

er også en del andre byer, som har taget hul på at løse de problemer.

Byen bliver ikke attraktiv, hvis den fyldes med biler og parkeringspladser. Vi har lavet gågader, og man snakker om en bilfri indre by, zoner, hvortil transporten kun må foregå i korte perioder. Vi gør noget for at regulere det der.

Når vi begynder at tænke på at regulere det, skal vi tænke på helheden, på, at infrastrukturen samtidig skal med. Det er ikke nok bare at standse bilerne. Med hensyn til at få færre biler ind drejer det sig om at prøve at få noget af pendlertrafikken stoppet.

Der er selvfølgelig folk, der bor i byen, de skal selvfølgelig have en bil. I SF er vi ikke bilhadere. Det blev forsøgt sagt her, men det er vi faktisk ikke. Bilen er et redskab, som kan og skal bruges. Skal er måske så meget sagt, men det er et redskab, som er kommet for at blive, ingen tvivl om det. Vi kan sætte krav til den, men den er et problem. Hvis vi stopfylder byerne med biler, mister byerne kvalitet for borgerne. Det er det, vi er ude efter.

Forslaget her går jo ikke ud på at sige: Nu skal vi, og nu skal staten. Det er simpelt hen et nødråb fra storbyerne og en mulighed for dem til at kunne gøre noget.

Det er heller ikke, som det også er blevet sagt nogle steder, et forsøg på at lave en skatteskrue, hvor vi skal score. Vi vil være med på at rette det til, sådan at det ikke er det, det drejer sig om.

Vi oplever, hvis vi kigger på virkeligheden, som den er nu, faktisk, at den kollektive trafik ikke er attraktiv, når den bliver meget begrænset i byen og kører langsomt. Det er sådan en ond cirkel. Når den ikke er attraktiv, er der heller ikke så mange, der bruger den, og når det skal hænge sammen, skal priserne sættes op, og når priserne bliver sat op, er der endnu færre, der har lyst til at bruge den. Det er den cirkel, vi skal have brudt.

Vi skal have en attraktiv, velfungerende infrastruktur, og det er de store byer, vi snakker om dér. København er jo det mest oplagte eksempel, Århus kunne måske følge med. Infrastrukturen skal være attraktiv, og det er det, vi forsøger at komme igennem med her. Der bliver vi nødt til at have nogle af bilerne væk, men så er det også

attraktivt at sætte bilen i periferien og bruge den kollektive trafik.

Kl. 20.35

I de kommentarer, der er kommet, bemærkede jeg en exceptionel ting. Trafikministeren erklærede – jeg har aldrig hørt det før, og jeg blev meget overrasket og meget glad – at metrocityring ikke er løsningen på alt. Det har jeg virkelig noteret mig, der er en breche dér, det er ikke bare den, der skal klare det hele, og det er også, hvad vi mener.

Ministeren lovede også – hvis jeg spurgte – at komme med nogle oplysninger om, hvor mange biler ministeren mener, at den potentielle cityring vil afløse.

Der var nogle positive bemærkninger, og jeg kunne godt have tænkt mig, at der var lidt flere positive, men jeg takker meget for de bemærkninger, der har været fra Socialdemokratiet, De Radikale, Enhedslisten og Kristendemokraterne. Det er noget, vi kan arbejde videre med.

Nu er min tid ved at være udløbet, så det må vi gøre efterfølgende. Tak for ordet.

Hermed sluttede forhandlingen.

Formanden:

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (*Ophold*). Det er vedtaget.

Meddelelser fra formanden

Formanden:

Der er ikke mere på dagsordenen.

Folketingets næste møde afholdes i morgen, fredag den 19. november 2004, kl. 10.00.

Angående dagsordenen skal jeg henvise til den dagsorden, der er opslået i salen.

Mødet hævet kl. 20.37
