

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.