

jo hverken om køkken eller soveværelse, vel? Jeg talte om dagligstuen, og dér kan man altså lave forbløffende mange ting, men det er jo ikke noget, hverken fru Auken eller jeg skal bestemme noget om, og dermed begynder jeg også svaret til hr. Kolstrup.

Folk skal sandelig selv bestemme. Vi tager tre bilers pris for én bil. Vi har ekstremt høje afgifter på drivmidlerne. Vi har forsikringspræmier og alt muligt. Vi gør det så svært som muligt at have bil. Jeg gentager, at når folk alligevel tager bilen, så er det ikke, fordi de er dumme, men fordi den er så god, ja uovertruffen. Og det er en pligt for os, både fordi vi tager så mange penge for det at have bil, og også fordi den, som jeg sagde før, er et brugsredskab og ikke en luksusartikel, at gøre det rimeligt og lettest muligt for folk at have bilen og, når de har den, selvfølgelig så at kunne benytte den.

Så jeg kan ikke svare hr. Kolstrup på, hvor mange biler der kan være. Det må menneskene selv om i New York, i København og Århus og Aalborg og hele vejen rundt.

Og om jeg har det kedeligt hjemme? Jeg må se at få inviteret fru Auken til en hyggestund. Så tror jeg nok, at hun vil sige, at det er en standard, hun kan acceptere, men om smag kan man jo altid diskutere.

Vibeke Peschardt (RV):

Denne redegørelse hænger nøje sammen med næste punkt på dagsordenen, nemlig ændringerne af færdselsloven, der giver mulighed for en hel række forsøg med trafikken i byerne samt en overflytning af kompetence fra politiet til kommunerne. Man kan altså se redegørelsen som en uddybende og perspektiverende redegørelse og et bidrag til det lovforslag, som vi skal behandle lige om lidt.

Både redegørelsen og lovforslaget tager udgangspunkt i de aktuelle problemer, der kommer af, at biler i større mængder støjer, forurener og er til gene og fare for alle, der ikke kører i bil, men enten bor langs en trafikeret vej eller gade eller færdes som gående eller cyklende, eller hvad det nu kan være.

I virkeligheden en meget enkel problemstilling, og så alligevel ikke. Fra mit snart mangeårige medlemskab af en kommunalbestyrelse ved jeg, at intet kan få borgere op af stolene som trafikforhindringer. Her er virkelig grøftegravning og følelser, og vi har også hørt nogle af dem i dag, der vil noget. Bump eller trafikhæmmere på en vejstrækning optager sindene i

en grad, der var en bedre sag værdig, og så handler det udelukkende om at overholde gældende færdselsregler og fartgrænser.

Når området er så vigtigt, er det jo, fordi det er en del af alle danskeres hverdag. Vi bliver konfronteret med trafikken som herre og tjener hver eneste dag. Vi påvirkes af støj, os og stress i større byer såvel som i mindre.

Redegørelsen er en overordnet sag, og sådan som jeg læser den, er den i tankerne – altså sådan som den er skrevet – specielt rettet mod større byer, der også har de store problemer, fordi det er dér, den megen trafik er.

Jeg vil derfor også lige minde om, at mindre byer i hele landet selvfølgelig har deres trafikproblemer at slås med, og at den lovgivning, vi skal drøfte under næste dagsordenspunkt, selvfølgelig også handler om forsøg dér. Det er altså ikke udelukkende rettet mod større byer.

Det bliver altså op til kommunalbestyrelserne i landets 274 kommuner at finde ud af, hvordan de vil bruge forsøgsbestemmelserne, og jeg håber på, at vi i kommende finanslove kan få indrettet flere forsøgspuljer, f.eks. med 50-50 pct. finansiering, i områder over hele landet. Det er noget af det, der virkelig har drevet bl.a. en sag som den her.

Jeg mener, at de penge, vi har haft i de forskellige puljer over årene, har været meget nyttige både rent miljømæssigt og trafikikkerhedsmæssigt. Det er et område i stor vækst, og det tænkes ude i landet mange kloge tanker og udføres mange gode projekter, så trafikken på en eller anden måde bliver indrettet sådan, at vi alle sammen kan være der, for det jo sådan set det, det handler om. Den udvikling har puljeordningerne været med til at fremme.

Så meget om det generelle. Redegørelsen taler jo med alle sine forslag for sig selv, og den har alt det nyeste med. Den antyder, som flere har været inde på, at vi kan få indført trafikafgifter, og hermed menes der jo nok roadpricing. Lad mig minde om en af mine egne kæpheste: betalingsringe rundt om byer. Lige præcis den ting er ikke nævnt, hverken i redegørelsen eller i lovforslaget, som eksempel på, hvordan man kan lave forsøg og eventuelt permanentgøre dem.

Til gengæld har jeg forstået det sådan, at hvis en kommune eller et amt eventuelt skulle blive enig om en sådan øvelse, f.eks. fordi de har brug for at finansiere bestemte trafikprojekter, ja, så kan det godt lade sig gøre. Men jeg vil gerne have bekræftet af ministeren, om jeg har ret i det.