

derstøtte det billede, som nogle i pressen har søgt at skabe, og som de krampagtigt holder fast i, af en trafikminister, der kun vil bilbrugerne det ondt. Sådan er virkeligheden jo ikke, og det er også meget vanskeligt at finde støtte for den opfattelse i den redegørelse, der er lagt frem.

Det er jo et spørgsmål om balance, sådan som også bl.a. hr. Arne Melchior nævner, og jeg vil gerne understrege – og jeg tror, det er vigtigt at få det sagt – at der ikke i redegørelsen er et eneste forslag til en eneste ny afgift. Der er nogle overvejelser om, hvilke værktøjer man kunne overveje at tage i anvendelse, men det er alene en samlet redegørelse over, hvilke muligheder der kunne være.

Jeg mener, det vil være forkert at afgive en redegørelse til Folketinget, der helt udelader, at økonomiske instrumenter selvfølgelig også kan have en virkning, men dermed har regeringen hverken taget stilling til eller lanceret, at man vil fremsætte forslag på det område. Heller ikke i det efterfølgende lovforslag om ændring af færdselsloven er der et eneste forslag, der indebærer, at kommunerne får virkemidler af økonomisk karakter på parkeringsområdet ud over dem, de allerede har, og som også De Konservative har stemt for. Nu ved jeg ikke, om hr. Kaj Ikast er her – jo, hr. Kaj Ikast sidder der. Så der er hverken lanceret eller foreslået et eneste nyt økonomisk instrument. Det vil jeg gerne understrege, så alle forstår det.

Jeg vil også gerne sige, at det, hr. Arne Melchior siger om, at der skulle foregå en jagt på bilisterne, det holder ikke en meter, det holder ikke en millimeter. Hvis man skal se på, hvad omkostningen er ved at holde bil i Danmark, ved at bruge bil i Danmark, i forhold til at køre kollektivt i Danmark, så må vi konstatere, at siden 1980 er det blevet dobbelt så dyrt at køre i bil og holde bil, som det var før, men det er blevet tre gange så dyrt at køre kollektivt.

Der er altså sket en omfordeling, kan man sige, fra kollektive trafikbrugere til individuelle bilbrugere. Så den teori om, at vi vil bilisterne, bilbrugerne, det ondt, den holder ikke en meter. Hele vores trafikpolitik har faktisk siden Anden Verdenskrig været lagt til rette efter, at det er bilen, der skal løse vores transportopgaver. Derfor er der kommet et efterslæb på nogle af de andre investeringsområder. Det forsøger vi nu med en ihærdig indsats stille, men sejt at rette op på, men det er en helt anden sag.

Men det er altså en myte, at bilisterne skulle være et særligt forfulgt folkefærd. Det er faktisk omvendt. Det var faktisk de kollektive trafikbrugere, der burde klage over den forbrugsmulighed, de har, i forhold til den forbrugsmulighed, som de, der benytter sig af privatbilen, har.

Jeg har et fromt ønske, og det retter sig til V og K. Det retter sig ikke til CD, for i virkeligheden oplever jeg, at CD faktisk er indstillet på at drøfte et både-og, men jeg har en bøn til Venstre og De Konservative om, at de begynder at forholde sig til trafikens konsekvenser. For ét er, at man gerne vil have maksimal mobilitet – og det skal vi have, for et velfærdssamfund kan ikke fungere uden maksimal mobilitet – men noget andet er, og det er sagen, at mobilitet har nogle konsekvenser, og de konsekvenser er ikke altid rare. Der er nogle forureningsaspekter, der er nogle klimaspekter, og så er der det med sikkerheden. Ulykker er altså også en konsekvens af denne mobilitet. Og det bliver vi nødt til at forsøge at afbalancere, sådan at man tilgodeser alle de hensyn, der er.

Den individuelle frihed tilhører jo ikke kun bilbrugere. Den individuelle frihed tilhører os alle sammen, også dem, der kører i bus, også dem, der kører i tog, også dem, der kører på cykel. Også børn, der færdes i trafikken, har ret til at få respekteret deres individuelle frihed. Men som i alle andre af livets forhold er der et hensyn, en solidaritet, man skal udvise over for hinanden. Ellers kan det samfund, som et velfærdssamfund er, ikke overleve. Det kan ikke udvikle sig, hvis der ikke er et hensyn og en solidaritet, hvor man tager mest muligt hensyn til alle, i dette tilfælde trafikanter.

Det, det drejer sig om – og det tror jeg faktisk godt vi kan blive enige om, hvis vi vil lægge hele den der manipulerende debat væk – er mest mulig mobilitet for færrest mulige ressourcer og med færrest mulige konsekvenser i form af miljøbelastning og ulykker.

Det er jo i virkeligheden det, der er kunsten. Det er det, der er hele opgaven, og derfor er det nødvendigt, at vi forsøger at drøfte med hinanden, hvordan vi kan udnytte de forskellige trafikformer optimalt, sådan at vi tilgodeser både den enkelte og hele samfundsviklingen.

Der er altså disse tre hensyn: mobilitet, miljø og sikkerhed, som vi bliver nødt til at tænke sammen, og som vi bliver nødt til at forlange af hinanden at vi forholder os til og kommer med forslag til, hvordan vi kan få det til at hænge sammen.