

I øvrigt er det min opfattelse, at det antal kilometer, som enhver bilist kan nå at køre, er begrænset. Døgnet har stadig væk kun 24 timer, og man skal både arbejde og sove og spise og gøre mange andre gode ting, som jeg ikke skal nævne ved navn her, og derfor er det altså begrænset, hvor mange timer af døgnet man som bilist kan opholde sig i sin bil.

Og derfor var det jo også vigtigt, at vi fik trafikministerens oplysning om, at bilintensiteten i Danmarks store byer inklusive hovedstaden er stagnerende eller højst svagt stigende, og sådan tror jeg det fortsat vil forholde sig.

Vibeke Peschardt (RV):

Vi er et langt stykke ad vejen enige med SF i, at bompenge og betalingsringe er gode instrumenter til at nedbringe især pendlertrafikken til større byer. For selv om problemerne i de større danske byer er småting i sammenligning med problemerne i andre centraleuropæiske storbyer, er strømmen af biler helt klart til gene i form af støj, forurening og sine steder og på visse tidspunkter svulmende trafikpropper.

Og der er faktisk byer, som med forskellige midler næsten har fjernet bilerne fra byerne, og det har givet de pågældende byer et miljømæssigt løft, som også de forretningsdrivende er tilfredse med.

Det er så samtidig fulgt op af en massiv satsning på kollektiv trafik, og det er sådan, vi mener det skal være.

Bompenge og betalingsringe vil alt efter, hvor meget der indkræves, klart medvirke til at give den kollektive trafik et løft, selv om man jo må sige, at den kollektive trafik specielt i København står foran meget væsentlige forbedringer med nye S-tog, tog til Kastrup, minimetro osv.

I går besøgte Trafikudvalget Hovedstadsområdet Trafikselskab, og det var meget opløftende at høre de meldinger, der kom derfra: konstant stigende passagerantal i busserne, en massiv satsning på tværgående busser og meget fine visioner og mål for de næste 10 år både i HT's bestyrelse og administration, en 50 pct.-forøgelse af bustrafikken, en satsning på tværgående lette sporvogne eller noget, der minder om dem. Det går altså i den rigtige retning, i hvert fald i hovedstadsområdet.

Samtidig er der sket det glædelige, at bilerne er om ikke på vej ud af byerne så dog i aftagende. Til trods for en forøgelse af biltrafikken kører der nu færre biler i de større byer end for bare 5 år siden.

Når vi forholder os afventende og dermed afviser forslaget, er det, fordi en rammelovgivning som den, der er lagt op til i beslutningsforslaget, efter vores opfattelse skal tage udgangspunkt i nogle konkrete udspil fra en eller flere kommuner. Men lige så snart de viser sig, er vi parate til at se på det og også være med til at gennemføre det.

Og her venter vi jo på Københavns Kommune, der, så vidt jeg ved, i dag behandler sin trafik- og miljøplan i Borgerrepræsentationen, og heri indgår både bompenge og andre trafikbegrænsende tiltag.

Vi er positive over for ideen. Vi synes, den er utrolig god, men vi vil godt, inden man skrider til værket og gennemfører det, bede trafikministeren om at undersøge, hvad der i øvrigt findes af midler, og hvordan det virker andre steder, hvor man har indført det.

(Kort bemærkning).

Jette Gottlieb (EL):

Jeg vil sige til fru Vibeke Peschardt, at forslaget jo ikke er et forslag om at indføre bompenge. Det er tværtimod lige det, som fru Peschardt efterlyser, nemlig en opfordring til at give bykommunerne mulighed for at få en meget bredere vifte af virkemidler. I øjeblikket har de kun mulighed for at bestemme over parkeringspladserne, og det gør de, men det drejer sig om, at de får mulighed for en langt bedre spredning på de virkemidler, de kan benytte sig af.

Så jeg kan ikke rigtig forstå, at der er nogen sammenhæng mellem det at stemme imod forslaget og så den tale, vi lige hørte.

(Kort bemærkning).

Vibeke Peschardt (RV):

Jeg er da ked af, at jeg har udtrykt mig sådan, at fru Jette Gottlieb ikke har forstået, hvad jeg har sagt. Men når vi ikke stemmer for det her forslag, er det, som jeg sagde, fordi vi vil gerne se de konkrete udspil, som vi jo ved kommer. Og så var jeg i øvrigt meget positiv over for forslaget.

Ole Donner (DF):

Dansk Folkeparti kan ikke støtte det foreliggende forslag, hverken udformningen eller tanken om at give kommuner og amter mulighed for at lave restriktioner i trafikplanlægningen.

Hvis man tænkte sig, at dette forslag blev gennemført, ville det kræve en videnskabelig udforskning at køre gennem de forskellige byer