

[Sigsgaard.]

kommunernes, og det siger mig noget om, at vejbestyrelsesloven er uhensigtsmæssig. Det siger noget om, at der mangler en lovgivning, som kan klare den omdannelse af vore byer, der skal til, hvis de både skal være til at bo i og færdes i. Der er i vores byer behov for en lang række forskellige restriktioner og trafikreguleringer — og jeg tænker ikke på parkeringsrestriktioner, for erfaringen viser, at de skaber mere trafik. Det kræver megen arbejdskraft at gennemføre dem, og det skulle jo være belejligt også ud fra det hensyn at se at få dem gennemført nu.

De bør altså fremmes f. eks. gennem tilskud, og så burde man slå fast, at de vejmillioner, der mangeligt kan spares også i vore byområder, skal gå til trafiksanering, til omdannelse af vore byer. Vi snakker jo så meget om miljø — ministeren gjorde det også i sin redegørelse — og samtidig ved vi jo godt alle sammen, at der bygges masser af store vejanlæg, hvorfra det tordner lige op ad folks soveværelsesvinduer. Det er faktisk temmelig ubehageligt, det ved alle også godt, men der er bare ingen, der gør noget ved det. Det var der heller ikke rigtig noget om i ministerens redegørelse, og det vil jeg da godt kritisere. Hvis ministeren så kommer og siger: det er ikke mig, det er min kollega, vil jeg sige: så er der jo nok noget dér, vi skal have lavet om. Det skarpe skel mellem lokaltrafikken, bytrafikken, på den ene side og fjerntrafikken på den anden er ikke tilfredsstillende. Der er behov for, at der fastsættes normer for, hvor meget trafikstøj og trafikforurening der kan tolereres i byerne, at der fastsættes nogle krav, og at der laves nogle tilskudsordninger. Der tales meget om tilskud til private miljøinvesteringer, men man afviser jo, især fra den side af salen, hver eneste gang, der tales om tilskud til andre former for miljøinvesteringer.

Om broforbindelserne vil jeg sige, at for mig er Store Bælt nok lidt af en prøvesten på, hvordan ministeren vil omsætte sin tale om kollektiv trafik til realiteter. Dér siger ministeren, at han ikke rigtig har kunnet se nogen argumenter for en anden Storebæltsløsning end den dyre, og det er jo fantastisk at høre hr. Erhard Jakobsen og andre sige, at man da gerne ofrer nogle milliarder kroner på en dyr Storebæltsløsning, det bliver jo nødvendigt, og det er hyggeligt at

sejle på Store Bælt, men det går jo ikke længere — man får ingen forklaring på, hvorfor det pludselig ikke går længere — men nogle milliarder kroner kan man da sagtens ofre. Det vil man, samtidig med at man skærer ned på alle mulige andre nødvendige ting. Storebæltforbindelsen er selvfølgelig ikke spor nødvendig, og det får vi da heller aldrig nogen dokumentation for at den skulle være.

Men det er lidt mærkeligt, at ministeren stadig væk tilsyneladende holder fast ved en sådan dyr Storebæltsløsning, når han for det første i sin redegørelse siger, at han går stærkt ind for kollektiv trafik, og for det andet f. eks. også siger, at vi nok skal have begrænset indenrigsflvningen, hvad jeg også synes er en god idé. Hvis det nu er, fordi han ikke tror på, at han kunne få politisk flertal for en kollektiv løsning over Store Bælt, hvordan kan han så tro på, at det er muligt at få flertal for hans generelle tale i redegørelsen om, at han går ind for kollektiv trafik? Hvis ministeren tror på, at der er et flertal for — i realiteten et flertal — for talen om kollektiv trafik, hvordan kan han så tro på, at der skulle være et flertal for motorvejsbroen over Store Bælt? Der er altså en modsætning i det dér. Jeg ved godt, at kendsgerningen måske er, at der er et flertal for at sige, at man går ind for kollektiv trafik, og så er der et flertal for at stemme for de store individuelle trafikinvesteringer. Det er måske nok kendsgerningen, men det er bare kedeligt, at ministeren tilsyneladende også hylder den politik.

Jeg vil pege på, at hvis der skal være en forbindelse over Store Bælt, hvis man virkelig ønsker at prioritere den kollektive trafik også til fordel for bilisterne — jeg er også selv bilist, kan jeg da lige tilføje — så skulle man jo netop sætte ind på Store Bælt og sige: her laver vi en togløsning, en togtunnel, alene en togtunnel og ikke tog, der tager biler med — hvis man vil have bilen med til Jylland, hvad der kan være god grund til nogle gange, så kan man søreme sejle over — men alene en togløsning, så kan man komme fra København til Århus på et par timer med tog, det ville være fortrinligt.

Med hensyn til hovedstadsområdet er der også grund til at sige noget, for her er problemerne jo virkelig store. Dér har man