

hente eller bringe børn i børnehaver, skoler osv., de skal måske have svigermor eller en bekendt med hjem, de skal måske handle undervejs, eller de skal måske bruge bilen til arbejde lidt af dagen eller det meste af dagen.

Men selv hvor det ikke er tilfældet, fravælges toget vel vidende, hvad det koster pr. km at køre i bil; det er der ingen bilist, der er uvidende om i dag. Toget fravælges, fordi bilen har disse usandsynlig store fordele, som næsten ikke er til at kæmpe imod.

Samtidig med at vi holder af den kollektive trafik, må jeg altså bekende, at det allervigtigste er valgfriheden. Det må være sådan, at enhver borger, enhver familie, ethvert firma til enhver tid til transporten vælger transportmiddel alt efter omstændighederne: Hvor lang tid er der til rådighed, er det holdbare varer, hvordan er vejret, hvor travlt har man? Prisen indgår selvfølgelig også. Der må være valgfrihed. Der må være oplysninger om, hvad det forskellige koster og i øvrigt medfører, men dernæst må der være valgfrihed.

Om cyklen kan jeg sige det samme: Jeg er pro. Jeg vil ikke tro, at der er 3 pct. af Folketingets medlemmer, der som jeg er medlem af Dansk Cyklistforbund. Jeg betaler altså hvert år mit kontingent, og jeg er i meget regelmæssig korrespondance og dialog med Dansk Cyklistforbund. Jeg skælder dem også ud, når jeg synes, de bliver for ensidige.

For sandheden er jo, at de fleste danskere er snart gågængere, snart cyklister, snart bilister, snart passagerer på tog, bus eller fly. Det er jo ikke en kamp mellem cyklister og bilister eller mellem bilister og tog- eller flypassagerer. Vi har jo alle sammen et stort antal af disse identiteter mange gange på den samme dag og i hvert fald i løbet af den samme uge.

Jeg er altså pro cykel, men jeg vil erindre om, at også bygning af motorveje hjælper cyklister ved at trække mere af biltrafikken væk fra de veje, hvor cyklister så får så meget mere sikkerhed og råderum.

En anden del af forespørgslen angår at få mere gods på tog og skib. Det er jeg også med på, men jeg må sige til hr. Tommy Dinesen, at det også her er den ulige kamp mellem i dette tilfælde lastbilen og tre befordringsmidler. Hvis udskibningsstedet, altså fabrikken, hvor en vare er produceret, eller lageret, hvorfra den skal hentes, ikke ligger lige ved en havn eller en togstation, så skal den altså først læsses og hen til skibet/toget, så med skibet/toget, så losses og

læsses igen på en ny bil og så køres frem til modtageradressen. Det er på tide, at selv alle entusiasterne indser, at det er den situation, som borgerne og firmaerne står i, når de skal vælge befordringsmiddel.

Derfor: Jeg går gerne med til mange foranstaltninger til fordel for tog og skib for mennesker og gods, men der er ikke store udsigter – og som andre har været inde på, beskattes bilen jo ganske pænt i dette land.

Nej, lad os få forsket i motorer og i drivmidler for at gøre dem renere. Lad os få forsket i en renere udnyttelse af de enorme kulreserver, der findes i Europa og i verden, og som har et langt perspektiv, som repræsenterer en gigantisk resource. Det tror jeg faktisk der er mere miljøprogram i end i disse næsten ugørlige bestræbelser, som flere af ordførerne – jeg tænker på SF's og på Enhedslistens – har talt om.

Så har jeg to små kommentarer til ministerens tale, som jo ellers var fyldig. Ministeren – det er den flotte, høje herre, der står dér! – talte i starten af sin tale om, at der er brug for en fortsat indsats i relation til færdselssikkerheden, hvilket specielt det seneste års udvikling peger på. Det tillader jeg mig at bestride. Jeg ved godt, at der skete flere ulykker og flere dødsfald i 1995 end forud – jeg kender tallene nøjagtigt, men jeg skal ikke diske op med dem her – men der er ingen beviser for, at det er en tendens.

Vi har haft en nedadgående kurve i – jeg kan ikke huske det – 20 år nu, og selv med den lille stigning, som jeg tror er en statistisk tilfældighed, der er indtruffet i de 12 måneder i 1995, kan man, hvis vi lægger stigningen i tilbagelagte bilkilometer til, ikke komme til andet resultat, end at vi fortsætter i den retning, som Færdselskommissionen og andre har angivet, nemlig i retning af færre dødsfald. De første måneder af 1996 tyder også på, at der har været tale om en statistisk tilfældighed.

Så vil jeg sige til ministeren, hvis tale jeg altså kun kan tilslutte mig og rose: Højhastighedstog i Danmark! Jeg tror ikke, vores størrelse er til det.

Hr. Tommy Dinesen fortalte, at vi har en gennemsnitsfart, som i 1997 kommer op på 122 km/t. mellem København og Århus, men det er inklusive stop. Ved vi, om de lande, som der er angivet i hæftet, også har stoppene med? Selv hvis de har, så er vi jo ikke så langt fra Irland, som har 123 km/t., Østrig, som har 126 km/t., og Finland, som har 129 km/t. som gennemsnitsfart. Og selv det store Canada har 144 km/t.