

løfte er rigtig nemt at holde, jeg vil holde det her i dag, og jeg vil sige, at vi støtter forslaget.

Jeg vil også gerne sige, at vi meget gerne vil være med til at fremsætte det her forslag sammen med SF næste gang. Det synes jeg simpelt hen bare vi skal gøre. Vi og SF bliver nødt til at blive ved med at presse på for, at vi kan få nogle fornuftige regler på det her område.

Fjerde næstformand (Niels Helveg Petersen): Tak til ordføreren. Jeg giver ordet til ordføreren for forslagsstillerne, hr. Poul Henrik Hedeboe.

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Først går man gruelig meget igennem af den onde slags, og så bliver det rigtig rart til sidst. Så det var rart at slutte med Enhedslisten, skal jeg sige. Jeg kan også sige, at jeg godt var klar over, at jeg nok ville få nogle hug for at fremsætte det her forslag – sådan mere eller mindre – for det er ganske rigtigt en genfremsættelse. Men der er altså en idé i det.

Ligesom hr. Rune Lund kan jeg sige, at vi i SF er meget skræmsikre på, at fremtiden ligger i den her retning. Vi bliver simpelt hen nødt til at gøre noget. Jeg kan også godt tage hr. Rune Lunds opfordring til, at vi tænker lidt anderledes næste gang, til efterretning, men jeg kan gøre ministeren og Folketinget opmærksomme på, at de kan være helt sikre på, at der ikke er hørt det sidste til den sag her.

Jeg har godt hørt på debatten her, at der ikke er noget flertal, så spørgsmålet er, om forslaget kan reformeres så meget – det er der ikke meget der tyder på – at det i denne omgang har en gang på jorden.

Kl. 11.30

Forslaget er blevet fremsat ikke så lang tid efter sidste gang, det blev fremsat. Man kunne sige, at det måske havde været rart, hvis der havde ligget et kommunevalg om 2 år, for så er jeg sikker på, at verden havde ændret sig, og at også holdningerne dermed havde ændret sig så meget, at der var kommet en løsning. Tanken med at gøre det nu var faktisk den gustne overvejelse, at lige nu tænker vi decentralt, der lægger vi i høj grad mulighederne ud til lokalområderne for at løse deres problemer, og med de positive meldinger, der er kommet til det her, lige fra statsministeren til lokale spidskandidater, var der virkelig en mulighed. Så jeg troede faktisk på, at man havde fundet en passende, skal vi sige overvejelse til at gå ind i tankegangen. Men det har så ikke været tilfældet.

Fru Gitte Lillelund Bech snakker meget om ekstra skat og frit valg og laver en åbning med hensyn til miljøzoner. Det er da interessant, men det er noget, der *også* skal til. Til miljøzoner kan vi i høj grad koble sundhed på grund af partikel-forurening. Det kan vi også med det forslag her. Jo mere bilerne holder i kø og tøffer med motoren, jo mere miljøforurening kommer der. Så der er absolut også en miljødél i det her. Og når man kører færre kilometer med bilen og bruger kollektiv trafik, jamen så er der også en hel del at hente der.

Så der er de to elementer, og det glæder mig meget, at der er kommet positive signaler faktisk flere steder fra omkring miljøzoner, for der kan vi blive enige. Det er spørgsmålet, om vi er radikale nok, eller skal vi sige vidtgående nok her.

Hr. Klaus Hækkerup, som er gået i mellemtiden, var meget negativ over det her på grund af de uafklarede spørgsmål. Men det er jo meget bevidst ikke at fremlægge et detaljeret, færdigt forslag, som så kan skydes ned detalje for detalje. Det er lige præcis ideen at sætte en ramme op, som kan udfyldes af det lokale niveau, som har problemet, at give dem nogle rammer at eksperimentere inden for, give dem nogle rammer, inden for hvilke de kan løse deres problemer.

Det er så herligt med det område her, at der er andre steder, hvor de har besluttet at være foregangssteder. Det er altså ikke i Danmark, for der har vi ikke givet lov til det, men andre steder har man givet lov til det. Der er nævnt London som det fremmeste eksempel, der er også nævnt Oslo, Stockholm. Der er taget hul på det, og det er ikke de eneste steder. Der kommer steder i Tyskland, hvor de også tager hul på det her.

Hr. Klaus Hækkerup snakker også om, at det skal ses i en større sammenhæng, fordi den kollektive trafik skal være på plads. Men det hænger jo lige præcis sammen; den kollektive trafik kommer langt bedre på plads, hvis bilmængden reduceres. Han nævnte, at busserne kører hurtigere. Det er en meget hurtig øvelse at lave S-busbaner ind til byen. Det er en meget hurtig øvelse, det er en meget hurtig politisk beslutning.

Det er klart, at hvis man begrænser biltrafikken, så skal den kollektive trafik være mere attraktiv. Det er ikke sådan, at vi skal have udbygget et kæmpemæssigt metrosystem, før vi kan starte på det. Ved at begrænse antallet af biler, kan vi få busserne til at køre hurtigere. Vi kan få dem op fra gangtempo og langsomt cykeltempo til køretempo.