

regulere. Dog må det ikke have lov til at ske på de veje, som er gennemfartsveje i byerne, altså de veje, som fører landevejene igennem. Der kan måske godt være nogle sondringsproblemer her, men jeg mener, at for de gennemgående veje skal der være ensrettede regler, ellers får vi noget værre skidt. Vi ser nogle steder på nogle gennemgående småveje i de små byer, at man stiller blomsterkummer op ude midt på vejen, som ikke er ordentligt belyst, og at man virkelig får nogle uheld ud af det, og det er ikke hensigtsmæssigt.

Så er der de større byer – dem har vi nogle stykker af – og så har vi en enkelt mindre storby, nemlig København, og det er jo sådan set den, der er mest interessant at arbejde med. Men der er sandelig også en halv snes stykker af vore større byer, som det er værd at bekymre sig om. Her er der masser af virkemidler, man kan bruge, og der er også nævnt en hel masse i redegørelsen. Men hr. Søren Kolstrup har jo ret, når han gør opmærksom på, at når man fjerner bly fra benzinen, får man et andet problem, og når man gør dieselen renere, kommer der en ny undersøgelse, der viser noget om småpartikler osv.

Vi må konstatere, at bæredygtig trafik findes stort set ikke – i hvert fald tror jeg ikke rigtig, den findes – og derfor må vi nok konstatere, at det, det handler om, er at lære at bruge de forskellige trafikmidler på den rigtige måde, og dér er vi oppe imod svære kræfter, for folk vil køre i bil. Det er dét, vi danskere vil, når vi har penge til det; så vil vi køre i bil. At sidde i bilen er det bedste, vi ved.

Derfor skal den kollektive trafik virkelig være attraktiv og behagelig og fungere på alle mulige måder, for at vi kan lokke folk derover. Jeg kender masser af folk her på Christiansborg blandt de folkevalgte eller blandt dem, der arbejder for os – selv i de grønne partier – som må indrømme, at de tager bilen alt for tit til arbejdet, bare fordi de ikke kan få det til at hænge sammen på andre måder, når de skal hente børn og skal have hele deres fortravlede hverdag til at gå op. Men det skyldes jo også, at de tre kvarter i bilen er de eneste tre kvarter, man har i fred og ro for utålelige arbejdsgivere og åndssvage idioter og børn og ægtefæller, og hvem det nu er, der generer én hele dagen. Hvis vi ikke hører til det proletariat, der skal have vores mobiltelefon tændt, har vi det jo faktisk rigtig roligt og behageligt. Vi kan oven i købet sidde og høre dejlig musik. Jeg forstår

faktisk godt, det er svært at stå imod det, og derfor skal den kollektive trafik fungere, hvis vi skal have folk lokket over i den.

Trafikken omkring København må ikke være besværlig nok, for ellers fandt folk da over i den kollektive trafik. De må jo stadig gide sidde ude på motorvejene og indfaldsvejene til byerne, for ellers tror jeg da, de fandt ud af noget andet. Derfor tror jeg såmænd ikke, at løsningen er at forbedre mulighederne for at komme ind til byen. Løsningen er at gøre den kollektive trafik bedre og ikke at forbedre muligheden for at komme ind til byen i bil. Og det er her, jeg desværre synes, der somme tider mangler lidt sammenhæng i regeringens politik. Jeg synes, regeringen fremmer den kollektive trafik for lidt.

Resultatet af den trafikaftale, der blev lavet i forbindelse med finansloven – noget, som vi var meget enige i, så langt jeg var med i det – var at snakke om tilgængelighed, åbne nye eller genåbne gamle stationer og lave nærbaner. Der blev sat nogle småpenge af til de emner, men alt for lidt. Jeg går nemlig ind for, at der skal laves nogle parkeringspladser – men det skal ikke være på Kongens Nytorv, det skal være rundtomkring ved indfaldsvejene, ved S-togsstationerne omkring København og ved nærbanestationerne omkring Århus og Aalborg, så folk kan køre derhen og komme af med deres biler. Det er dér, parkeringspladserne skal være – de skal ikke være inde midt i byen – og det er der sat alt for lidt penge af til i det nye trafikforlig.

Og så er det altså ikke for os et spørgsmål om, at bilerne skal afskaffes. Bilerne er kommet for at blive, folk vil have dem, og mange familier vil have to. Derfor mener jeg, at vi skal fremme, at det skal være billigt at have en lille og rimelig miljøvenlig bil, og så skal vi bare indrette hele systemet sådan, at vi lærer at bruge de biler rigtigt i kombination med den kollektive trafik. Til den ende kan det godt ske, at Københavnsområdet er det eneste sted i Danmark, hvor det er hensigtsmæssigt med en bilringvej rundt om byen. Jeg ved ikke, om det er velegnet rundt om en eller to af de andre større byer, men i København kunne det måske være det.

Så må jeg indrømme, at jeg stadig er optaget noget af et system, som ikke er udviklet endnu, nemlig roadpricing-systemet – vel at mærke hvis vi laver det rigtigt, for det kan laves rigtigt. Det kan laves så varieret, at det virkelig beløn-