

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.