

til trængselsproblemet, men også og ikke mindst af hensyn til de konservative kredse i denne sag, ikke mindst af hensyn til dem, der kører i den samme rille – og at man også havde opridset det lidt mere principielle, ideologiske i sagen.

Alle mennesker – ikke bare nogle, men alle mennesker – skal have ret til at få større muligheder i vore byer. Det handler om børn, det handler om ældre, og det handler om de nuværende bilister. Alle skal have større råderum, og alle skal først og fremmest have retten til ren luft. Det opfatter vi som en menneskeret, der ikke kan diskuteres, og netop derfor er det så vigtigt, at trolleybusser, sporvogne, letbaner, cykler, taxaer, busbaner, brintbiler osv. kan komme til at samvirke og give alle personer større muligheder. Det, der er tale om med hensyn til privatbilismen, er jo, at den giver muligheder for nogle og indskrænker råderummet for andre, og derfor er den et asocialt element. Men det har der ikke været talt så meget om.

Hvis vi så vender os lidt mod virkemidlerne, skal jeg sige som punkt 1, at vi generelt er enige med regeringen i, at kommunerne skal have større muligheder. Det er godt, for det giver mulighed for lokal mobilisering, og den socialdemokratiske ordfører, hr. Erling Christensen, var inde på det; fint nok. Men vi mener også som punkt 2, at det er vigtigt, at det store fællesskab, herunder Folketinget, påtager sig et ansvar for at opstille en lang række minimumskrav til byernes kollektive trafik med hensyn til hyppighed, pris, planlægning og trafikregulering. Der må simpelt hen være et minimum for, hvad man kan kalde anstændig trafikpolitik i byerne.

Her skal det ikke være nogen hemmelighed, at vi ønsker, at benzinbilen og først og fremmest dieselbilen kommer langt, langt bort fra vore bymidter. De hører ikke til dér, og selv nok så miljøvenlig benzin løser ikke problemet. Vi har måttet konstatere, at hver gang vi gør benzinen lidt bedre, jamen så opstår der et nyt problem. MTBE er f.eks. et meget godt eksempel på, at da man fjernede blyen fra benzinen, fik vi et nyt problem, og derfor er løsenet, at vi finder nye drivmidler, som bygger på vedvarende energi, og forhåbentlig kan vi også sætte brintbilen i gang.

Jeg har nogle spørgsmål om enkelte forhold i redegørelsen:

Fru Vibeke Peschardt var lidt inde på, at regeringen taler om, at nu skal der kunne laves

forsøg med færdselsregulerende foranstaltninger. Det kan være fint nok, men det skulle vel også være sådan, at man kan lave så at sige permanente forsøg? Derfor vil jeg også godt have en bekræftelse fra ministeren på, at med det forslag, kan vi gå i gang med bompunge, og vi kan gå i gang med miljøzoner. Det er i hvert fald det, redegørelsen lægger op til, og jeg er i øvrigt enig med den socialdemokratiske ordfører i – det være nævnt i parentes – at roadpricing ikke nødvendigvis er løsenet. Bompunge er mere nærliggende, og det ville da i øvrigt være herligt, hvis Socialdemokratiet også mente det.

Jeg har også et andet spørgsmål: Det nævnes i redegørelsen, at regeringen ikke på nogen måde ønsker at begrænse politiets rolle, men at give samspillet med kommunerne en ny dynamik. Jeg tror, det var fru Margrete Auken, der var inde på, at det jo er meget bemærkelsesværdigt, at politiet i København ikke har ønsket at håndhæve 10-meter-reglen. Politiet føler sig åbenbart hævet over loven, når vi taler om restriktioner, men det er vel sådan, at også politiet skal overholde gældende lov, eller hvad?

Endvidere tales der i redegørelsen om »parker og rejs«-anlæg, som jo kan være med til at begrænse antallet af biler i byerne. Vi er fra Enhedslistens side enige i det synspunkt, og jeg synes, det er meget vigtigt, hvis vi kan sikre, at det instrument, det redskab, kan medvirke til at overflødiggyøre tankerne om et P-anlæg på Kongens Nytorv. Vi betragter diskussionen om Kongens Nytorv som nærmest altafgørende for, at den linje kan vinde frem.

Endvidere står der i redegørelsen, at luftkvaliteten i byerne er bedre i dag. Ja, det er den faktisk ifølge en lang række målinger. Men jeg synes, det er bemærkelsesværdigt – som jeg også var inde på tidligere – at da blyet blev afskaffet og vi fik MTBE i stedet, opstod der et nyt problem: Vi har benzen i benzinen, og katalysatorerne frigiver platin. Så det, der er behov for, er altså simpelt hen at få et alternativ op at stå.

Endvidere nævnes det i redegørelsen, at regeringen netop af den grund ved årsskiftet vil fremlægge en handlingsplan for fremme af cykeltrafik. Hvad er det for et årsskifte, der tales om? Det synes jeg også ville være interessant at høre.

Endelig tales der om, at Trafikministeriet arbejder sammen med Københavns Kommune på at deltage i et udviklings- og forsøgsprojekt i EU-regi vedrørende praktisk afprøvning af