

Når jeg har taget ordet i anden runde, så er det, fordi jeg så gerne vil have det med parkeringen på plads, fordi vi gik fejl af hinanden tidligere i debatten. Og jeg påstod i min forrige korte bemærkning, at ministeren jo lancerer en ny afgift, og jeg henviser til side 5, hvor der står: Der er derfor behov for nærmere at overveje de muligheder, der findes, herunder en egentlig afgift på private parkeringspladser.

Jeg mener ikke, jeg har set den lanceret før eller hørt den. At ministeren så gentager roadpricing som en mulighed, dog behagelig neddæmpet her i ministerens svartale i dag, er en anden ting. Men det her mener jeg er nyt, og jeg mener, det er ubehageligt nyt, og jeg mener, det skal manes i jorden hurtigst muligt.

Og så fortsætter i øvrigt redegørelsen på side 5 med følgende sætning, jeg citerer:

»Der skal skabes bedre betingelser for de bilister, der har brug for bilen på en del af – men ikke nødvendigvis hele – turen.«

Jeg vil gerne benytte det udtryk, denne formulering, til at sige, at det tilkommer altså ikke nogen myndighed at bestemme, hvem der har brug for bilen. Det står der heller ikke. Jeg vil bare gerne så stærkt, jeg kan, understrege, at det er altså overladt til enhver borger.

Samfundet kan og skal bestemme, at vi skal køre ordentligt, og vi skal overholde færdselsreglerne, og vi skal betale de bøder, vi ifalder osv. osv. Det mangledes bare andet. Men – jeg glæder mig over at se ministeren nikke – det må slås fast på given foranledning, at enhver borger, enhver familie, enhver virksomhed selv bestemmer, hvornår der er brug for bilen.

Og så skal jeg så afslutningsvis – så skal jeg til gengæld denne gang love ikke at melde mig yderligere i denne debat – sige dette til ministeren, at forventningen for 20 år siden altså var, at bilafgifterne skulle nedsættes, fordi de var eksorbitant høje, og derfor er sammenligningen med, hvilke trafikformers pris der er steget hvor meget, ikke rigtig brugbar, så længe man ikke også mærker sig udgangspunktet.

Men i øvrigt er jeg glad for, at vi trods det, vi ikke er i samme forlig, dog taler fornuftigt og sagligt om tingene, og det håber jeg og forventer jeg klart vil fortsætte. CD skal bidrage efter bedste evne.

Vibeke Peschardt (RV):

Ja, jeg må jo starte mit indlæg her i anden runde med at sige, at denne her redegørelse jo er en redegørelse om byernes trafik. Den udelukker

jo ikke, at man kan have alt muligt andet, både redegørelser og handlingsplaner. Det var et svar til fru Margrete Auken, selv om hun nu er gået.

Jeg stillede i mit første indlæg et spørgsmål til ministeren, og det gik delvis på kørselsafgifter, for jeg har bemærket, at betalingsringe ikke er nævnt. Mit spørgsmål gik på: Indeholder det lovforslag, vi skal behandle i dag, mere eller mindre åbent en hjemmel til, at man som et forslag kan indføre betalingsringe rundt om byer?

Søren Kolstrup (EL):

Debatten i dag synes jeg har afdækket tre vigtige forhold.

Det ene er – og det var også noget, ministeren bekræftede – at er der nogen, der er blevet snydt i dette samfund i de sidste to årtiers danske trafikpolitik, er det brugerne af kollektiv trafik. Mens vi kan konstatere, at bilisterne i perioden 1980-1998 har brugt en stadig mindre andel af den disponible indkomst på benzin, kan vi konstatere, at brugerne af kollektiv trafik har brugt en stadig stigende andel af den disponible indkomst.

Danmark er oven i købet det land i Vesteuropa, hvor der har fundet det mest dramatiske fald sted, hvad angår den andel af den disponible indkomst, brugerne bruger på benzin, og derfor er meget af det, der er blevet sagt fra borgerlig side, ikke bare politiske statements, men oven i købet nonsens. Det, der er behov for herefterdags, er en socialt orienteret trafikpolitik, hvor fattiglusene for alvor får mulighed for at køre med billig kollektiv transport og gerne gratis transport i byerne. Det er et vitalt politisk behov.

Det andet element, som man har været inde på, er spørgsmålet om minimumskrav til trafikken. Ministeren tog afstand fra mit forslag om, at man indfører nogle sådanne minimumskrav. Jeg kan godt forstå ministerens indvending, når det drejer sig om redskaberne, men samtidig er det jo sådan i dette Folketing, at vi er enige om nogle fælles mål for ren luft. Og hvis vi skal nå de mål, kunne man så ikke blive enige om, at hvad angår målsætningerne for byernes trafik, kunne man opstille nogle fælles mål og derefter konstatere, at hvad angår redskaber til at nå målene, må de selvfølgelig findes inden for det kommunale selvstyre?

Det tredje, jeg skal berøre, er en uafklarethed med hensyn til, hvad der lægges op til. Andre har været inde på det, men jeg synes, det er helt