

handel, som skal foregå der. Det har vi jo gjort – nu tager jeg dem ud af hovedet: Rødkærsbro, Viborg, Brande, Assentoft, Randers, Fåborg og Næstved, og havnebyerne er på vej, osv. Og det er jo vigtigt, at vi også har fokus på den side af sagen, og det er i virkeligheden noget af det, der giver os allermest også trafikikkerheds-mæssigt. Så det er klart en vigtig problemstilling.

Så til fru Margrete Aukens spørgsmål eller efterlysning af mål: Jeg vil sige, at nu er der jo ingen grund til, at man gentager alle mål, hver eneste gang man siger noget politisk. Det kan godt være lidt enerverende, hvis man hver gang skal begynde forfra og nævne alle de målsætninger, man har på de forskellige områder. Der er dog i redegørelsen nævnt den handlingsplan, regeringen har omkring »Enhver ulykke er en ulykke for meget«, og der er også henvist til det arbejde, der pågår i øjeblikket i Færdselssikkerhedskommissionen om at forny målsætningerne i forhold til trafikikkerhedsarbejdet, hvad jeg ser meget frem til at få frem.

Men målet med redegørelsen og det efterfølgende lovforslag er jo at understøtte det lokale engagement. Uden det kan vi simpelt hen ikke tackle trafikens konsekvenser. Vi skal have det lokale engagement for at tackle trafikens konsekvenser, og det synes jeg er vigtigt at være opmærksom på.

Der var et enkelt konkret spørgsmål også fra fru Margrete Auker, og det var det her med, om man kan lave busveje og cykelveje, hvis det er det, man vil lokalt.

Det kan man selvfølgelig. Det har man helt klart kompetence til.

Hr. Ole Donner er desværre lidt forkert afmarcheret med hensyn til farerne ved motorvejen nede på Lolland, men det skal jeg direkte forsyne hr. Donner m.fl. med oplysninger om, og jeg har svaret på det med roadpricing.

Til hr. Arne Melchior er der et enkelt svar, som jeg skal nå at give, og det er til spørgsmålet om behovet for også at kunne ændre hastigheden opad:

Den mulighed er allerede til stede i færdselsloven og bliver jo også brugt rundt omkring. Den står i færdselslovens § 92, stk. 4, og den rører vi ikke ved. Den mulighed vil stadig væk være der, og den bliver jo også brugt lokalt. Der, hvor det er fornuftigt at gøre det, skiltes vi jo hastigheden op, især på de mere gennemgående veje, omfartsveje og den slags.

Jeg har været inde på at svare på de her ting om parkeringsafgiften.

Hr. Søren Kolstrup foreslår, at Folketinget skal stille minimumskrav til byerne om forskellige målsætninger.

Der må jeg sige, at det mener jeg egentlig ikke at vi bør gøre. Det er et område, det kan være vanskeligt at etablere serviceniveau på, for hvad er det for en service, og hvis service er det, vi taler om. Jeg tror, vi her skal vise tillid til vores kommunalpolitikere, lokalpolitikere, og til det samspil, der må være med borgerne, og også vise tillid til, at det faktisk kan være med til at løse de opgaver, som vi står over for her.

Der er en række andre ting, som jeg godt kunne have kommenteret. Jeg synes, der også var mange gode ideer og forslag til, hvad man yderligere bør fokusere på, fra hr. Ole M. Nielsen, og også bemærkningerne fra hr. Fransgaard har jeg lyttet til.

Så jeg vil gerne fra min side kvittere for denne her debat og håber, at den også kan føre til, at vi får en god debat om det næste lovforslag, som vi har til behandling.

(Kort bemærkning).

**Arne Melchior (CD):**

Tak for ministerens svartale! Den flot svungne sætning om, hvad kunsten går ud på, vil jeg godt underskrive, og forfatteren burde hæve et lille ekstra gratiale, for det var godt sagt om, hvad mobiliteten skal tage hensyn til. Men ko-deordet er stadig væk mobiliteten.

Så sagde ministeren, at hun hverken har lanceret eller foreslået nye afgifter. Hvad foreslået angår, stemmer det. Det er jo heller ikke et lovforslag, vi har, men en redegørelse. Men hvad lanceringen angår, stemmer det efter min mening ikke, for jeg mener, at der udtrykkeligt er peget på afgifter på private parkeringspladser, og det kan jeg kun forstå som privatejede steder, i gadeplan, i kældre eller i huse. Er det sådan, det skal forstås?

Endelig vil jeg sige, at der blev sagt, at det ikke holder en meter, når jeg siger, at der er jagt på bilister. Og som bevis, dokumentation, siger ministeren, at man har forøget bilisternes pris med 100 pct. og de kollektives med 200 pct. Men det er udgangspunktet, vi ikke skal glemme. Udgangspunktet er jo, at bilisterne betaler en tredobbelt brugerbetaling, hvor den kollektive trafik også med mine stemmer får tilskud. Det er jo sørens til forskel.