

Den næste sag på dagsordenen var:

**16) Anden behandling af lovforslag nr. L 67: Forslag til lov om amtskommunernes overtagelse af de statslige ejerandele i privatbanerne.** Af trafikministeren (Jacob Buksti). (Fremsat 1/11 2000. Første behandling 15/11 2000. Betænkning 7/12 2000).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

## Forhandling

### Svend Heiselberg (V):

Det lovforslag, som ministeren er kommet med her, må Venstre stemme imod. Det er ganske vist et lovforslag, som jeg tror at amterne er glade for, men vi har den opfattelse, at L 67 og L 68 hænger delvis sammen, og med hensyn til L 68 er det jo klart konstateret, at der er tale om, at ministeren har forsømt at aftale med aftalepartierne fra 1997, hvordan loven skulle administreres. Og som følge heraf vil vi ikke stemme for lovforslaget.

Det er nu efter min mening også en uskik, at man tager alt det underskudsgivende, man har, og skubber det over til amterne for at få orden i statens budget; det er både havne og veje og DSB og privatbaner osv. Derfor synes vi, at det er et lovforslag, som regeringen skal forsøge at få igennem sammen med de forligspartier, som står regeringen allernærmest, SF og Enhedslisten.

### Kaj Ikast (KF):

Denne regering påberåber sig at være den kollektive trafikks beskytter. Det har man i hvert fald ikke været ved det lovforslag her. Det er af samme højde, som dengang man overdrog motorvejene og øvrige veje til amterne, så staten kun har ganske bestemte motorveje tilbage.

Det vil sige, at man giver dem nogle forhold ude i privatbanerne, så de ikke kan drives videre. Hvorfor kan de ikke drive datterselskaber? Ja, så kigger vi jo på kommunalfuldmagten. Havde man nu beholdt den sædvanlige organisation, som vi har haft hidtil, kunne de køre videre. Så kunne de små samfund få lov til at have deres tog, deres busser og deres transport af gods med samme selskab.

Det fejrer man over til amterne. Man hæver amtsskatten, for det bliver man ved med at skubbe over. Derfor er det en uendelig dårlig lov, og vi vil stemme imod den, og vi vil få den lavet om, hvis det overhovedet er muligt.

### Margrete Auken (SF):

Det er lidt svært at høre, om det er en anden eller en tredje behandling, vi har nu. Der er ingen ændringsforslag til lovforslaget, og jeg har endnu ikke hørt om nogen, der har begæret det i udvalg.

Hvis det skal i udvalg igen, må vi se, om der er nogle af de problemer, der kan løses, men hvis det er tredje behandling, vi tager forskud på nu, vil jeg da bare lige gå ind i den, sådan så vi ikke behøver at tage en tredje behandling i givet fald.

Vi kan så sige, at SF støtter forslaget og håber, at den entusiasme, som først og fremmest den konservative ordfører lægger for dagen her, til bevarelse af disse baners jernbanebetjening også vil kunne mødes hos De Konservative i amterne fremover, sådan så der virkelig bliver gjort noget for, at vi kan bevare den kollektive trafik og jernbanerne i det ny arrangement.

Men SF støtter fremdeles lovforslaget, og er der mulighed for at få kigget på nogle af de problemer, som er rejst hen ad vejen, i udvalget mellem anden og tredje behandling, deltager vi selvfølgelig også i det.

### Formanden:

For at undgå enhver tvivl: Det er selvfølgelig en anden behandling, vi er i gang med, og den debat, vi er i gang med, er i øvrigt helt efter Folketingets forretningsorden, hvorefter der i § 12 står, at under andenbehandlingen, kan der fremsættes udtalelser såvel om lovforslaget i almindelighed som om de enkelte paragraffer og eventuelle foreliggende ændringsforslag. Så alt er, som det skal være, fru præsidiemedlem.

(Kort bemærkning).

### Kaj Ikast (KF):

Jeg kunne jo se på fru Margrete Auken, at hun gerne ville have sagt, at vi ikke havde støttet privatbanerne, men vi har altid stået på privatbanernes side, fordi de løfter så mange opgaver i den kollektive trafik – millioner og atter millioner – som ingen drømmer om, hvis man ikke kender privatbanerne. Og hvorfor skal man så have det ødelagt? Det kan jeg ikke forstå.

