

(Kort bemærkning).

Jette Gottlieb (EL):

Det sidste, jeg hørte, var jo direkte selvmodsigende.

Jeg er da meget glad for den proklamerede store socialdemokratiske respekt for det lokale styre, men det, der ligger i forslaget her, er ikke en binding til nogen løsninger. Det er lige præcis en åbning af muligheder for løsninger, og det betyder, at man bemyndiger det lokale selvstyre til at finde frem til den bedste løsning.

Det kan da godt være, at man i København når frem til road pricing som det bedste system. Det håber jeg ikke, men det er en anden problemstilling. Det kan være, man i Ålborg når frem til bompenge. Det kan være, man i Århus når frem til parkeringspladsbegrænsning, men der foreligger også et afklaringsproblem: Hvor ligger myndigheden egentlig? Hvor vidtgående kan den enkelte bykommune selv bestemme, hvilke midler den vil bruge? I hvilket omfang er den nødt til at rette henvendelse til og forhandle med Trafikministeriet?

Jeg synes altså, at den socialdemokratiske udmelding lige nu er direkte selvmodsigende, for der er jo ikke tale om respekt for det lokale selvstyre, hvis man lader det være op til en forhandling, der skal ende med en eller anden løsning, som også hr. Erling Christensen kan tilslutte sig.

Svend Heiselberg (V):

Venstre har stor forståelse for de trafikproblemer, der kan være i de større byer, og vi finder også, at vi skal træffe foranstaltninger, der kan lette bytrafikken, men vi er ikke af den opfattelse, at det skal ske ved en betalingsring eller bompenge ved indkørsel til de større byer. Bilerne er hårdt straffede folk, der overvåges langt bedre af skjulte kameraer end forbrydere. Man har næsten den opfattelse, at fartbøder og parkeringsbøder er blevet et nyt skatteobjekt for regeringen.

Men Venstre erkender, at vi skal gøre noget for at begrænse bytrafikken, og ikke nok med, at vi gør noget ved det, vi ønsker at arbejde for flere omfartsveje, og vi ønsker at arbejde for flere parkeringspladser. Bilerne kører jo rundt i byen for at lede efter parkeringspladser, og det er også med til at give en stærkt forøget trafik. Vi må også konstatere, at ved mange af knudepunkterne, hvor busserne skal holde, er der for dårlige parkeringsforhold. Det gælder både ved Hovedbanegården, ved Østerport og Nørreport,

og her synes vi, at det ville være en oplagt opgave at drage omsorg for, at busserne fik bedre parkeringsmuligheder.

Venstre rejste for nylig spørgsmålet om gennemførelse af en havnetunnel, som også kunne være med til at løse nogle af trafikproblemerne her i København, og vi har rejst spørgsmålet om overdækning af banegraven. Vi finder faktisk, det er helt tåbeligt, at der er sådan et stort hul midt i København, som kunne udnyttes til mange andre fornuftige ting, end at man bare kan stå og kigge ned i en banegrav.

Vi ønsker også, at det skal gøres permanent, at taxaer kan køre i busbaner, for det er en luksus i en storby at reservere en tredjedel af trafikbanen til busser alene. Endelig er det også rigtigt, som ministeren har sagt, at trafikken ikke er steget i København, Århus og Ålborg siden 1988, f.eks. er biltrafikken på Vesterbrogade og Nørrebrogade faldet med 25 pct. siden 1970.

Som nævnt under sidste uges forespørgsel om hovedstadens kollektive trafik støtter vi i Venstre de planlagte investeringer inden for dette område på de ca. 20 mia. kr., beløbet røg op på. I det hele taget går vi ind for at opretholde et tilfredsstillende niveau for den kollektive trafik. Borgerne ikke bare i hovedstaden, men i hele landet har nemlig ret til en god service af den kollektive trafik, men det behøver ikke ske på bekostning af bilismen.

Det er i øvrigt værd at bemærke, at selv om bilisterne betaler høje afgifter og skatter, er det ikke ensbetydende med, at de slipper for at deltage i finansieringen af trafikprojekter. Storebæltsforbindelsen og Øresundsforbindelsen er jo gode beviser på, at bilisterne selv får lov til at betale for store trafikprojekter, der direkte er møntet på at gavne dem.

Endelig vil jeg pointere, at bilen altså ikke længere er den store synder, som SF forsøger at gøre den til. Både med hensyn til miljø og sikkerhed er der sket store forbedringer i de sidste år. Vi kunne også lave en graduering af afgiftsatserne, således at de biler, der forurener mest, kommer til at betale større miljøafgift. Jeg har set, at fru Margrete Aukens miljøbevidsthed stopper ved fruens egen bil. Jeg forstår, at fru Margrete Auken kører i en Morris 1000, årgang 1970, en såkaldt bindingsværksbil, der kører på blyholdig benzin, fastslår FDM. Hvad værre er: en sådan bil sviner med kulilte, kulbrinte og kvælstof mindst 20 gange så meget som eksempelvis en ny Audi.