

har nu, og som tidligere er vedtaget i Folketinget med et meget bredt flertal, der opretholdes.

Med hensyn til miljøzoner var hr. Svend Heiselberg bange for, at det kunne indskrænke den personlige frihed. Nu kan man jo bruge det med »den personlige frihed« på mange måder, men jeg hørte dog senere hr. Svend Heiselberg sige, at man godt ville være med til at lave aftaler om, hvordan godset skulle bringes ud i byerne.

Jamen det er jo miljøzoner. Så det er jo måske mere et spørgsmål om, hvilke ord man vælger, end det i virkeligheden er løsningsmodellerne i praksis, vi måske kan svinge os op til at være en lille smule uenige om. Og jeg vil gerne have de praktiske løsninger og er i virkeligheden ikke så optaget af, om man kalder det det ene eller kalder det det andet.

Jeg skal måske også lige en enkelt gang vende tilbage til spørgsmålet om roadpricing, og om vi bare skal lade de store lande om at operere med det.

For det første er det noget, der er på forsknings- og udviklingsstadiet. Det er ikke et system, som i dag kan bringes i værk. Det tror jeg at de fleste i virkeligheden godt ved.

Men for det andet mener jeg, det er vigtigt, at vi – på det her område som på alle andre områder – følger med i, hvad der sker internationalt, hvilke muligheder der viser sig, også for at være opmærksom på, om der er noget, vi skal påvirke. Hvis der f.eks. lægges op til nye standarder, en europæisk standard, hvad skal Danmark så påvirke i den sammenhæng?

Det kan vi kun gøre på en kvalificeret måde, hvis vi har tilstrækkelig viden om, hvad det går ud på, og måske også selv har gjort os nogle forestillinger om, hvordan tingene kan tages i anvendelse. Men hermed ligger der overhovedet ingen stillingtagen til, om det er noget, der skal tages i anvendelse på et senere tidspunkt. Det vil jeg gerne understrege.

Jeg vil gerne også i forlængelse af hr. Svend Heiselbergs indlæg sige, at jeg faktisk mener, at det er vigtigt, at vi signalerer til kommunerne, til byrådene, til vores kommunalpolitikere, at vi lægger vægt på, at de engagerer sig i det her, og at vi har respekt for, at de engagerer sig i trafikpolitikken.

Det er vigtigt, at de også tænker trafikplanlægning ind i f.eks. helhedsorienteret byfornyelse, når de laver forbedring af boligkvarterer, at de også tænker på de ydre rum, omgivelserne, og tænker på, at her kan man måske også

gøre noget for at afhjælpe nogle problemer. Det kan også være en del af en støjbekæmpelsesindsats i et boligkvarter, at man måske dæmper farten lidt. Der kan være mange muligheder her, som man kan tage i anvendelse, og nu giver vi dem altså en lidt bedre værktøjskasse end den, de indtil nu har haft.

Så til noget af det, som hr. Svend Heiselberg, nej, undskyld, hr. Kaj Ikast var inde på:

Det var jo også en opbakning til større kommunal selvbestemmelse, hvad jeg gerne vil kvittere for. Så jeg er enig i, at der er stor forskel på, hvilke virkemidler man skal skyde med, hvis man kan sige det sådan, om det er København, vi taler om, eller det er en mindre landsby i Jylland.

Man kan jo f.eks. sige: Jamen et af virkemidlerne i København er altså parkeringsafgifter, og det er dem, de har adgang til at indføre i dag, og det virkemiddel, man kan bruge i en jysk landsby, som måske har lidt problemer med gennemkørende trafik, jamen det kan så være sådan en, som viser: Hvor høj hastighed har du nu, kammerat, når du når til vores bygrænse? En ting, der er stillet op nogle steder i nogle amter for at få folk til at dæmpe farten.

Jeg er helt enig i, at det er mange forskellige virkemidler, der bør tages i anvendelse i den her sammenhæng.

Om cyklister og cyklistpolitik vil jeg sige, at det er jo noget, vi klart understøtter. Sidste sommer udgav vi jo en cyklistpolitik sammen med Kommunernes Landsforening og Amtsrådsforeningen, og vi følger nu op.

Det skal så også være et svar til – jeg tror, det var hr. Søren Kolstrup, der spurgte om en cykelstrategi og en cykelhandlingsplan, som vi har lanceret: Den kommer inden for forholdsvis kort tid fra Trafikministeriet, og vi følger den jo også op med økonomiske midler, idet vi jo i høj grad går ind og samfinansierer f.eks. cykelstier med kommunerne, når de er interesserede i det. Og vi prøver fortsat at forbedre mulighederne for at cykle også på tværs af landet, men selvfølgelig også i byområderne.

Hr. Kaj Ikast nævnte specifikt, at der kan være problemer med gennemgående trafik i de mindre byer, og det er jo rigtigt. Derfor har regeringen jo også, siden vi overtog magten i 1993, satset voldsomt på at lave omfartsveje for at lede den gennemgående biltrafik uden om byerne og dermed give en chance for at frede-liggøre byerne og i virkeligheden give byerne tilbage til de borgere, der bor der, og til den