

På kort sigt skal den intelligente styring af trafik udvikles yderligere: tavler med variable hastighedsgrænser, kømeldinger, koordinering af trafiklyssignaler m.v. Vejdirektoratet og de vejtekniske forvaltninger i storbykommunerne er ganske på forkant med dette.

København, som er hele Danmarks hovedstad og metropol, må rette ind efter biltrafikken lokalt så vel som med hensyn til pendlere og transporterhverv. Nye parkeringshuse og -anlæg skal opføres for at imødekomme efterspørgslen. Den kollektive trafik skal naturligvis effektiviseres og udvikles i takt med disse tiltag. Det er alene prisen og kvaliteten af den kollektive trafik, der med tiden kan få den til at udgøre et reelt alternativ til bilen.

Dansk Folkeparti kan ikke støtte forslaget til folketingsbeslutning.

(Kort bemærkning).

**Eigil Andersen (SF):**

Det er en meget tydelig afvisning, som Dansk Folkepartis ordfører kommer med her. Jeg må så sige, at jeg ikke tror, at de redskaber, som ordføreren anviser til at begrænse biltrafikken, som jo bygger på frivillige ordninger og information, virker. Det bygger jeg på, at bilerne holder kofanger ved kofanger om morgenen og kører med 20-30 km/t. på de store indfaldsveje til de store byer i Danmark. Det gør de allerede i dag.

Jeg mener ikke, at problemet på den måde kan løses fuldstændigt ad frivillighedens vej. Derfor vil jeg gerne spørge ordføreren fra Dansk Folkeparti, om ordførerens forestilling er, at man så også skal have f.eks. sekssporede veje ind gennem Århus' centrum eller lignende for at få plads til alle de biler, som ordføreren tiljubler.

(Kort bemærkning).

**Walter Christophersen (DF):**

Nej, det ønsker Dansk Folkeparti ikke. Vi ønsker blot, at den sunde fornuft skal følge det her, således at vi opvejer de problemer, vi har, ved at indføre en infrastrukturelt bedre trafik i og omkring de store byer. Det kan løses. Det kan ikke løses hundrede procent, det er der intet, der kan, men det kan i hvert fald gøres bedre.

Det er således, at vi må forholde os til det her velfærdssamfund, vi lever i. Vi må forholde os til, at der kommer flere og flere biler i takt med en udbygning af velfærdsstaten. Sådan er det, og derfor skal vi være på forkant hele tiden. Vi er ganske godt på vej qua det trafikforlig, der

blev indgået den 5. november 2003 med regeringspartierne.

(Kort bemærkning).

**Eigil Andersen (SF):**

Ordføreren har ligesom også Venstres ordfører nævnt skattestoppet som noget meget helligt, der ikke kan røres ved. Sådan som jeg har forstået skattestoppet, fungerer det på den måde, at taksterne i daginstitutionerne i kommunerne godt har kunnet stige, uden at det var et brud på skattestoppet.

Det, vi taler om her, er jo en afgift, som er af ganske begrænset størrelse, og derfor vil jeg gerne spørge: Hvori ligger det, at man godt kan acceptere, at daginstitutionspriser og andre takster i kommunerne stiger flere hundrede kroner, uden at det er et brud på skattestoppet, hvorimod det, hvis der skal betales en tier for at køre i en bys centrum, så pludselig er et brud på skattestoppet?

Kl. 10.40

(Kort bemærkning).

**Walter Christophersen (DF):**

Jeg ønsker ikke at drage en parallel til daginstitutionstakster, for så vidt angår det her forslag. Jeg vil alene henholde mig til det, som fru Gitte Lillelund Bech sagde med hensyn til skattestoppet, og det bakker Dansk Folkeparti fuldstændig op.

(Kort bemærkning).

**Poul Henrik Hedeboe (SF):**

Hr. Walter Christophersen anfører, at bilen er danskernes foretrukne transportmiddel. Det tror jeg jeg er enig med ordføreren i er rigtigt. Men der er nogle grænser for, hvor det er henne. Hvis vi er ude i Vestjylland og på Vestsjælland, og vi kan i øvrigt godt gå nærmere byerne, så er det rigtigt, men når vi når ind i de store byer og der er store trængselsproblemer, er det ikke længere sådan.

Så er hr. Walter Christophersen ikke opmærksom på, at der, når vi når derind, faktisk er et stort flertal af befolkningen, som har den modsatte holdning? Og vil hr. Walter Christophersen ikke være med til at gøre noget ved det?

Det er f.eks. lige indført i Stockholm som en erkendelse af, at det var en rigtig god idé at gøre det i London, hvor befolkningen det sted havde det som den foretrukne løsning, at ikke alle kørte ind i bil, men at folk brugte de kollektive transportmidler og satte bilen udenfor.