Jeg synes, at indtil 1996 havde vi en særdeles god aftale, som også var god for privatbanerne, og som også var god for staten, men så begyndte man at fedte, og det har SF været med til.

(Kort bemærkning).

**Margrete Auken (SF):**

At vi handlede i overensstemmelse med forretningsordenen, var jeg sådan set ikke i tvivl om, så det var kun et spørgsmål om, hvorvidt vi gik ind og klarede tredjebehandlingen nu, sådan så vi ligesom havde forebygget, at vi skulle have den, når den kom her sidst på ugen.

Det kan jeg ikke helt gennemskue om vi får forebygget, så lad mig bare sige, at jeg stadig væk håber, at det, som den konservative ordfører her siger, er, at det vil være højt prioriteret i Det Konservative Folkeparti at støtte disse baner, og da De Konservative endnu ikke er blasket helt af for indflydelse i amterne, går jeg ud fra, vi også dér får en støtte for, hvordan det skal komme til at gå i fremtiden.

Vi arbejder meget gerne sammen med Det Konservative Folkeparti om at støtte privatbanerne.

(Kort bemærkning).

**Kaj Ikast (KF):**

Jamen vi er nødsaget til at støtte trafikken omkring de små landsbyer, og det er jo dér, privatbanerne er. Men det er ikke gode forhold, fru Margrete Auken giver dem, det vil jeg gerne have lov at sige. Vi havde betydelig bedre forhold indtil 1996.

(Kort bemærkning).

**Margrete Auken (SF):**

Nu må vi lige styre os!

De steder, hvor jernbanerne fungerer, er dér, hvor der er mange mennesker at transportere. Og dér, hvor privatbanerne har klaret sig godt, er jo altså ikke omkring de små landsbyer ude i de tyndt befolkede områder, men hvor der er nogle ordentlige transportmængder. Og det bliver vi nødt til at satse på. Jeg går ud fra, at også hr. Kaj Ikast i fremtiden stadig væk vil se på en eller anden form for bæredygtighed i det, for han kommer ikke igennem med det over for amterne, hvis ikke det, der skal laves, i en eller anden udgave skal være bæredygtigt.

Vi støtter Lemvibanen, vi støtter de baner her. Vi håber, de kan overleve, og vi håber på stærk konservativ støtte. Der kommer stadig væk god opbakning til det fra samfundet også i

denne her sag. Men det er altså ikke en transportform, hvor De Konservative slipper levende fra at sige, at vi kører igennem de tyndest befolkede områder fremover med stor jernbanebetjening af landsbyer.

**Formanden:**

Hr. Kaj Ikast – sidste runde.

(Kort bemærkning).

**Kaj Ikast (KF):**

Fru Margrete Auken er godt inde i de her forhold, og hun ved udmærket godt, at i det øjeblik man går ind og fjerner gods eller buskørsel fra Nørre Nebel-banen, lukker den. For det er det, der holder den oppe.

Sådan kan vi tage privatbane efter privatbane. Når den nu ikke må have datterselskaber, hvor man transporterer gods og tjener hovedparten af pengene, går den ned. Hvis man ikke må køre bus i de tyndtbefolkede områder, går banerne ned. Hvis man ikke må have disse datterselskaber mere, er det ikke muligt at drive den kollektive trafik i privatbaneregioner.

**Formanden:**

Hr. Arne Melchior som ordfører.

**Arne Melchior (CD):**

Efter CD's opfattelse har landet en kompetent trafikminister. Han fylder stolen godt ud.

Med hensyn til det her foreliggende lovfor-slag, ja, det stiller han sig jo helt bag, det er klart. Det er mandfolkeagtigt gjort. Sandheden er jo, at det er arvegods, som han har overtaget, og så er han bare en fin mand at ville gøre arbejdet færdigt.

Den stol, han sidder i, har jeg også haft fornøjelsen at sidde i – på det samme kontor. Dengang hed det minister for offentlige arbejder. Da var lønnen lidt mindre, end den er i dag, arbejdet noget mere omfattende, for siden da har vi jo fået et kommunikationsministerium. Og så er der jo blevet solgt ud af alle mulige ting: Luft-havnen og DSB og posten har fået sin egen bestyrelse, og en hel masse ansvar og arbejdsopgaver er taget væk fra ministeren.

