikke kan støtte forslaget fra SF, og jeg vil vende tilbage til, hvorfor vi ikke kan det. Men det er naturligvis en rigtig hensigtsmæssig ting at have en pulje til mindre trafik anlæg, til etablering af støjvolde eller støjskærme, en gangbro over en befærdet vej, eller hvad det nu måtte være, der er behov for. Der kommer jo mange fornuftige tanker fra kommuner eller grundejerforeninger.

Ofte sidder vi i Trafikudvalget og er enige om det, de nu ønsker i forskellige borgergrupper, byråd eller andre, og det, de kommer med, ser vi velvilligt på, men vi må vente med at kunne gøre noget ved det, indtil vi når til en finanslovsforhandling, og så skal vi se at huske at have det med, og så må vi se, om pengene kan blive afsat. Men der kan ofte gå lang tid, inden vi når dertil. I finansloven er det jo tit de store sigtelinjer, vi har øje for, og derfor mener jeg også ligesom SF, at der er behov for en disponeringspulje.

Men nu kommer jeg til afvisningen. For pengene skal jo findes et sted, og vi Konservative er sjældent enige med SF i finansieringen. Jeg håber da bestemt, at vi i forbindelse med det næste store langsigtede trafikforlig, som jeg håber kommer i forbindelse med Infrastrukturkommissionens rapport, kan etablere en disponeringspulje, og de partier, der så kommer til at stå bag den aftale, må også ud og finde finansieringen.

Så en afvisning her og nu må det blive til fra os Konservative, men vi håber da bestemt, at puljen kommer på et tidspunkt.

(Kort bemærkning).

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Jeg takker for et dejligt indlæg, som sådan er lidt gensidigt inspireret. Jeg kan næsten forstå, at det var en opfordring til SF om at komme med i de kommende forhandlinger om et trafikforlig. Det kan ordføreren da lige efterfølgende bekræfte. Men SF står parat til at gå ind og være med til at pege på en finansiering også her. Vi ved jo, at også SF – for det er også et sted, hvor vores partier har et sammenfald trafikpolitisk, nemlig hvad angår nye jernbaneløsninger – kunne være behjælpelig med at lave fremtidens jernbaneløsning mellem Ringsted og København. Igen er der et sammenfald.

Kl. 15.55

Så jeg siger tak for invitationen. Jeg tror, at det er en invitation.

(Kort bemærkning).

Henriette Kjær (KF):

Så kan SF's ordfører jo lige overveje, hvor man synes finansieringen skal komme fra, for det er der, jeg ser problemerne. Vi Konservative ønsker jo også skattelettelser, og vi vil ikke være med til at hæve skatterne for at få penge til det her. Det er der, jeg måske tror vandene skilles. Vi kan nok godt til en vis grad blive enige om, hvordan vi vil bruge pengene, men igen: Finansieringen af det kan jo blive en interessant diskussion.

Jeg vil da ikke afvise nogen, så de ikke kan være med i noget. Vi har fået et godt og bredt forlig om metroen, og som sagt afviser jeg ikke noget på forhånd. Men jeg tror, at det bliver svært at få nogle ender til at nå hinanden i denne sammenhæng.

Den fg. formand (Birthe Skaarup):

Tak til ordføreren. Den næsten ordfører er hr. Martin Lidegaard.

Martin Lidegaard (RV):

Det beslutningsforslag, vi behandler her, er jo et rigtigt Christiansborgdrillebeslutningsforslag, som får nogle ude i de små hjem til at undre sig lidt over, hvad der egentlig foregår. Alle partier synes, at det er en god idé. De fleste partier har endda foreslået det samme, og så foreslår SF det, og alligevel er der ikke nogen, som vil stemme for det i sidste ende. Men det vil vi sådan set gerne fra radikal side. Vi synes, at det er et godt forslag.

Vi er selv i vores finanslovsforslag, som er finansieret krone til krone, kommet med noget,

der minder lidt om den her tankegang. Der er ingen tvivl om, at vi har brug for nogle flere midler til både støjbekæmpelse og til tilgængelighed for mennesker med handicap og gangbesvær. Vi har brug for flere midler til trafikikkerhed, og hvis jeg må supplere den liste, der ligger her, bliver der også brug for flere penge til cyklisme og cykelprojekter, der kan fremme cykling i de store byer. Det er vi sådan set enige om.

Det, man kan diskutere, er, hvornår vi skal forsøge at finde de her penge. Der er jeg lidt ked af at høre, at de fleste partier siger, at det er noget, vi skal finde i forbindelse med Infrastrukturkommissionens rapport. Jeg synes, at der er en mellemstation, inden rapporten kommer. Som bekendt kommer kommissionens rapport i november, og det vil sige, at når vi har diskuteret og forhandlet den, så kan vi først sætte penge af på finansloven 2009. Det er der godt nok lang tid til. Så jeg håber da, at vi i forligskredsen i forhold til finansloven 2008 kan tale lidt om, hvorvidt vi ikke kan starte på i hvert fald noget af det, der springer mest i øjnene, at vi mangler midler til inden for de her projekter.

