

ce, og det flytter selvfølgelig ingenting, men ud af den kommer der så en række virkemidler, og når de er der, kan man forholde sig til, hvad der skal stå i den handlingsplan, og det kommer jeg tilbage til sidst i mit indlæg her.

For der har jo været talt meget om det her CO₂-udslip fra trafikken i rigtig mange år, og skal man sige det rigtig positivt, og det vil jeg gerne, er der jo sket mere i de sidste 6 år, end der skete i de foregående 10, altså op igennem 1980'erne. Der gik det nemlig også den gale vej.

Det, der skal til, det er noget grundlæggende, det er en anderledes tænkning, det er holdningsændringer, før danske borgere bliver opmærksomme på, at deres adfærd påvirker det globale miljø. På et eller andet plan ved borgerne det jo godt, men det er selvfølgelig svært at forholde sig til noget så fjernt som smeltede isbjerge og gletschere, når man bor på landet og skal aflevere børnene i en daginstitution, når man skal på arbejde, eller køre til bageren søndag morgen, til idrætshallen eller til banko. Og hvis man vil leve det liv dér, forstår vi i Det Radikale Venstre godt, at man bliver nødt til at have noget at køre i, og vi forstår også godt, at det er svært at forbinde det meget fjerne mål med den daglige adfærd, man har.

Det vil sige, at der skal meget store holdningsændringer til, før den folkelige forståelse for det at køre i bil bliver ændret, altså før folk ændrer adfærd. For bilen er jo, som hr. Ebbe Kalnæs' udmærkede partifælle hr. Arne Melchior har sagt det, en udvidet dagligstue, og den bliver nærmest betragtet som et redskab, der understreger den personlige frihed.

Det, man glemmer, er, at bilernes fremfærd giver en masse ufrihed og ulykker for andre: færdselsuheld, skadelige miljøpåvirkninger, barriereeffekter for andre mennesker osv. osv. I dag tør ingen længere lade deres mindreårige børn gå til skolen – fru Margrethe Auken sagde det udmærket – for det er de fleste steder for farligt netop på grund af bilerne.

Det vil sige, at det, der er en frihed for mange, er en ufrihed for alle de andre. Vi har jo lige hørt, hvor mange biler der er her i landet, ellers kan man læse det i debatoplægget: 1,8 millioner. Så der er masser af mennesker i dette samfund, der ikke har en bil og heller aldrig får det, og de skal vel også have lov til at være her.

Når det så er sagt, vil jeg godt sige lidt om de midler, vi kunne tænke os at foreslå taget i brug her:

Vi var jo i fredags til en udmærket konference om den kollektive trafiks muligheder, og det var klart, at der forestår en temmelig kraftig omdefinering og omkalfatring.

Skal jeg nævne det kort, vil jeg mene, at gode tog til alle, som kan gøres for rimelige penge, er det første skridt på vejen, og en ordentlig aftale for privatbanerne, så amterne ikke kommer til at overtage fallitboer. Det ville i hvert fald være nogle af de ting, som vi kunne tænke os at foreslå.

Og jeg er godt klar over, at vi ikke kommer uden om også at diskutere veje, og vi er i Det Radikale Venstre heller ikke modstandere af, at man laver eller udvider veje. Det skal selvfølgelig bare være på en passende, fornuftig måde.

Der er masser af virkemidler, der ikke handler om transportfradrag og øgede benzinafgifter. F.eks. var jeg på en konference i sidste uge, hvor man nævnte sådan noget som EU. Alt det her er jo meget EU-afhængigt, og i EU omgås man i øjeblikket med planer om at lave vignetter til lastbilerne, sådan at lastbilerne, som jo er ved at kvæle det europæiske landevejsnet, kan komme til at betale en afgift for at køre på vejene, som de enkelte lande kan opkræve.

Det er bare nogle af de midler, som ligger foran os, og som vi skal se på.

Til allersidst vil jeg sige, at hvis vi får nogen indflydelse på det, kunne jeg godt tænke mig at foreslå, at det middelkatalog, der bliver lavet til sin tid, bliver indrettet sådan, at man først tager de midler, som vi ikke kan gøre noget ved her i Danmark, men skal forhandle internationalt, og bagefter kigger på alle dem, som vi nationalt kan gøre noget ved.

(Kort bemærkning).

Ebbe Kalnæs (CD):

Jeg vil gerne sige til fru Vibeke Peschardt, at når vi ikke kan bidrage ved at stemme for det forslag til vedtagelse, der foreligger, hænger det selvfølgelig sammen med den holdning, at nu er målet nået: Det bliver ikke dyrere at køre i bil i Danmark med vores hjælp.

Vi afviser ikke dermed andre muligheder og andre instrumenter, men fru Vibeke Peschardt skal samtidig huske på, at når vi undlader at stemme i den her situation, er det, fordi vi synes, det er at sætte mål af en eller anden slags, som man ikke finder instrumenter der virker til, og det vil vi ikke deltage i.

Samtidig hører vi jo i debatten om road-pricing og en lang række andre ting, og vi vil