Nu vil han også gerne decentralisere de her privatbaner. Jeg sagde allerede ved førstebe-handlingen, at efter min mening er det ikke et stykke trafikpolitik, men et stykke amtspolitik, der her føres. Det kunne jo lyde tiltalende, at når man lægger privatbanerne – de såkaldte – over til amterne, vil der i højere grad blive taget loka-

le interesser, end hvis det er herindefra og altså fra den pågældende ressortminister, at tingene har en overstyring.

Her er jeg imidlertid bange for, at det forholder sig modsat. Vi er, ligesom flere af de ordførere, der har været oppe, meget interesserede i, at de tyndtbefolkede områder, de ydmyge adresser om jeg så må sige i anførselstegn, får den allerbedst mulige betjening. For det er dem, der bor på tværs af trafiklinjer, som har de længste afstande og de længste ventetider, og som der derfor skal tages mest hensyn til. Og der vil vi altså i CD være mere trygge ved, at det lå i statens hånd.

Det er meget morsomt, synes jeg, og bemærkelsesværdigt – og jeg håber, at der er nogen i medierne, der vil lægge mærke til det – at netop de borgerlige partier, som ofte og mere end CD, der er et af dem, er interesseret i at sælge fra, at fordele opgaverne frem for at centralisere dem, her er sammen om at centralisere og bevare centraliseringen, fordi vi altså ønsker, at familier, personer, arbejdstagere, virksomheder rundt omkring i landet skal få den maksimale trafikmæssige betjening.

Årsagen til, at vi altså ikke kan støtte det her forslag, er, at vi mener, at der her kommer al for megen risiko for, at de midler, der skulle bruges til denne meget vigtige trafik, vil blive omlagt eller fjernet, at pengene decentralt vil blive brugt til andre ting, fordi de i længden ikke er øremærket.

Og sjovt nok, at en CD'er skal sige det: En del jernbanelinjer kan risikere at blive omlagt til buslinjer, og det er vi altså ikke spor tilfredse med. Jeg tror ikke, det er til fordel for nogen, hverken for dem, der normalt bevæger sig på landeveje, eller for dem, der foretrækker sporene.

Så hvor meget vi end gerne vil følge trafikminister Buksti, kan vi i denne sag ikke andet end stemme imod. Vi synes, risikoen for de trafikanter, som så få tager sig godt nok af, er for stor til, at vi kan støtte det foreliggende forslag.

(Kort bemærkning).

**Margrete Auken (SF):**

Man kan have megen sympati for det, som hr. Melchior siger, men det, jeg hører Venstre og De Konservative sige, er jo ikke det, som CD siger.

For hr. Kaj Ikast vil beholde den nuværende ordning, hvor staten betaler med 80 pct., eller hvor meget det nu er, 75 pct., men hvor hele forvaltningen ligger decentralt. Det, som hr. Arne

Melchior siger, var en af de modeller, vi har arbejdet med, og som havde meget for sig, nemlig at lave et selvstændigt selskab, havde jeg nær sagt, et privatbaneselskab under centralt greb, hvor vi sikrer de her ting. Den model blev jo så bl.a. væltet i aftalen med amterne. Der kan man så diskutere, hvor klogt det var, men det er så det, vi står med nu.

Men den model, som – så vidt jeg kan høre – er den, hr. Arne Melchior agiterer for, er da ikke den samme, som den, De Konservative agiterer for. Men det vil jeg godt lige spørge om, for hr. Kaj Ikast vil bare blive ved at have pengene uden nogen som helst form for statslig indblanding i, hvordan de skal bruges.

(Kort bemærkning).

**Jytte Wittrock (S):**

Jeg har meget svært ved at forstå de taler, der bliver holdt lige i øjeblikket her i salen fra de borgerliges side.

Jeg forstår simpelt hen ikke frygten for, at noget bliver nedlagt, når man netop sikrer, at man derude både kan få relevant materiel, og at man heller ikke har lov at lukke inden for de nærmeste år.