Men når alt det er sagt, må jeg sige, at det her er et meget, meget typisk SF-forslag, hvor man gerne giver gaverne, men meget nødig fortæller, hvor pengene skal komme fra. Det er så min anke mod forslaget, men jeg håber, at ordføreren kan gøre os lidt klogere på, hvor han vil finde de penge, for det vil selvfølgelig være forudsætningen for, at De Radikale kan støtte forslaget.

Den fg. formand (Birthe Skaarup):

Tak til ordføreren. Så er det hr. Per Clausen som den næste ordfører.

Per Clausen (EL):

Det er på mange måder en god dag i Folketinget i dag, og det slutter jo også meget godt med, at SF fremsætter et beslutningsforslag, som Enhedslisten er enig i, og som i princippet kunne vedtages enstemmigt i Folketinget, hvis man kunne blive enig om finansieringen. Jeg tror i grunden, at der, hvis man var indstillet på det, ville være mulighed for at finde 100 mio. kr. på det danske statsbudget uden at gribe til skatteforhøjelser og uden at skære ned på noget af det, som partierne hver for sig synes der ikke skal skæres ned på.

På en måde kan man jo sige, at der har været en beklagelig afbrydelse af de puljer, man havde i 1990'erne, hvor man jo årligt afsatte 60-100 mio. kr. til forbedring af vilkårene for de lette

trafikanter, til bedre trafiksikkerhed, men også til udvikling af nye ideer, som da man f.eks. i Nakskov gennemførte et forsøgsprojekt om trafiksikkerhed og også arbejdede på at få de kommunalt ansatte til at cykle til og fra arbejdet. Der blev lavet drifts- og vedligeholdelsesplaner, som optimerede miljø- og sikkerhedshensyn. Og i Mørkhøjkvarteret i Gladsaxe gennemførte man i 1996 et projekt med støtte fra »Trafikpulje 95«, hvor der også var en meget positiv evaluering.

Overalt i landet bliver der anlagt rundkørsler. De, der er så gamle som mig, kan huske, hvordan man i perioder nedlagde alle rundkørsler, og nu er man i gang med at etablere nogle nye. Somme tider viser det sig, at de beslutninger, man træffer, ikke er holdbare i det lange løb. Men så er det godt, at man retter op på det, og det er jo sket i det her tilfælde.

Kl. 16.00

Det med de her rundkørsler handlede jo også om, at man i mange tilfælde anlagde dem efter krone til krone-princippet, så kommunerne hver især skulle bidrage med et beløb, der minimum svarede til det, der blev bevilget fra »Trafikpulje 2001«. Som så meget andet godt og fornuftigt i Danmark ophørte det jo i november 2001. En tredjedel af de ansatte i Rådet for Større Færdselssikkerhed blev fyret, og kampagneaktiviteterne blev halveret. Rådigheds- og trafikpuljer blev fjernet, og dermed blev kommunernes og amternes forudsætning for at arbejde med lokale aktiviteter i forhold til sorte pletter forringet.

Det er selvfølgelig ærgerligt, men på den anden side synes jeg ikke, at man skal fortabe sig i det, for det er jo positivt, at der så nu er flertal for og måske endda enighed om at etablere sådan en trafikpulje igen. Det kan der være grund til, for ganske vist er antallet af dræbte faldet drastisk i de senere år, og det glæder vi os selvfølgelig over, men vi synes, at der er nogle elementer i det, som også er værd at tage med. Nedgangen kan jo også skyldes, at mange har fravalgt cyklen, fordi den voldsomme biltrafik gør, at mange ikke mindst forældre er bange for at sende deres børn ud i trafikken. I stedet køres børn til børnehaven, til skole og til fritidsarrangementer, ja, til næsten alt. Enhver, der har besøgt en folkeskole ved skoletidens start kl. 8, vil kunne konstatere, at mængden af biler de fleste steder er helt ubeskrivelig stor. Det fører naturligvis også til, at børnene får den grundopfattelse, at det eneste transportmiddel, der i virkeligheden dner, er bilen, og det er ikke så godt hverken sundhedsmæssigt eller miljømæssigt.

Selv om forslaget især omhandler forholdene for de lette trafikanter, så behøver det beløb, der afsættes, ikke at være let. Jeg sagde, at 100 mio. kr. kunne man godt finde. Pointen er måske nok, at det, set i lyset af at man har et efterslæb på flere år, måske ville være fornuftigt og hensigtsmæssigt at undersøge, om ikke man rent faktisk kunne finde flere penge.

Det kunne måske også være sådan, at man skulle kombinere et sådant forslag om en pulje med en national strategi for de lette trafikanter. Det har man f.eks. haft i Holland og Schweiz, og når de kan, hvorfor kan vi så ikke? Det kunne være en strategi, der bl.a. opstiller målsætninger og tidsrammer for, hvordan man kan forbedre forholdene for gående og cyklende, noget i retning af den masterplan, som Fiets Beraad har lavet i Holland.

Vi ser altså gerne forslaget udvidet med nogle af de her nævnte ting, men det vil ikke afholdes os fra at stemme ja. Enhedslisten støtter forslaget.

