

me lovgivning til at sige, at nu skal der være noget her og ikke dér, så er folk da dér, hvor det skal være, vældig godt tilfredse, og dér, hvor det ikke skal være, har de det mindre godt med det.

Det, der er det afgørende, er, at der er planrammer, men at man alligevel har så meget råderum, at man også, som nogle tidligere har sagt, tror lidt på, hvad der foregår. Jeg ved godt, at det er kættersk tale, men vi har altså en tendens til i det her samfund at have sådan en gøgeungeeffekt: Utrolig mange veluddannede mennesker er med til at skrive stakkevis af instruktioner, og det er ikke nedladende, når jeg siger, at de er veluddannede og velfungerende, og at de kan en masse ting, for det erfarer jeg i det daglige, men på en eller anden måde ender vi i en situation, hvor man skriver og skriver og skriver, og så lander man derhenne, hvor der bliver en meget stor distance til det, man har med at gøre, og derfor er det dræbende for en masse af de initiativer, der er.

Der er også i det her lagt op til, at vi på trafikområdet skal prøve at indrette os bedre. Den socialdemokratiske ordfører har nævnt det, andre har nævnt det, bl.a. når vi taler om at dæmpe eller forbedre det fysiske miljø i trafikken, for det er ganske rigtigt, at det fysiske miljø i trafikken – og dér tænker jeg på mængden – giver nogle problemer nogle steder med vores nuværende infrastruktur.

Jeg er ikke så bekymret for miljøsidens, som nogle måske er, for det går ganske stærkt, og om relativt få år, måske 15 eller noget i den stil, er vi jo derhenne, hvor vi ikke længere bruger benzin, diesel osv. Det vil sige, at vi får tekniske løsninger, hvor vi ikke har de udledningsvanskeligheder, som vi har i dag. Men derfor har vi ikke løst problemerne i det fysiske miljø, altså mængden. Vi skal være der, vi skal frem.

Når jeg fæstner mig meget ved det her, har det noget at gøre med, at vi taler om, at transporten skal væk fra gummihjulene og over på skinnerne. Og når vi taler om, at vi gerne vil have noget på skibe, selv om det er et lille land, jamen så må vi altså gøre noget ved det, så må vi rent faktisk satse på området, så må vi sige, at det er en miljøinvestering, og så må vi gå ind og gøre det, der skal gøres, ellers bliver det bare snak. Som jeg også nævnte i en kort bemærkning tidligere i dag, kan det jo ikke hjælpe noget, at vi har et havneareal, hvor der kan køre lastbiler ned og læsse og losse alt det, de vil,

uden at vi har en fast havneafgift pr. ton eller volumen.

Hvis vi vil have noget over på skibene, må vi sige, at det er en miljømæssig investering, som vi må subsidiere. Hvis vi vil have mere over på skinnerne, ja, så må vi sørge for, at det ikke går præcis den modsatte vej, altså at det statslige aktieselskab DSB kører det hele over på gummihjul i stedet for på skinner. Hvad gør vi ved det? Det kan vi ikke tale os til. Vi må sige, at hvis det er det valg, vi foretager, hvis det er det, vi gerne vil, så må vi subsidiere, og så må vi sige, at det er en miljømæssig investering. Vi skal have det derhen igen, om vi så skal sælge DSB til vognmændene, give dem skinnerne gratis og sørge for, at de selv holder deres vogne klar og får lavet nogle sammenbundne transportsystemer, så vi får så meget som muligt derover. Bare nogle få procent ville jo være en kæmpestor gevinst, når det gælder det fysiske miljø, altså mængden, trykket på vores infrastruktur.

Generelt vil jeg sige, som jeg har sagt så mange gange før, at der selvfølgelig er mange træk i det her, der kan være ganske fornuftige, men detaljeringsgraden og lysten til at styre, det planøkonomiske element, som der ender med at blive i det, er ikke særlig befordrende. Som sagt, og det er også en gentagelse, hvis vi havde haft et regionplanernes Danmark – de der meget detaljerede regionsplaner, som i øvrigt også borgerlige partier i sin tid var med til at lave – da Lego i Billund blev skabt, da Danfoss på Als blev skabt, er det spørgsmålet, om vi overhovedet havde haft dem. Ting foregår jo en gang imellem sådan, at det er den der lille træmand, som starter med at lave dimser og legetøj og ender med Lego. Det starter med den lille smed et eller andet sted. Sådan noget kan altså godt ske, men selvfølgelig ikke i den målestok, for på den måde laver man ikke virksomheder i dag, men der kan godt ske andre og mindre ting af den slags, så noget opstår.

Det, jeg egentlig appellerer om, er, at man skal prøve at få detaljeringsgraden ned, prøve at få lidt større rummelighed i det her, men med det har jeg ikke sagt, som nogle måske vil sige, at vi ikke skal have store investeringer, at vi ikke skal have en hovedstad, som vi satser på, osv. Det skal vi alle sammen leve af i fremtiden. Når hr. Martin Glerup taler om, at vi skal op over gulvhøjde, så skal vi altså også gøre os klart, at selv om vi skal have det åbne land, landsbyen og det alt sammen til at fungere og vi skal gøre det reelle, der skal til, for at det kan