

De pæne erklæringer hører vi jo også ansats til i trafikministerens tale. Vi skal bevare og udbygge kvaliteten i vores byer og passe på naturen, hedder det, og alle skal have adgang til et fleksibelt transportsystem, og alle skal have mulighed for trygt at færdes i trafikken – underforstået også dem, der ikke har bil, hvilket jo er 50 pct. af samtlige husstande.

Men når det kommer til realiteterne, ser virkeligheden lidt anderledes ud, for samtidig med de pæne ord afsættes der milliarder til udbygning af vejnettet med flere motor- og motortrafikveje, som vi ved vil generere øget person- og lastbiltrafik.

Ministeren henviser til en lang række initiativer for fremme af cyklismen, som imidlertid overvejende er taget på kommunalt niveau. At staten så har støttet igennem trafikpuljer, kan ikke tages til indtægt. Der går ganske mange trafikpuljebidrag på 30 mio. kr. for at opveje de knap 600 mio. kr., der er afsat til bare ét af de vejprojekter, der er sat på dagsordenen i år.

Hvad angår den kollektive trafik, konstaterer ministeren, at det er en god ting. Jamen det er jo godt nok, men vi har ikke meget at have den gode vilje i, når vi ser på udviklingen i den kollektive transport i praksis.

Jeg er ikke imponeret af, at der skal investeres mange penge i nye S-tog. Det skulle være sket for mange år siden, og beløbet overstiger ikke, hvad der bruges til at fylde i huller i asfalten. Man må konstatere, at al infrastruktur kræver vedligeholdelse, men det synes at komme bag på Trafikministeriet, at det også gælder togmateriel.

Samtidig med at DSB er blevet selskab, er der også pålagt DSB et rentabilitetskrav i driften, der snart synes at gælde hver eneste centimeter bane. Vi bliver derfor bragt i en situation, hvor vi måned for måned får endnu en banestrækning, som vi skal kæmpe for at beholde enten til passager- eller til godstransport. Det er en ond cirkel, som det kræver en umådelig politisk energi at bryde. Nuvel, den vilje vil vi godt lægge for dagen, og vi glæder os over, at det muligvis kan gøres i samarbejde med regeringen. Det lyder sådan i de taler, der er holdt.

Godstransporten må og skal lægges om, men det kræver en række nødvendige og modige beslutninger, både hvad angår omkostningerne ved havnedrift og prisen på vejkilometer. Hvor sender man f.eks. regningen hen, når man nu ved, hvor ufattelig meget større slidet på vejen er ved kørsel med tunge lastbiler? De eksiste-

rende baner kunne klare meget af den transport, og med en udbygning ville det gå endnu bedre, men DSB arbejder i den stik modsatte retning.

En væsentlig del af det kunne naturligvis også søtransporteres, hvis man gjorde noget for det, i et land, hvor stort set alle købstæder har en havn.

Men jeg kan forstå, at de konkrete initiativer må vi vente på til fremlæggelsen af energihandlingsplanen. Så vil jeg så sætte min lid til, at det er dér, vi får det store spring fremad.

#### Arne Melchior (CD):

Mens hovedparten af vore kolleger i aftenens anledning er hos frisøren, skal jeg prøve at redegøre for CD's synspunkter på de ting, som forespørgslen rejser.

Første del går ud på at få flest mulige til at benytte cyklen og den kollektive trafik. Må jeg erklære som sandt og dokumenterbart, at jeg er pro begge dele.

Vi er i CD glade for kollektiv trafik, men vi erkender, at den er oppe imod en næsten uoverkommelig konkurrence fra bilen, der har den fordel, at den udgør dør-til-dør-transport.

Jeg vil benytte lejligheden til at slå en pæl igennem den misforståede og forenklede påstand om, at så og så mange mennesker, når de selv skal transportere sig, eller når de skal transportere varer eller gods, står i en valgsituation mellem tog og bil. Det er ikke rigtigt. De står i en valgsituation mellem en bil eller 3 befordringsmidler for at komme til og 3 for at komme fra, hvor man kan nøjes med ét, altså bilen, hvis det er den, man vælger. For bor man ikke i spadserestand fra den station, man skal starte fra – igen hvad enten det gælder personer eller gods – og er der mere end slentreafstand fra den station, hvor man ankommer, og til f.eks. arbejdsstedet, så skal man altså have ét transportmiddel til toget, så skal man have toget, og så skal man have et transportmiddel fra toget og hen til det lager, den fabrik, det kontor eller den butik, hvor personen eller godset skal hen. Det er sandheden om denne sag.

Folk, der kører i bil – og i myldretiden kører i skridtgang på dele af strækningen – er ikke dummere end os andre. De ved godt, at toget har store fordele med hensyn til økonomi, med hensyn til miljø og med hensyn til trafiksikkerhed. Alligevel fravælger de det, fordi de altså foretrækker dør-til-dør-transporten, og fordi en meget stor procentdel af dem, hvis vi nu taler om den daglige hjem-arbejdssted-trafik, skal