Den fg. formand (Birthe Skaarup):

Tak til ordføreren. Så er det ordføreren for forslagsstillerne, hr. Poul Henrik Hedeboe.

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Jeg takker for de positive bemærkninger til forslaget, og alt efter hvilket humør man er i, kan man jo tage det positivt hele vejen rundt.

Forslaget er altså ikke, som den radikale ordfører siger, et drilleforslag. Det er faktisk meget velment, og vi mener også, at det er meget nødvendigt. Man kan sige, at når jeg nu med nogenlunde sikkerhed ved, at jeg ikke bliver inviteret til finanslovforhandlingerne på det her område, så er det da en måde at gøre opmærksom på, at der her er et område, som vi mener er meget vigtigt, og vi vil godt have lidt lys på det. Vi vil godt være sikre på, at det er et element i kommende forhandlinger, fordi vi sandsynligvis ikke selv sidder ved bordet. Så det er en af grundene til at gøre det. Lad os sige, at det er en måde at bruge det parlamentariske system på.

Der har været en debat om behovet for at have frie puljer, og vi henviser jo til uddraget af finanslovteksten, hvor det er uddybet lidt mere. Der er flere elementer med end i selve forslaget. Det er sagt til den radikale ordfører, som sagde, at vi ikke havde noget om cykelpolitik. Det er, fordi det er de overordnede termer, men under de overordnede termer er cykelpolitik meget vigtig, og det er med, og det er nævnt helt præ-

cist der. For når vi snakker om de svage trafikanter, er det jo et stort område.

Kl. 16.05

Hvis jeg lige skulle gå tilbage til ministeren, som henviser til, at vi nu har Infrastrukturkommissionen på vej, og at vi afventer den, kan jeg også sige, at jeg er lidt nervøs for, dels hvor lang tid der går, inden vi får noget fra Infrastrukturkommissionen, dels hvordan vægtningen faktisk bliver. Hvor meget miljø, hvor meget sikkerhed, cykeltrafik, gangtrafik og sådan noget er der med? Er det der, fokus er? Jeg har en fornemmelse af, at det ikke er der, fokus er.

Derfor er det også vigtigt at komme med sådan et forslag her og sige, at vi altså peger hen imod de svagere trafikanter, at vi peger hen imod miljø, og at vi peger hen imod fremkommelighed i de små projekter, for det kan meget nemt forsvinde i den store kommission, som f.eks. har FDM med, men ikke Dansk Cyklistforbund. Jeg vil ikke læse områderne op, det ville næsten være at tage vores tid, for jeg har læst det, og cykeltrafik var med.

Med hensyn til at have en fri pulje frem for at have de navngivne forstod jeg på ministeren, at det er rigtigt, at der afsættes forskellige puljer, og vi kunne begynde at diskutere, om de puljer, som er navngivet i en eller anden grad, kunne bruges til det her, men det tror jeg altså ikke de kan. Jeg blev ærligt inspireret af den konservative ordfører, som sidder med i forhandlingerne og jo er ministerens kollega, og som sagde, at det er vigtigt, at vi får en fri pulje. Så tror jeg faktisk på det. Så tror jeg på, at det er rigtigt, at de eksisterende puljer ikke dækker. Derfor det her forslag.

Jeg har også forstået det sådan, at hvis ikke det var SF, der havde fremsat det, så kunne vi stort set vedtage det på nuværende tidspunkt. Det var også det, Enhedslisten sagde.

Enhedslisten foreslog så, at vi koblede noget mere på. Det er jeg sådan set enig i. Men vægten i det her er lagt sådan: Vi havde en fri pulje på 60-100 mio. kr. før denne regerings tid. Så vil jeg ligesom Enhedslisten sige, at der er et vist efter-

slæb, og derfor satte vi den til 100 mio. kr. Så regnede jeg med at ramme et sted, hvor der er bred opbakning til det. Det er der så også i princippet, men så ikke helt i virkeligheden, når vi skal stemme om det.

Derfor ville jeg godt have imødekommet Enhedslisten, men det ville ikke have haft lige så stor mulighed for at få den opbakning. Jeg takker for behandlingen og kan forstå på det hele, at der nok kommer noget, der ligner det her i den forsamling, der nu sætter sig ned og laver den nye trafikafale – om SF er med eller ikke er med. Så jeg tror, den her debat har gjort sin gevinst. Vi er blevet mindet om, at der er et område her, der er vigtigt. Tak for debatten.

Hermed sluttede forhandlingen, og forslaget overgik derefter til anden (sidste) behandling.

Afstemning

Den fg. formand (Birthe Skaarup):

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (*Ophold*). Det er vedtaget.

Meddelelser fra formanden

Den fg. formand (Birthe Skaarup):

Der er ikke mere på dagsordenen.

Folketingets næste møde afholdes i morgen, fredag den 25. maj 2007, kl. 10.00.

Angående dagsordenen skal jeg henvise til den dagsorden, der er opslået i salen.

Mødet hævet kl. 16.09