Vi giver netop betjeningen i yderområder en chance; vi sikrer, at man kan agere, så både betjeningen og materiellet kan være af en sådan kvalitet, som også de borgere i de yderområder, som hr. Arne Melchior snakker om, har behov for og har fortjent.

Der er overhovedet ikke nogen grund til at have den frygt, så jeg står meget undrende over for det, og i øvrigt har jeg kunnet se, at der er en amtsborgmester til stede her i salen, som ikke ser spor traurig ud ved tanken om at skulle overtage sin del af opgaven.

(Kort bemærkning).

**Arne Melchior (CD):**

Fru Aukens bemærkning var vist ikke så meget et hint til mig som til eventuelt Venstre og De Konservative.

Til fru Wittrock vil jeg sige: Nej, jeg tror da gerne, at amtsborgmesteren ikke ser traurig ud. Jeg tror, han ser glad ud, for amterne ønsker sig jo netop opgaver. Det var derfor, jeg kaldte det et stykke amtspolitik og ikke et stykke trafikpolitik, for amterne ønsker jo at få pålagt nye opgaver ligesom med vejene, for at de kan vise deres berettigelse, som de i øvrigt ikke har. Så det er årsagen til, at han ikke ser ked ud af det.

Men jeg vil godt spørge fru Wittrock tilbage – man kan jo godt besvare et spørgsmål med et modspørgsmål – hvad skulle fordelene ved denne omlægning blive for den, der ønsker sig trafikeret udeomkring i landet? Hvilken togpassager bliver herefter bedre betjent eller får sin betjening bedre sikret, end det hidtil har været tilfældet? Det har jeg ikke kunnet få øje på, og det tror jeg heller ikke fru Wittrock kan.

(Kort bemærkning).

**Jytte Wittrock (S):**

Jeg må jo sige til hr. Arne Melchior, at det kan jeg faktisk godt få øje på. Der er den fordel ved, at det bliver planlagt lokalt, at koordineringen kan være i top, og når man så har en tvungen opgave, en opgave, som man ikke kan lægge fra sig, men skal løse de næste år, så er jeg helt sikker på, at den lokale betjening bliver god.

Jeg ved, at hr. Arne Melchior ligesom alle andre også ved, at der er en succes nede på Lollandsbanen, som hænger sammen med, at man dér har et materiel, der er up to date, at man også har en køreplan, som passer til folk, og at man indretter sig efter kundernes behov.

Det er faktisk en solstrålehistorie, som jeg kunne ønske kunne florere over det ganske land, og det er der mulighed for, når der er en chance for, at man kan investere i det nødvendige materiel.

(Kort bemærkning).

**Arne Melchior (CD):**

Jamen solstrålehistorien har altså kunnet lade sig gøre under den gældende ordning – ikke sandt? Vi behøver ikke denne lovændring for at få solstrålehistorier.

Det er min opfattelse, at et flertal af disse såkaldte privatbaner udfører deres arbejde udmærket. Staten har ikke været særlig rundhåndet til at hjælpe dem med materiel. Det har ærgret mig i mange år, og jeg har i mange år kæmpet for, at det skulle blive bedre. Men der er intet i den gældende ordning, som hindrer, at det kan fungere udmærket, og det har fru Wittrock netop givet et eksempel på.

Så jeg takker for min skepsis over for, om fru Wittrock kunne finde en årsag til, at loven skal laves om. Den kunne hun ikke besvare med andet end at sige, at det går jo udmærket, som det er. Så lad det dog have sit forblivende derved.

Det er vores opfattelse, at privatbanerne stort set har klaret deres opgaver glimrende. Der har ikke været klager.

Hvad er det, vi skal med den ændring, hvis ikke det netop drejede sig om amtspolitik?

**Formanden:**

Fru Jytte Wittrock, sidste runde.

(Kort bemærkning).

**Jytte Wittrock (S):**

Nu bliver jeg næsten ked af det, når hr. Arne Melchior overhovedet ikke vil høre, hvad jeg siger. Hr. Arne Melchior har en fantastisk mimik, som kan besnære enhver, men alvorligt: Chancen ligger i, at man nu skal koordinere, at man nu skal tage fat på opgaven, at der nu bliver stillet de penge til rådighed til indkøb af materiel, som man så ikke har kunnet få til de andre baner.

