

Med den store stigningstakt, vi har i dag, er vi nødsaget til at se langt frem, og her er det gode ved det, at de, der var med til at lave aftalen, droppede alle ideologierne og sagde: Hvad kan vi skabe, der giver den bedste mulighed for Skandinavien og for Københavns udvikling?

Når man fra Enhedslistens side ikke engang ønsker at give sig bare en lille smule og sige, at det var nu slet ikke så skidt endda, men stadig væk bliver ved med at sige, at det ikke passer, for det har man læst i Ekstra Bladet, er det ikke et niveau, vi kan diskutere på. Når der er en virkelig stor forbedring, må man da indrømme det. Det taber man aldrig noget ved.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Når hr. Kaj Ikast siger, at han er en af arkitekterne bag Storebæltsforbindelsen og Øresundsforbindelsen, vil jeg godt spørge, selv om vi på torsdag skal have debatten, som vi har bedt om fra SF's side: Fortryder hr. Kaj Ikast ikke noget af det, der er sket med hensyn til Storebæltsforbindelsen, f.eks. det, at den kollektive trafik her kommer til at mangle noget i retning af ½ mia. kr. om året, fordi den ikke er rentabel?

Det havde måske været bedre, hvis man havde fulgt det forslag, som vi i sin tid fremsatte om, at man alene skulle satse på den kollektive trafik, for så havde man fået flyttet flere fra bilerne over i togene. Det er ellers det, vi normalt siger herinde at vi gerne vil, men det er ikke altid, vi efterlever det.

(Kort bemærkning).

Jette Gottlieb (EL):

Som hr. Tommy Dinesen siger, er det det, man siger herinde i Tinget, men det er ikke det, man vil. Det er også grunden til, at virkeligheden forholder sig anderledes end de besværgelser, man kommer med her.

Jeg vil godt gøre hr. Kaj Ikast opmærksom på, at ikke alle har erkendt, at det er det største løft for den kollektive trafik at få bygget den Øresundsbro med biltrafik som det væsentligste element.

Jeg har ikke mine informationer fra Ekstra Bladet og heller ikke fra Trafikministeriets korridorer, vil jeg indrømme. Men jeg har mine kilder, og de fortæller mig, at det bliver ganske overordentlig vanskeligt at få en økonomisk sammenhæng i dette projekt, der virkelig ville tilsige, at projektet kunne løbe rundt og give mulighed for overførsel af penge fra den private bilisme til den kollektive. Det passer ikke!

Arne Melchior (CD):

CD har med glæde deltaget i forhandlingerne om de lovforslag, der her er til første behandling. Vi kan støtte dem helhjertet, og jeg vil godt benytte lejligheden til at gratulere den nuværende minister, fordi det er i hans tid, disse forandringer sker.

Vi er jo ikke i mit parti vældige tilhængere af privatisering. Jeg kan godt sige tværtimod, når det gælder service og tjenester, som er landsdækkende, som angår alle borgere, og som er og bliver en statsforpligtelse, en samfundsforpligtelse og dermed en regeringsforpligtelse. Men der er muligheder i dette her. Jeg har før udtalt, at den omstændighed, at man indskyder en bestyrelse mellem virksomheden og ministeren, ikke i sig selv får noget tog til at køre bedre eller mere præcist. Men lad det nu få en chance.

Vi siger til lykke, også til DSB, som udfor dringen gælder. Jeg har på en konference for nylig med deltagelse af DSB's direktør, der også er til stede her, sagt nogle ting om DSB's fremtid, om togets fremtid, som derfor ikke nye for ham i dag, men jeg vil gerne have det sagt herfra ved denne lejlighed: Toget får en frist til at klare sig bedre, end det har gjort hidtil, og jeg taler om det både nationalt og internationalt set.

Det er en kendsgerning, at skinnetrafikken i Norden og på det europæiske kontinent år for år og årti for årti har mistet markedsandele både i personkilometer og godskilometer. Jeg har tidligere påpeget det, og jeg er ked af det, for jeg er tilhænger af skinnetrafik; den er både trafikikkerhedsmæssigt, miljømæssigt og samfundsøkonomisk fordelagtig.

Men da der skal herske valgfrihed, har forbrugerne ved, hvad man kan kalde det mest demokratiske af alle valg, valgt toget fra i uhyggelig grad. Det er jeg ked af, og jeg håber derfor, at man vil være sig bevidst, at man ikke har alverdens tid for sig til at bringe tingene i orden, således at DSB bliver så populær, som jeg ønsker, at DSB skal være.

Der er nogle togtfolk, som fryder sig, har jeg lagt mærke til, og mange har sagt det til mig. De fryder sig, jo længere køerne bliver ved indfaldsvejene til byerne og på de store motortrafikårer, der går gennem Europa. Deres tankegang er den, at jo længere køerne bliver, desto mere vil toget få en ny chance, fordi de, der står i køerne, vil lære at tage toget næste gang.

Dette er en lænen sig tilbage i en falsk forhåbning. Sådan vil det ikke gå. Bilisterne er så mange, og bilen er så gunstigt et befordringsmiddel,