

fortsætter som sagt med det, fordi vi mener, det har en virkning. Men konklusionerne drager vi ikke, før vi har evalueret, for jeg går altså ind for, at vi en gang imellem tøver og giver os tid til at skaffe os viden, før vi træffer store beslutninger, og dermed også lader os anfægte af den virkelighed, som de ting, vi beslutter herinde, skal ud at virke i. Så der er ingen grund for fru Margrete Auken til at være ked af det.

Jeg vil også understrege, at vi har trafikpuljen, som vi fyldte nogle flere penge på i forbindelse med trafikdelen af finanslovaftalen. Den understøtter en række af de projekter, der skal tjene til at bekæmpe ulykkerne i trafikken, og der er sat en række initiativer i gang i forskellige grupper, som skal forberede og overveje nye tiltag, der yderligere kan styrke trafikikkerhedsarbejdet. Hertil kommer, at Færdselsikkerhedskommissionen er på vej med nye målsætninger.

Så skal jeg over for hr. Arne Melchior bekræfte, at jeg ikke forestiller mig, at nogen myndighed skal bestemme, hvem der skal køre i bil, og hvem der skal køre i bus. Det må være den enkeltes afgørelse. Men det, man jo altid kan appellere til, er den enkeltes valg af transportmiddel i den enkelte situation, og her tror jeg, at en debat med befolkningen om, hvilke konsekvenser der er af de valg, man foretager, kan føre til, at der er nogle, der måske vil vælge anderledes næste gang, end de gjorde forrige gang.

Vi har f.eks. kunnet se det med kampagnen mod spritkørsel. Det er faktisk lykkedes at få antallet af spritbilister bragt ned, fordi det nu ikke længere er en accepteret adfærd at køre spritkørsel, så der er altså nogle muligheder for i en dialog med befolkningen at ændre vaner, også på trafikområdet. Det tror jeg hr. Arne Melchior er enig med mig i.

Til hr. Søren Kolstrup vil jeg gerne sige, at jeg tror, vi skal være varsomme med, at vi ikke gør spørgsmålet om mål og virkemidler på miljøet mere kompliceret end som så og i stedet siger, at det må være noget, vi tager os af her i Folketingets regi.

Så en enkelt bemærkning om de lukkede selskaber: Det er jo en myte, der florerer om, at selskaberne skulle være særlig lukkede. Jeg synes bare, jeg kan henvise til den pressede debat, der nu har været gennem flere måneder om Nørreport Station. Den synes jeg understreger med al tydelighed, at der ikke er voldsom megen lukkethed om det, der foregår i de offent-

lige selskaber – i hvert fald ikke på mit område – når det kommer til stykket. Det er en myte, som godt nok florerer, men som ikke har hold i virkeligheden.

Tak for debatten.

(Kort bemærkning).

Vibeke Peschardt (RV):

Det kan være, jeg har hørt meget, meget dårligt efter. Jeg synes ellers, jeg sad opmærksomt og lyttede, men jeg mener, jeg heller ikke her i anden runde fik svar på spørgsmålet om hjemmel til at indføre betalingsringe. Måske har jeg hørt dårligt efter, men jeg skal bare have det gjort klart.

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Med den forsøgsparagraf, der er lagt op til i færdselsloven, er der ikke mulighed for at indføre økonomiske virkemidler og dermed heller ikke bompenge.

Hermed sluttede forhandlingen.

Den næste sag på dagsordenen var:

4) Første behandling af lovforslag nr. L 156: Forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om private fællesveje og lov om vintervedligeholdelse og renholdelse af veje. (Overførelse af kompetence til kommuner, forsøg med færdselsregulerende foranstaltninger, generhvervelse af førerretten m.v.). Af trafikministeren (Sonja Mikkelsen): (Fremsat 15/12 99).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Erling Christensen (S):

For mindre end ét år siden var der her i denne sal samlet en stor flok skoleelever, som dannede det første Ungsdomsparlament.

Et af forslagene, de unge behandlede dengang, var ønsket om ændrede regler for rullestøjtøbere. Skal de bevæge sig i trafikken efter reglerne for fodgængere eller for cyklister? Færdselsikkerhedsmæssigt er det jo en svær sag at afgøre, men med hensyn til flere af for-