At man på Lollandsbanen har været først og har fået investeret på et tidspunkt før de andre behøver jo ikke nødvendigvis at være argumentet for, at man fortsatte, når man ikke har fået stillet pengene til rådighed.

Det er det, vi gør nu. Nu giver vi dem en chance, og jeg er overbevist om, at det bliver en succes, hvis man vil derude.

**Formanden:**

Fru Vibeke Peschardt som ordfører.

**Vibeke Peschardt (RV):**

Jeg må jo indledningsvis sige, at der er meget konsistens i hr. Arne Melchiors udmeldinger, for hans udmelding er jo ganske klar: Han synes ikke, at amterne skal have flere opgaver. Han synes ikke, de i sin tid skulle have haft hovedlandevejene lagt ud. Han synes heller ikke, de skal have privatbanerne lagt ud.

Det, jeg har hørt i dag, er, at der er meget konsistens i CD's meldinger til det her, for de er jo ikke overinteresserede – for at sige det på den måde – i amternes bevarelse, men har nogle andre interesser. Derfor synes jeg, at hr. Arne Melchiors argumentation hænger meget fint sammen med, hvad CD i øvrigt mener om det her.

I Det Radikale Venstre har vi en lidt anden indgang til det lokale selvstyre, og vi er godt klar over, at amterne, der altså får næsten 1 mia. kr. med ud, hvis de i øvrigt udnytter de lånrammer, de får til materiel osv., får mulighed for som ansvarlige lokale at drive de her baner videre.

Det synes vi er en god idé, og det, vi har set op i gennem 1990'erne, hvor CD jo sammen med bl.a. Det Radikale Venstre har været deltager i

adskillige trafikforlig, har jo været, at hver eneste gang er privatbanerne af en eller anden grund blevet sorteper. Der har ikke været reel vilje til at finde de penge enten hos trafikministeren eller hos andre, de er i hvert fald blevet skubbet ud i rammeaftale efter rammeaftale, og først nu er der altså en løsning med penge på.

Det, der er mit egentlige ærinde her ved anden behandling af lovforslaget, er at sige: Der er stadig væk problemer i det her lovforslag.

Det er sådan ifølge nogle henvendelser, jeg har fået fra baglandet og fra forskellige privatbaner, at der vil være problemer med at køre de selskaber, der i dag arbejder sammen med privatbaneselskaberne, videre som f.eks. busselskaber, og da det er små selskaber, og da deres økonomi også fremover antagelig vil være trængt, uanset om de får nyt materiel og flere kunder, ja, så er der en idé i at se på, om vi kan forbedre lovforslaget, f.eks. ved at give amterne nogle længere frister og nogle bedre muligheder.

Jeg vil derfor gerne bede om, at lovforslaget efter andenbehandlingen kommer tilbage til udvalget, og så må vi jo se på, om vi kan få nogle løsninger på det.

(Kort bemærkning).

**Kaj Ikast (KF):**

Når nu Det Radikale Venstre pegede på et af de problemer, jeg trak frem, kunne fru Peschardt så ikke tage et andet problem frem også? Det er godsbanen.

Hvor mange af disse tjener til dagen og vejen med gods? Bare tag Nørre Nebel-Banen, som har den største indtægt på grund af godset. Og DSB har aldrig nogen sinde ønsket at køre fra Varde til Oksbøl, til Nørre Nebel, til Nymindesgab og tilbage igen eller køre med de store militærtransporter, der går fra Varde og til Oksbøl.

Dér står vi lige pludselig med et hul, for fru Peschardt må jo nok vide, om sådan et kommunalt selskab kan køre med godset derude. Må det? Er det ikke derfor, man laver det om til et selskab inden for amterne i stedet for de selskaber, vi har i dag?

Hvis man havde beholdt den selskabsform, så måtte det nemlig have kørt videre med både gods og med busser, men det er, fordi man laver det om, at det ikke kan lade sig gøre mere.

(Kort bemærkning).

**Arne Melchior (CD):**

Fru Peschardt har da ganske ret i sin fremstilling af CD's indgang til emnet, den er helt korrekt,

men vi er dog ikke mere halsstarrige, end hvis vi kunne se, at det ville blive en fordel for den lokale jernbanetransport, så havde vi da ikke spor imod, det gik over til amterne, men det er fordel, vi ikke kan få øje på.

