

[Steffensen]

helt dominerende transportmiddel i Danmark. Vi kan have den mening, at der var nogle steder, hvor det var formålstjentligt, at noget andet var tilfældet, men det hindrer jo altså ikke, at det er nødvendigt for ganske mange mennesker i vort samfund i det daglige for at nå til og fra arbejde at have bilen som transportmiddel. For personer udgør privatbilen jo op mod 70 pct. af den samlede transport, hvor busser er helt nede på 14 pct., tog 8 pct. og cykler 7 pct.

I den forbindelse vil jeg også takke ministeren specielt for afsnittet i handlingsplanen om cyklerne og cyklisternes forhold. Vi finder det i Kristeligt Folkeparti særdeles væsentligt, at man så konstruktivt har arbejdet for at sikre mulighederne for cyklisterne igennem de år, som ligger bag os, og vi er tilfredse med, at ministeren tilkendegiver, at der fortsat er tanker om at udbygge dette på rimelig vis. Vi er naturligvis indforståede med, at der ikke kan være anlagt cykelstier langs alle Danmarks lande- og hovedveje, men derfor må vi så meget des mere prioritere de steder, hvor vi så gennemfører en regulær cykelsti ved siden af vejbanerne.

Det er jo ikke et spørgsmål om at tilgode-se den kollektive trafik frem for den individuelle trafikform; hver trafikform skal bruges, hvor den er mest hensigtsmæssig. Her tænker jeg ikke mindst på København og i øvrigt de store byer. I Københavnsområdet har der været og bør der være et særdeles velfungerende kollektivt trafiknet.

Men ikke blot i København. Kristeligt Folkeparti er enig i, at der ude over landet bør være et tilbud om en kollektiv trafikform for personer, som ikke selv har mulighed for at eje en bil.

Det stiller os over for det problem, at der er et underskud, som skal dækkes. Det er vi klar over, men vi vil gerne gøre opmærksom på, at den kollektive trafik efter vores opfattelse må prioriteres højt og udbygges.

Der er tale om specielle forhold i København. Her synes jeg man må overveje, om man fremover skal tænke på det, som vi ser realiseret andre steder i Europa, nemlig at den indre by gøres bilfri. Vi ser jo, hvordan problemerne hober sig op, ikke bare med hensyn til parkering, men også med hensyn til miljønedbrydende faktorer. Derfor synes jeg, at det er en tanke, der må med ind i det lange perspektiv i forbindelse med planlæg-

ningen. Man kunne henvise til adskillige byer i Europa, og med Jernbanerådet har jeg haft den glæde at se sådanne byer. Man måtte konstatere, at det daglige liv i en storby uden den tætte bilisme er en kæmpefordel på en lang række områder.

Den enkelte borger kan ikke karakteriseres som hørende til en bestemt trafikantkategori, for snart er vi cyklister, snart er vi bilister, og snart bruger vi forskellige kombinationer af trafikmuligheder for at komme frem. Således kører mellem 30 og 40 pct. af alle voksne og 75 pct. af alle børn på cykel mindst 1 gang om ugen. Derfor er det rigtigt at være opmærksom på det særlige problem at sikre cyklisternes forhold så godt som muligt.

Om indenrigsflyvningen og i det hele taget flytjenesten vil jeg ikke sige meget, det har jo været inde i debatten, men jeg vil sige, at indenrigsflyvningens betjeningsforpligtelser ikke opfyldes godt nok.

Vi er tilfredse med forlængelsen af SAS-samarbejdet frem til år 2005, og vi er tilfredse med, at ministeren har fremsat forslag til koncessionslov her i Folketinget, og forventer, at det bliver vedtaget.

En sammenhængende takstpolitik mener vi er nødvendig især for vore handicappede medborgere. Her vil jeg også gerne takke ministeren for det meget positive afsnit i redegørelsen om de handicappede medborgere. Men vi burde nok overveje, om det ikke her var nødvendigt at gå et skridt videre. Det kan være nødvendigt for vore handicappede medborgere at have en ledsager med sig, undertiden i hvert fald, og man kunne foreslå, at det skulle være på gratis vilkår. Herved kunne vi få vore handicappede medborgere til at benytte de kollektive trafikmidler så meget som muligt.

Der er et behov for at flytte mere af gods-trafikken over på banen. I dag transporteres ca. 70 pct. ad landevejen, 20 pct. pr. skib og 10 pct. pr. bane – efter hvad vi har fået oplyst. Vi mener, det er nødvendigt, og vi mener af flere grunde også, det er rigtigt, at det udmærkede og sikre befordringsmiddel, som bane- eller godstrafik er, prioriteres højere.

Det er vigtigt med udbygningen af motorvejsnettet. Det er såvel det lille h som det store H, der er gjort opmærksom på i redegørelsen og handlingsplanen. Vi er tilfredse med de linjer, der dér er afstukket, men så mener vi også, at det er vigtigt at tage fat på