

med CO₂-udslip som resultat. Så det drejer sig også i høj grad om, hvordan man tænker samfundsmæssigt og ikke bare driftsmæssigt.

Der vil naturligvis blive problemer med privatiseringen. 25 pct. er et første skridt, som vi så det med HT; så det er formodentlig et første skridt ud på en overordentlig glat glidebane.

Nu er alt det her jo ikke noget, trafikministeren selv har fundet på. Forlægget ligger i EF-direktivet om udvikling af jernbanerne. Det gælder her som på så mange andre områder, at Danmark og de danske myndigheder har valgt at gå helt i spidsen med hensyn til at underordne vores prioriteringer Unionens.

Jeg vil godt gøre opmærksom på, at i Unionens transportplaner er der ingen tvivl om prioriteringerne. Her planlægger man 12.000 km ny motorvej – en halv gang mere, end det er lykkedes at bygge i perioden fra 1933 til 1993. Der er en investeringsplan, hvor der for hver krone – eller ecu skulle man måske sige – der investeres i en jernbane, investeres 60 kr. i motorvejsanlæg.

Heri ligger den egentlige katastrofe – der er en mangeårig tradition for, at der i Folketinget kun bliver truffet katastrofale beslutninger på trafikområdet; man kunne nævne Øresundsforbindelsen og »Niels Klim« og »Peder Paars«, for slet ikke at tale om »Ask« og »Urd« – nemlig at det bliver sværere og sværere at styrke den kollektive trafik på bekostning af den private.

Det bliver sværere at gribe ind i prioriteringerne, fordi man vil underlægge sig konkurrencevilkårene, man vil underlægge sig rentabel drift frem for social adfærd, man vil sikre sig, at man får afkast af den investerede krone, og man vil sikre sig, at man ved yderligere opdeling af hele DSB-systemet vil kunne udlicitere de bedst drevne og de mest rentable dele til højstbydende og dernæst lade de andre sejle deres egen sø.

Det turde være klart, at vi er stift imod hele dette projekt, og vi lover et aggressivt og offensivt modarbejde i udvalget.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Som en del af oppositionen i dette høje Ting vil jeg tage den trussel fuldstændig roligt. Hvis forståelsen af dette her er det, vi lige har hørt, vil jeg ikke være særlig imponeret af det øvrige, for jeg mener, at vi giver den kollektive trafik det største løft, den nogen sinde har fået, og det har den fået via EF.

Det næste er Storebæltsforbindelsen og Øresundsforbindelsen. I særdeleshed Øresundsfor-

bindelsen er det største løft for den kollektive trafik og i særdeleshed togtrafikken i Skandinavien. Det er bemærkelsesværdigt, at modstanderne isolerer sig så meget, at de ikke engang kan bare skimte ud af øjenkrogen og se, at de nordiske og de europæiske jernbaneselskaber ikke skal betale fuld pris over Øresund – det betales af bilismen. Ikke engang det har man opdaget, og så står man her og siger, at det er kampen mod bilismen! Her er det største skridt, der er taget, og det rakker man også ned. Så kan man da ikke være særlig troværdig.

(Kort bemærkning).

Jette Gottlieb (EL):

Jeg synes, det er en anelse latterligt at slå så omfattende samfundsmæssige prioriteringsforskelle hen med, at det er et spørgsmål om manglende forståelse.

Det er ikke et spørgsmål om manglende forståelse af situationen, der gør, at man kan være imod en Øresundsbro, og det er ikke et spørgsmål om manglende forståelse, der gør, at man kan være imod en privatisering; det er simpelt hen et spørgsmål om forskellig prioritering af den samfundsmæssige udnyttelse af de forskellige muligheder, der er. Og her foretrækker jeg – og det bliver jeg ved med – en kollektiv prioritering og en social prioritering frem for en rentabilitetsprioritering. Det er lige præcis det, det drejer sig om.

At påstå, at Øresundsbroen skulle være et løft for den kollektive trafik, er og bliver ren snak. Der er ikke nogen argumenter for, at man for at fremme den kollektive trafik skal bygge en motorvej. Alle de problemer, der har været fremme i diskussionen om økonomien i Øresundsbroen, viser også, at der er ikke nogen som helst argumenter for det. Det er snak!

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Nu vil jeg tilstå for dette høje Ting: Jeg har ikke mine informationer fra Ekstra Bladet. Jeg har faktisk været med til at lave hele aftalen om Øresundsforbindelsen, og den blev lavet med det formål at gavne den kollektive trafik i Skandinavien. Det var målet, og alle har erkendt, at det er det største løft for jernbanerne, der nogen sinde er gennemført. Ellers havde man aldrig fået lavet aftalerne med Deutsche Bundesbahn, Svenska Järnvägar og De Danske Statsbaner om hele afviklingen af person- og godstrafikken.