

betjeningen på stationer, yder dårligere service, undlader at foretage vedligeholdelsesinvesteringer, som burde være foretaget for år tilbage, og alle sådan nogle ting. Det er det, der i praksis fører til, at togdriften så ikke bliver et værdigt alternativ til den privatbilisme, som vokser, vokser, vokser og vokser, og som man så i øvrigt samtidig fremmer ved at bygge veje og veje og veje og veje. Det er den modstrid, der er uantagelig.

Det er også forkert, når man siger, at hensigten er, at vi nu skal have mere gods over på vandvejen, når jeg så samtidig konstaterer, at der er lavet en undersøgelse, der viser, at det maksimalt vil være 5 pct. af godstransporten, der kan flyttes over.

Det kan nok være rigtigt, hvis man tager udgangspunkt i nogle forudsætninger, der ikke kan ændres. Men de forudsætninger bygger f.eks. på bestemte dieselpriiser, de bygger f.eks. på bestemte havneafgifter, de bygger på, at der er et bestemt konkurrenceforhold mellem, hvilken type transport man vælger.

Det kan laves om, og det, vi beder om, er, at hvis det er hensigten, at det skal laves om, så lav det dog for pokker om.

(Kort bemærkning).

Poul Andersen (S):

Det er også konkret det, der står i vores dagsordensforslag her i dag, netop energihandlingsplanen, som er tæt på at skulle fremlægges til diskussion her i Folketinget. Det er den ene del af det.

Den anden del var netop også signalet om det kollektive trafiksystem, DSB's ageren i det. Lad os helt seriøst overveje, hvordan og hvorledes de ting kan gøres på en bedre måde, så vi får brugt det kollektive system bedst muligt, både hvad angår persontransport og godstransport.

(Kort bemærkning).

Jette Gottlieb (EL):

Jamen det, jeg forstår, er, at nu vil alle de geniale indfald blive fremlagt i energihandlingsplanen, og det synes jeg så jeg kan glæde mig til; jeg er et tålmodigt menneske.

Men det ville da have været meget naturligt, om man havde benyttet lejligheden i dag – hvis energihandlingsplanen er så langt fremme – til at løfte sløret for, hvilke konkrete initiativer man ville bringe frem her om mindre end en måned, så vidt jeg har forstået.

Svend Heiselberg (V):

Jeg synes, trafikministeren gav en god redegørelse for de investeringer, der allerede er foretaget, og de planer, som regeringen har på længere sigt om at forbedre mulighederne for cyklister såvel som for den kollektive trafik.

I Venstre er vi enige i, at der generelt skal foretages betydelige forbedringer på trafikområdet. Det var jo en udvikling, som startede i begyndelsen af 1980'erne.

I Venstre har vi aldrig forstået, at man accepterer, at der hvert år skal dræbes omkring 600 personer i trafikken, og at der er ca. 10.000 tilskadekomne.

Det skyldes i høj grad manglende trafikinvesteringer. Hvis der opstod en sygdom – ja, nu kan vi jo se, hvad der sker i England for tiden på grund af kogalskab, eller forleden kunne vi se det svenske hysteriske påfund, at det er farligt at spise Gaio – er vi parate til at bruge milliarder af kroner for at undgå sygdomme med dødelig udgang, endog uden at der altid foreligger nogen videnskabelig begrundelse for det.

At der dræbes ca. 600, og at ca. 10.000 kommer til skade hvert år, er en af de ting, som vi synes der skal gøre noget ved.

Vi synes også, det er ærgerligt, at vi har gjort bilen til et skatteobjekt, hvor vi kradser ca. 25 mia. kr. ind hvert år til statskassen. Det er derfor urimeligt, at der ikke bruges flere penge på at forbedre forholdene både for cyklisterne og for den kollektive trafik, men så sandelig ikke mindst for bilerne.

Jeg ved ikke, hvor mange flere vi skal have ud i trafikken på cykel. Det er i hvert fald 100 gange farligere at cykle end at tage tog eller bus. Jeg har været i Kina nogle gange, og jeg kan huske, at for nogle år siden cyklede alle i Kina. Sidst jeg var der, kunne jeg se, at der var færre, der cyklede; de var gået over til bil. Det skyldes måske, at de synes, det ikke er så farligt. Jeg har også været i Nordkorea. Der cyklede de ikke, fordi Kim Il Sung mente, at det var mere sikkert at gå. Det er vel ikke den udvikling, vi ønsker, hverken den, der har fundet sted i Kina, eller den, der har fundet sted i Nordkorea.

I Venstre synes vi, det er godt og rigtigt, at vi forsøger at få mere gods over på jernbanen, men vi kommer ikke uden om, at Danmarks geografi betyder, at lange godstransporter på bane og søtransport kun er konkurrencedygtig i begrænset omfang. Banetransporten spiller kun en beskedent rolle i den indenlandske transport. En undersøgelse af de nationale transportere, der i