

gang til, efter at forliget blev offentliggjort, er det 80 pct. af trafikken, der går den anden vej.

Alt i alt står vi over for noget, som kan vise sig at blive en god løsning, hvis det bliver rigtigt forhandlet, når vi skal til at lave detaljerne. Selvfølgelig er der altid en risiko i disse sammenhænge – det er jeg da enig i – men jeg synes, at det, der var forskellen til andre sager, var, at her var det altså valget mellem livets risiko og dødens sikkerhed, vi stod over for, fordi det virkelige var ved at køre fuldstændig dødt med natfærgen, som slugte alt.

Vi er glade for, at vi er med. Vi støtter forslaget, og vi håber også at få gode samtaler med hr. Keld Albrechtsen undervejs i det omfang, det overhovedet er muligt uden at bryde betingelserne, så vi kommer til at afskære bydere, som vi godt vil have med. Vi skal ikke komme i den situation.

Kl. 10.30

Hermed vil jeg så også sige til ministeren, at skønt det var lidt sent, SF kom ind i det, har vi været tilfredse med den behandling, vi har fået, og er meget tilfredse med, at vi også har fået tilsagn om at få cykler og cykelanhængere med, at man vil gøre, hvad man kan for at give dem de bedste betingelser, og at vi har fået den takstafale, som bl.a. Enhedslisten var med til at forhandle sammen med SF, for børn under 12 år, samt at ungdomsrabatterne også kommer til at gælde på BornholmsTrafikken.

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Ja, det med natfærgen skal jeg vende tilbage til i mit ordførerindlæg. Men det, der kalder mig herop nu, er fru Margrete Aukens kritik af den offentlige drift. Der tror jeg altså, at fru Margrete Auken måske skulle være mere forsigtig. Nu nævnte hun selv Arriva, som jo er det praktiske eksempel, vi har på jernbaneprivatisering i Danmark, og som allerede fungerer dårligt. Derfor vil jeg sige, at logikken i fru Margrete Aukens synspunkt ikke er krystalklar, og jeg går da ud fra, at hun er klar over, hvor dårlig jernbanedriften i England er blevet som følge af, at den er blevet privatiseret.

Så kan der godt være detaljer i Banestyrelsen, det kan vi da diskutere. Offentlig drift betyder jo ikke, at der nødvendigvis er ting, der ikke kan laves bedre. Men jeg håber, at Arrivasagen giver SF stof til eftertanke, og det bekymrer mig egentlig lidt, at fru Margrete Auken så stadig væk kan have den opfattelse, at en privatiseret

drift af den kollektive trafik skulle være en god idé.

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Det er rigtigt, at fru Margrete Auken selvfølgelig er optaget af, at der også bliver skabt gode muligheder for cyklisterne. Det, der så bekymrer mig lidt, er jo, at når man læser om, hvor farligt det er at være cyklist – jeg tror, der er omkring 30.000 mennesker, der kommer til skade ved cykling hvert år, og jeg tænker så på den nære forbindelse, fru Margrete Auken har til Cyklistforbundet osv. – så kunne fru Margrete Auken jo let slå et slag for dem, sådan at de kunne færdes lidt klogere i trafikken.

Jeg vil også gerne cykle, men jeg tør ikke komme ud på en cykel. Jeg er nødt til at køre i bil.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Nu skal vi ikke diskutere cykelsikkerhed. Jeg spekulerer på, om hr. Heiselberg kan cykle. Men jeg ville også, hvis jeg var hr. Heiselberg, være nervøs for at køre ud i trafikken. Det kunne være, der var nogle, der genkendte ham, og man er et let offer, hvis man kører rundt.

Så vil jeg lige sige, at jeg i øvrigt heller ikke går ud fra, sådan lige sagt til det sidste, at bornholmerne vil være særlig lykkelige, hvis vi kommer og siger, at vi ikke vil risikere, at der kommer cykler til Bornholm, fordi det er for farligt. Jeg tror, at bornholmerne er fantastisk glade for cykelturismen, som er en meget vigtig del af deres ansigt, og de har virkelig også lavet fine cykelveje på Bornholm.

Så lige til hr. Albrechtsen om jernbanedriften i England. Nu var det altså Margaret Thatcher og ikke Margrete Auken, der stod for den der udlittering, og jeg skal love for, at det er en lærestreg, som jeg tror, at selv den yderste højrefløj i Danmark synes er så skræmmende, at man aldrig, aldrig nogen sinde vil gøre det sådan, for det var virkelig et spørgsmål om at lægge det ud, så det gik øde.

De diskussioner, vi havde om udbuddet i Jylland, hang bl.a. sammen med, at det skulle laves sådan, at vi sikrede, at hovedlinjen stadig væk lå under DSB. Det er en god model, DSB arbejder efter. De havde glæde af at blive skilt ud fra Banestyrelsen, bortset fra at de har problemer med skinnerne nu, fordi de altså ikke kan finde ud af det i Banestyrelsen.