

Det fører mig over til det næste punkt, som jeg ganske kort skal berøre, fordi det egentlig ikke er en sag, som har så meget relevans til selve den redegørelse, der er givet. Det er spørgsmålet om Wien-modellen, og den måde, vi har indrettet den kollektive trafik på i hovedstaden.

Jeg er for så vidt enig i den kritik – jeg tror, det var hr. Kaj Ikast, der nævnte det – at det nok ikke er så smart, at man har indrettet styringen af den kollektive trafik i hovedstadsområdet med mange forskellige aktører, for det betyder, at der er en risiko for, at man super-optimerer, i stedet for at man overordnet finder den mest optimale sammensætning af de forskellige trafikformer også i den kollektive trafik.

Jeg kan bare konstatere, at det var en beslutning, der blev truffet i 1992 af den daværende konservative finansminister, Henning Dyremose, og selv om vi laver om på det i fremtiden, vil det ikke ændre på, at vi har den problemstilling, som vi har omkring Nørreport. Det hjælper os ikke i dag.

Det hjælper os ikke i dag, at man fastlagde den model dengang, eller at vi ændrer på den nu, hvis man forestiller sig, at man kunne gøre det. Det løser ikke de aktuelle problemer, og en politisk beslutning, som hr. Svend Heiselberg mener kan løse opgaven på Nørreport med et snuptag, holder altså heller ikke.

Det er nogle vanskelige sager, vi her har med at gøre, men jeg håber, at vi i løbet af forholdsvis kort tid kan finde frem til en fornuftig løsning, der også tilgodeser S-togs-kunderne i den periode, hvor de to stationer selvfølgelig skal bindes sammen.

Redegørelsens hovedformål er, som også ordførerne har været inde på, at redegøre for de muligheder, kommunerne, byrådene, har for at bidrage til en fornuftig udvikling af deres byer også på trafikområdet. Dermed spiller vi op til det lovforslag om kompetence til kommunerne, som skal behandles efterfølgende. Det er et spørgsmål om demokratisering, om borgerinddragelse, som en nyttig måde at forny trafikpolitikken på også i vores byer. Og det gælder, uanset om det er en storby eller det er mindre byer, vi taler om. Der kan altid mellem borgerne og byrådet være behov for at drøfte, hvordan man kan tilrettelægge trafikken sådan, at den tager maksimale hensyn til de forskellige behov, som borgerne og brugerne af byerne må have.

Jeg mener også, og det har i hvert fald været hensigten også fra min side, at der hermed er givet en anerkendelse af det kommunale engagement, som også er vist indtil nu, i at tackle trafikens konsekvenser, både de sikkerhedsmæssige konsekvenser og konsekvenserne for det lokale miljø.

Så skal jeg forsøge at svare mere konkret på nogle af de spørgsmål, der er stillet af ordførerne:

For det første er det spørgsmålet om hastighedskontrollen. Det var hr. Erling Christensen, der stillede spørgsmålet: Hvad med den automatiske hastighedskontrol, som vi kører i forsøg, efter 1. april 2000, når forsøget ophører og der skal evalueres?

Dér er det hensigten, at det forsøg, der kører, fortsætter uændret, indtil evalueringen er gennemført og der er truffet beslutning om, hvad der skal træde i stedet: om det skal ophøre eller det skal fortsætte, eller om det skal udvides til også at kunne bruges andre steder. Når den beslutning er truffet, er der en ny situation, men indtil da fortsætter vi uændret i samme omfang som nu.

Med hensyn til den frygt, som bl.a. hr. Svend Heiselberg nævner, for, at når kommunerne nu får kompetence, kunne det føre til, at man fik 275 forskellige færdselslove:

Jeg har også set, at der er organisationer, der har været inde på den samme frygt. Dér vil jeg gerne understrege helt grundlæggende: Kommunerne kan ikke tage andre virkemidler i brug end dem, færdselslovens giver adgang til. Det er måden, de bliver brugt på, der kan være anderledes end måden, de bliver brugt på i dag. Det, vi ønsker, er sådan set at sætte borgmesteren for bordenden i stedet for politimesteren, også som et symbol på en demokratisering på det her område.

Så for mig at se er der ingen risiko for, at vi skulle få 275 løsningsmodeller. Det er et spørgsmål om, hvordan man bruger de forskellige virkemidler, som færdselsloven allerede giver.

Jeg har været inde på det med de forøgede kørselsafgifter, som man kan få øje på i redegørelsen, og jeg har nævnt, at det er der overhovedet ikke tale om. Det gælder også private parkeringssystemer. Det er alene nævnt som en overvejelse, man kan gøre sig, men der lægges ikke hermed en kompetence ud til kommunerne. Det er alene den kompetence, man allerede