

anden side, hvor det bliver sortere, jo længere man kommer ud.

Det bliver mere problematisk, når vi så kommer til trafikken, for der er det jo sådan med Socialdemokratiet, at man er vældig god til at vedtage noget meget overordnet.

Jeg mener, at vi ville have haft et meget, meget fint miljø, oven i købet et meget fint trafikmiljø, hvis beslutninger i sig selv gjorde noget. De rapporter, der ligger om trafikken og trafikens miljøbelastning, som er lavet af den her regering og for den sags skyld også af den foregående – det begyndte jo tidligt – er jo meget, meget godt arbejde.

Dokumentationen er lysende klar, og jeg synes i øvrigt, det var lidt opmuntrende, at hr. Løgstrup Madsen er overbevist om, at trafikken er faldet i København. Det kan lige være et spørgsmål til hr. Løgstrup Madsen, han kan tage med: Hvad nu, hvis det viser sig, at den ikke er faldet, og det viser sig, at den er steget? De tal, som jeg har fra 1990 og frem til 1996, viser, at den er steget 18 pct. inde i København, altså rundt i København. Det er ikke de tal, som også var stigningstal, over trafik ind og ud af byen, men over, hvad der foregår rundt i byen.

Hvis det nu viser sig at være rigtigt eller bare tilnærmelsesvis rigtigt, så kan jeg forstå, at så har vi hr. Løgstrup Madsen på plads, og så vil han godt gøre noget ved det. Han klamrer sig til den dér faldende trafik. Det kan jo være, det er, fordi han ikke færdes her ret meget, at han tror det. Vi andre har opdaget, at det er gået galt.

Jeg ved ikke, om man kan huske, hvad der skete, da Christians Brygge blev lukket. Det er vist 16.000 biler, det drejer sig om. Det skabte kaos ud i så mange dele af det tætte København. Vi mærkede det herinde, man kunne jo ikke komme af med sin bil. Vi, der havde cykler, vi havde jo en fordel ved det, fordi vi kunne køre forbi selv den dér tætte række af biler ind til Folketinget, men hvis man var kommet for skade at tage sin bil med ind, så fortrød man det da bittert i den periode. Nu er det lettet igen, fordi Christians Brygge er blevet åbnet, men der skulle altså ikke mere til. Det var bare lige for, at selv hr. Løgstrup Madsen kunne forstå det. Men jeg er nu ikke sikker på, at det siver ind, for jeg kan huske, at jeg havde en drøftelse med hr. Løgstrup Madsen i TV Lorry, hvor han mente, at det var en yderligere afgift, hvis man i stigende omfang skulle betale parkeringsbøder, når man parkerede ulovligt, og

hvor jeg kunne forstå, at hr. Løgstrup Madsen mente, at det ville overstige både hans og hans vælgeres intellektuelle evner at undgå at komme til at betale denne afgift. Og hvis man har så lave forestillinger om sine vælgeres evner, at man mener, at de ikke kan finde ud af at holde loven, kan det jo hurtigt blive dyrt.

Men hvis vi nu tror på, at de fleste mennesker kan finde ud af at lade være med at parkere ulovligt og i øvrigt kan finde ud af de andre ting, der er nævnt her, så er der meget lidt af det, der drejer sig om at gøre det dyrere, og det er faktisk ikke vores specielle hensigt at gøre det dyrere.

Men der er jo ikke tale om uhæmmet bilisme. Det udtryk var der en der brugte før, og jeg tror oven i købet, Bangkok blev nævnt som et sted, hvor man har uhæmmet bilisme, men er der noget, man har i Bangkok, så er det totalt hæmmet bilisme, for dér sidder man faktisk fast i trafikken, og det gør man også i mange andre storbyer; der sidder man simpelthen fast. Så at tale om uhæmmet bilisme dér, er minsandten en eufemisme eller simpelthen lodret forkert, for man sidder jo fast.

Og en af grundene til, at folk elsker metroerne rundt omkring, er jo, at der er kaos på overfladen. Det er forfærdeligt, og derfor synes man, en metro er en god ide. Og jeg forstår sådan set også på metro-partierne herinde – hvortil hr. Løgstrup Madsen jo i virkeligheden hører, selv om han prøvede at opføre sig lidt, som om han afslørede ting og sager – at når man satser på dét, så er det åbenbart, fordi man altså også satser på kaos på overfladen, når man ikke vil gå ind og begrænse de her ting. For jeg kan hverken høre på Venstre eller De Konservative eller Fremskridtspartiet – eller for den sags skyld CD, og det beklager jeg, for det havde jeg håbet lidt mere på – at man er interesseret i at gøre noget ved det her. Og som sagt er der altså en stigende trafik, og med de tal, jeg har, mener jeg, at stigningen fra 1990 til 1996 er på 18 pct.

Og for at gøre opmærksom på problemernes omfang vil jeg lige nævne det ekstra problem, at selv om regeringen gerne vil have, at Danmark fremstår som foregangsland, er vi faktisk her i landet nogle af de ringeste til at gøre noget ved problemerne, mens man f.eks. i Zürich og i Wien har kunnet gøre noget ved dem, fordi man dér har taget sin viden alvorligt, og derved har man dels fået styrket den kollektive trafik gevaldigt, så den faktisk er blevet mere attrak-