

ulykker. Det burde man have taget fat i. Jeg kan også nævne et andet eksempel som Odense-Svendborg, hvor vi jo her i Folketinget har vedtaget, at der skal laves forbedrede vejforhold, samt et par steder mere i Danmark. Desværre sørger regeringen ikke for at få afsat penge til, at vi kan komme videre med denne forbedring af trafikforholdene.

Dansk Folkeparti er ikke med på ideen om at forbyde trafik i byerne eller forslaget om at gøre det dyrt at køre ind i byerne, og vi skal heller ikke have bomme eller lignende, som nogle partier går ind for. Der må og skal være balance i tingene. Roadpricing og hele den problematik med at pålægge en bunke afgifter er vi også stærkt imod.

Derimod giver det lovforslag, der behandles som det næste punkt, jo muligheder for omprioriteringer. Det giver mulighed for, at amter og kommuner kan komme ind i debatten, og det synes vi er en god ting. De får så muligheder for at lave de færdselsregulerende foranstaltninger, som de ønsker, og vi mener selvkært, at jo tættere man får disse beslutninger på borgerne, desto bedre er det.

Vi synes, det er godt, at der bliver mulighed for at lave disse stilleveje og miljøveje. Det kan være gode løsninger, og netop når det så bliver debatteret i lokalområdet, er det rigtig fint.

Hr. Svend Heiselberg, tror jeg det var, var inde på trafikken ved skolerne, at kulturen så mangler hos dem, som kører til og fra skolerne. Det synes vi også, man skal tænke på, når man laver disse ting, for det er klart, at der kan være områder, hvor man skal have hastighedsgrænserne stærkt nedsat, men det må og skal være en kommunal opgave.

Vi mener også, at det må være kommunale myndigheder og amter, der bestemmer, hvor man skal lave parkeringspladser, parkeringskældre og lignende, og hvor mange der skal være.

Vi mener også, det er en god idé, når kommunerne laver disse trafikplaner, at visse kommuner har lavet sortpletbekæmpelse. Vi synes, det er en god idé, at man får nedsat ulykkerne, og det er jo bevist masser af steder, at man virkelig har fået nedsat ulykkerne ved at gøre en indsats på de relevante områder og sætte tingene på plads.

Når så hr. Heiselberg nævner, at han kan være bekymret for, at der så kan komme 275 forskellige løsninger netop i de forskellige kommuner, så er vi da også skeptiske over for den

tanke. Det ville selvfølgelig ikke være så godt, men hvis der kommer nogle løsningsforslag i nogle kommuner, som helt klart er imod det, som et flertal i Folketinget ønsker, så har man jo altid muligheden for at gå ind og lave et lovforslag på det enkeltstående område og sige: De og de her ting mener vi altså skal klares på den og den måde.

Med hensyn til afsnittene om miljøet er Dansk Folkeparti meget enig i de fleste af de ting, der står, men så synes vi altså, at regeringen skulle gøre noget for at forbedre forholdene for de små hybridbiler, som kan køre 100 km på 3 l benzin.

For 3-4 år siden var vi i Tyskland med Trafikudvalget. Vi var nede og se folkevognsfabrikkerne, og dér havde man færdigudviklet de modeller og var ved at sætte dem i produktion. Det var en bredt sammensat delegation, der var dernede, og specielt socialdemokraterne var utrolig interesserede i de små biler og snakkede miljø, og hvor godt det kunne blive, og hvor billigt det kunne være, og at det simpelt hen var alle tiders. En aften, hvor vi sad og hyggesnakkede om det, sagde jeg: Bare I kunne bevare entusiasmen, bare I kunne tage de her ideer med hjem og forklare finansministeren og skatteministeren, hvor godt det virkelig er. Desværre holdt begejstringen jo heller ikke længere, end til vi havde været i Danmark i et par dage, så gik man helt væk fra disse ting.

Der er afsnit, der omhandler samkørsel, delbiler osv., og det kan være meget godt, men lad os få nogle afgiftsnedsættelser på disse små, miljøvenlige biler; det ville virkelig være godt. Men vi er altså parate til på baggrund af den her redegørelse at gå ned i de enkelte lovforslag og forbedre forholdene mest muligt.

Arne Melchior (CD):

Tak til ministeren for redegørelsen! Den indeholder meget, som CD kan tilslutte sig. Det er, om ikke alt godt fra havet så alt godt fra asfalten, men vi er ikke begejstrede for det hele. Mange af ordene, udformningerne, er tvivlsomme.

Når man på side 1 læser om at begrænse byspredningen, og at byfortætning vil give mulighed for begrænsning af miljøbelastningen, så rejser det allerede et par spørgsmål, som jeg kunne bruge hele min taletid på. Jeg er ikke så sikker på, at en byfortætning giver mindre miljøbelastning; det er jeg slet ikke enig i. Det kan jeg i hvert fald argumentere for. Men hvis man