

kørselsafgifter. Det lyder godt nok, men mit spørgsmål lyder: Jamen hvorfor skal man lave det forsøg? Hvorfor kan man ikke gå i gang med at udnytte de teknikker, som rent faktisk findes? Vi har jo erfaringerne fra Oslo, og vi har i øvrigt også erfaringer fra Trondheim. Så der er vel ikke grund til at tøve så længe.

Som sagt: Enhedslisten vil gerne være med til at udvikle de positive tendenser i redegørelsen, men vi må også sige, at vi betragter redegørelsen som et utrolig forsigtigt skridt i den rigtige retning. Det, der først og fremmest er behov for, er at udvikle stærke, saftige alternativer, så selv en Kaj Ikast får gelé i knæene og får lyst til at stille bilen. Det er rigtigt, at Wien har vist noget af vejen. Jeg tror også, Basel, Zürich og Freiburg har vist nogle andre instrumenter. Og kobler vi dem sammen, kan vi nå frem til noget godt.

Min sidste bemærkning skal være denne: 1990'erne har været udtryk for liberalisering, afdemokratisering og kommercialisering, og det er også gået ud over dansk trafikpolitik. Derfor er det interessant, at der er nogle i denne sal, også blandt de borgerlige ordførere, der fremhæver Wien og samarbejdet dér – ikke blot foreslår, at man opdeler gamle fællesskaber i nye lukkede selskaber, der plejer hver deres interesser, men søreme peger på Wien, hvor der er noget, der hedder samarbejde.

Hvis 1990'erne har stået for liberalisme og afdemokratisering, ser jeg da frem til, at det nye årtusind vil stå i samarbejds og den fælles planlægnings tegn til fordel for, at vi får ren luft, og at vi får fremkommelighed for alle borgere i samfundet og ikke blot for nogle.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Det var jo en dejlig flot jomfrutale her fra regeringens 90. mandat i det nye trafikforlig, som også står bag forliget om Københavns Havn. Så har vi jo linjen, der er lagt.

Jeg behøver jo næsten ikke at spørge, hvorledes holdningen er til parkeringsafgifter på private parkeringspladser eller parkeringshuse i København. Skal der være en afgift til kommunen, amterne eller staten, når man ser det fra hr. Kolstrups side?

(Kort bemærkning).

Gitte Lillelund Bech (V):

Jeg vil såmænd bare gøre det klart for hr. Søren Kolstrup, såfremt han ikke har forstået det, at liberalisme er skam også samarbejde og libera-

lisme er skam også, at man kan have forskellige selskaber, der kan samarbejde i fællesskab. Hr. Søren Kolstrup udlagde det, som om liberalisme ikke var samarbejde, men her tager han altså fuldstændig fejl.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Tak for spørgsmålet fra hr. Kaj Ikast. Det kan besvares kort: Svaret er ja, uforbeholdent ja, og det hænger sammen med, at når man anvender bilen, er der en lang række ydre omkostninger forbundet dermed, som man ikke betaler for, og det kan man så bl.a. gøre gennem disse afgifter.

Angående spørgsmålet liberalisme/ikke liberalisme må jeg henholde mig til, at de forsøg, der har været lavet med kommercialisering og opdeling i mange forskellige selskaber og særinteresser i 1990'erne har ført til en ulykke i dansk trafikpolitik. Nørreport er et godt eksempel derpå.

Ole M. Nielsen (KRF):

Tak for redegørelsen om byernes trafik! Jeg synes, det på mange måder er en udmærket redegørelse.

Jeg synes, vi skal begynde med at konstatere, at vi stort set ikke har storbyer i Danmark, og at vi jo heldigvis ikke har problemer, der kan sammenlignes med dem i de storbyer, som vi kommer til en gang imellem, når vi er ude at rejse. Men det betyder jo ikke, at vi ikke skal gøre noget ved de problemer, vi har, og at vi ikke skal forhindre, at de udvikler sig yderligere. Vi skal heller ikke mene, at det hele er godt nok, som det er, for det er det jo ikke. Bl.a. er der noget, som der ikke står noget om i redegørelsen, nemlig at vi har en målsætning om at nedbringe CO₂-udledningen, hvor trafikken slet ikke kan opfylde målsætningen.

Det er vidt forskelligt, hvad byer er for noget, og det har tidligere ordførere også været inde på. I de små byer, hvor man ikke skal have en hel masse restriktioner på parkeringer og afgifter på at komme ind i byerne, er kollektiv trafik overhovedet ikke hensigtsmæssig.

Men andre dele af redegørelsen er absolut fine, bl.a. det, der handler om at forbedre trafikmiljøet og boligmiljøet i byerne, også af hensyn til dem, som handler der osv. Her synes jeg, det er noget virkelig fint, vi skal behandle i et senere lovforslag om at inddrage kommunerne yderligere og give dem nogle incitamenter, nogle motiveringer og nogle muligheder for at