

[Trafikministeren]

dige investeringer og den nødvendige logistik i jernbanesystemet er tilstrækkelig god til, at man kapacitetsmæssigt kan magte den opgave, som man gerne skulle overtage på fjerntrafikkens område.

Det er klart, at det er afgørende for Den Europæiske Unions samhandel i al fald nord og syd over Alperne, hvad der sker i Østrig og Schweiz. Der er ingen tvivl om, at de schweiziske beslutninger presser det land, som søger optagelse i Den Europæiske Union, nemlig Østrig, ganske hårdt. Der er ingen tvivl om, at det medfører, at yderligere trafik, der naturligt ville køre igennem Schweiz, bliver flyttet over til transittrafik igennem Østrig.

Det er rigtigt, som hr. Ikast understregede, at der ligger en aftale om de såkaldte ecopoint, et system, hvor man har prøvet at begrænse transittrafikken i en 12-årig aftale mellem den østrigske forbundsstat og Den Europæiske Union. Det er en aftale, hvor man vil gennemføre en reduktion af udledningen NO_x foranlediget af transittrafikken igennem Østrig. Det er en udmærket aftale, som Den Europæiske Union selvfølgelig står ved, men man må vel overordnet sige, at det er vigtigt, når vi snakker trafikpolitik i EF eller i EU, så at få defineret en overordnet politik, som gælder for hele Den Europæiske Union og ikke alene er afledt af optagelsesforhandlinger med enkeltstater.

Der skal ingen tvivl være om, at regeringen er opmærksom på det problem, som Østrig har, og der er ingen tvivl om, at det også får sin fornuftige plads og sin fornuftige løsning i de optagelsesforhandlinger, som foregår, og som skal foregå i de kommende måneder. Det er jo noget, der forhandles overordnet. Det forhandles på udenrigsministerniveau, og jeg skal henholde mig hertil.

Hr. Aagaard spørger meget konkret om rute 15, og jeg har også noteret mig, at der er tale om, at der er vedtaget to anlægslove. Man kan sige, at der ikke er taget stilling til, hvad der skal ske med »det manglende stykke«, som nogle kalder det – og som nogle helst ville undvære – mellem afslutningen af motorvejene omkring Silkeborg. I den forbindelse vil jeg gerne tilkendegive her fra Folketingets talerstol, at jeg ikke er indstillet på at fremlægge nogen lovgivning vedrørende en eventuel gennemførelse af en sammenhængende rute 15, for så vidt angår det manglende stykke i Silke-

borg. Jeg synes ikke, det er en opgave, som presser sig enormt på, og som haster utrolig meget. Det ser jeg ikke grund til andet end at vi godt kan overveje. Man skal være opmærksom på, at det jo varer 5 år, inden man går i gang med det fysiske anlægsarbejde på de anlægslove, som Folketinget allerede har vedtaget.

Fru Inger Stilling Pedersen talte meget om bilens nødvendighed. Jeg er fuldstændig enig i, at det er en kendsgerning, men jo en nok så markant kendsgerning, som opstår ved det enkelte menneskes valg. Det er jo sådan, at det enkelte menneske i Danmark vælger den frihed, der følger af, at man har bilen som et transportmiddel, der er til rådighed. Halvdelen af persontransportarbejdet er persontransportarbejde i forbindelse med fritidsaktiviteter. Men det er klart, at en meget stor del er nødvendigt persontransportarbejde i forbindelse med, at man kan skifte arbejdsplads, at der er fleksibilitet og frihed til at søge arbejdet, hvor det nu engang er muligt at få arbejde, og hvor tilbudet er bedst. Der er selvfølgelig også en frihed eller en livskvalitet, som danskerne har defineret, i, hvordan de bosætter sig. Vi bosætter os ganske spredt i Danmark, og det kræver selvfølgelig et udbygget transportnet. Det er også derfor, jeg gerne vil understrege, at den transportplan, der ligger på bordet, den redegørelse, vi diskuterer i dag, er en realistisk redegørelse.

For så vidt angår cykeltransporten og dette med at gå og lade ministerbilen stå, vil jeg sige, at det gør jeg altid i forbindelse med transport mellem Trafikministeriet og Folketinget. Det kunne jeg såmænd også finde på, selv om det var et ministerium, der lå længere væk herfra. Jeg kan anbefale det. Det er en god ting, og det gør det i hvert fald lettere fysisk at holde til de debatter, der måtte være i Folketinget om trafikpolitik, hvis man anlægger det som en livsstil. Og det har jeg tænkt mig fortløbende at gøre.

Så vil jeg sige: Det kan godt være, at det er farligt at cykle, men man kan altså cykle, og det er der mange der kan gøre på de korte afstande. Man kan godt tage cyklen i stedet for at tage bilen til bageren, man kan godt tage cyklen i stedet for at tage bilen til postkassen. Det, vi taler om her, er jo ikke noget fantastisk stort og omfattende, som hr. Ole Donner var inde på i sit indlæg, sådan at regeringen nu vil