

tillade sig at bo længere væk fra deres arbejde. De burde bo ved siden af deres arbejdsplads.

Det er utopi, ganske særlig fordi vi nu lever i en tid, hvor begge ægtefæller eller samboende som regel har et arbejde, som oftest vil ligge meget forskellige steder. Jeg bor i den indre by og arbejder altså her i den indre by. Vi har en bil, og den har min kone, for hun har altså 20 km til den medicinalfabrik, hvor hun er forsker, og så har hun naturligt bilen. Men når jeg skal herind om morgenen og hun skal til Ballerup, ja, i vinterhalvåret, hvor jeg ikke cykler, der kører hun mig faktisk hertil, og det sparer mig et kvarter hver vej. Jeg kan gøre det på 5 minutter i stedet for på 20 minutter med to busser plus to gange gangafstand, som jeg hører til de 20 pct. af befolkningen der ikke har alt for let ved. Det kan man da ikke bebrejde nogen.

Jeg kan slet ikke se dette her med, at man skal bo ved siden af, hvor man arbejder. Vi har haft en flugt til byerne i mange år. Nu er der altså mange mennesker, der, fordi det kan lade sig gøre, har glæde ved at bo noget friere og altså billigere pr. m² og måske med have. Så får de samtidig længere til arbejde; det er da rigtigt nok. Men det er jo livskvalitet, og det er det, jeg mener med, at der er forskel i nogle grundopfattelser her mellem dem, der er imod disse motorveje.

Det er jo stadig ikke forbudt at køre med hestevogn. Jeg tror, hr. Kolstrup længes tilbage til de såkaldt gode gamle dage. Jeg tror da, de har været gode. Jeg håber da sandelig for mine bedste- og oldeforældre, at de gamle dage også var gode, men som anklage imod nutiden er begrebet de gode gamle dage totalt forfejlet. Og jeg tror, at der ligger en livskvalitet, som er næsten uerstattelig, i den frihed til at bevæge sig fra sted til sted, som moderne trafik – såvel den kollektive som den individuelle – giver os mulighed for.

Så har jeg også en bemærkning til hr. Ole M. Nielsen, som sagde, at vi skal blive dygtigere til at sørge for – det fremgår jo også af ministerens redegørelse og også af den tykke, sorte bog, vi har fået – at det er vigtigt, at der kommer flere passagerer i busserne og togene. Og enhver kan jo regne ud, at det er det samme med bilen: Er der fire i bilen, ja, så er både prisen og forureningen pr. person, der kører, mindre, end hvis den kører med én person. Det ligger på den flade hånd.

Men jeg tror ikke, det kan lade sig gøre. Når jeg en sjælden gang skal tage S-toget en tidlig morgenstund ud af Københavns centrum, hvor jeg bor, så kører jeg i et tomt tog, og det kan jo ikke være anderledes, for det var fuldt på vejen ind, og det skal muligvis ud til Hellerup, Klampenborg, hvor ved jeg, og bringe et fuldt tog ind igen, men det kan altså ikke lade sig gøre at fylde det op den anden vej. Og da den kollektive trafik jo ikke kan lade sine interesserede passagerer vente i timevis, må altså den kollektive trafik også køre i de tyndt befolkede områder og på de tyndt besatte tidspunkter. Det er derfor, den skal have støtte, og det er jeg en ven af.

Men jeg tror altså, man må holde op med at leve i en eventyrverden og lægge utopiske planer, som er ikkeladsigopførlige. Det, jeg så gerne vil bede om, er, at man bliver lidt mere realistisk og siger, at bilen er altså kommet for at blive. Den er et uerstatteligt værktøj og hjælpemiddel, og jeg kender så at sige ingen mennesker, der ikke har bil, som ikke ønsker sig at få en.

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Ja, det er jo en mærkværdig diskussion, for det er, som om man tror, at hvis man nu kunne lokke alle mennesker over i den kollektive trafik, så var alt godt. Men hvis man gjorde sig forestillinger om, at bare halvdelen af dem, der kører i personbil, at vi kun havde 900.000 biler i stedet for 1,8 millioner, så ville staten jo faktisk miste ca. 18 mia. kr. om året i indtægt foruden den ekstra udgift, som man så fik til den kollektive trafik.

Det er jo slet ikke noget, der kan lade sig gøre. Man snakker uden at spekulere på, om der er økonomi i det. Hvorfor skal man tage den glæde fra folk, netop det, at de kan bo, hvor de gerne vil, og at de kan sætte sig ind i det transportmiddel, som de har ønske om?

Jeg tror, der er noget altså, som vi slet ikke – vi praktiserer det jo heller ikke selv. Der er jo næsten ikke et folketingsmedlem, der kunne finde på at tage den kollektive trafik, hvis der holder en taxa uden for.

Tredje næstformand (Poul Nødgaard):

Hr. Søren Kolstrup for en kort bemærkning til CD's ordfører.