Jeg er også glad for konstateringen af, at Det Radikale Venstre og CD faktisk igennem årene har set og den dag i dag ser grundlæggende ens på disse ting, og dér ligger nemlig hovedforskellen mellem mit syn og fru Wittrocks syn.

Det er vores opfattelse, at de privatbaner, som jo har bestyrelser, der er lokalt valgte, ikke behøver at korrekteres ved at blive puttet over til amterne.

Så vil jeg endda til slut sige til fru Peschardt, at jeg ikke kan få øje på, at der er kommet flere penge – fru Peschardt mente, det var en fordel, at de nu fik flere penge – jeg kan ikke se, der kommer flere penge.

Forhåbentlig kommer der det første par år ikke færre penge, men efterhånden er der en stor risiko for, at disse privatbaneselskaber bliver udsultet, og det er det, vi frygter og faktisk tror vil ske.

(Kort bemærkning).

**Vibeke Peschardt (RV):**

Først til hr. Arne Melchior: Altså der er jo stillet penge eller i hvert fald lånemuligheder til rådighed for amterne, oven i købet på en sådan måde, at amterne og amternes trafikalskaber kan foretage de materialeanskaffelser, som man jo i 10 år har ventet på i privatbanerne, og det synes jeg er en stor fordel.

Jeg fik ikke svar og ønsker det sådan set heller ikke, for nu er det forgangne jo, om jeg så må sige, gået, men der har jo aldrig været virkelig politisk vilje til at skaffe de her milliarder eller i hvert fald den milliard, der stort set skulle til for at opgradere det her, og det er selvfølgelig forståeligt, hvis man prøver at se, hvilke ønsker jernbanen i øvrigt har.

Til hr. Kaj Ikast: Grunden til, at jeg beder om at få sagen tilbage i udvalget, er jo netop, at jeg kan se, der er nogle problemer, og jeg vil meget håbe, at hr. Kaj Ikast og hans parti vil stemme for lovforslaget, hvis vi får løst disse problemer.

(Kort bemærkning).

**Kaj Ikast (KF):**

Jamen det er så smukt af Det Radikale Venstre, at det giver lov til, at amterne må låne noget mere.

Jeg kan se, at i Sønderjyllands Amt er der et meget stort underskud i trafikskaberne i forvejen. Nu skal de låne; så får de et større underskud.

Jeg har lige fået bekræftet af min højtærede kollega, hr. Henning Grove, at der også i Viborg Amt er et stort underskud på ca. 120 mio. kr. Det skal altså være større, fordi amterne skal lånefinansiere. Så bliver der være højere amtskatter, og så kører den igen.

(Kort bemærkning).

**Vibeke Peschardt (RV):**

Til hr. Kaj Ikast: Det har jo altid været sådan, at bl.a. privatbanerne og andre infrastrukturejere og -forvaltere har fået stillet penge til rådighed i et omfang, som aldrig nogen sinde kunne forrente sig, for nu at bruge den der terminologi, og jeg står her i øjeblikket med et brev, der handler om privatbanernes gæld og staten, amterne og kommunernes rolle i det her.

Der lægges jo også op til i lovforslaget, at gælden, der er opbygget over en række år, bliver eftergivet, og mon ikke også det vil ske på samme måde i fremtiden?

**Formanden:**

Hr. Søren Kolstrup som ordfører.

**Søren Kolstrup (EL):**

Ja, det er jo en bemærkelsesværdig debat. Med det her forslag sikrer man sig, at de tidligere privatbaner får nye investeringer, men man sikrer sig også mod nedlæggelse de første 5 år, og selv i de næste 10 år derefter vil det være mere end vanskeligt at nedlægge dem, altså økonomisk torskedumt at gøre det. Det er en begyndelse til alle de borgerlige kræfter, der har kaldt de her tog for museumstog. Det kan ikke længere lade sig gøre at kalde dem museumstog.

Så kan vi konstatere, at siden førstebehandlingen er gældsproblemet løst. De her baner kan arbejde uden for eget net. Men tilbage bliver ét spørgsmål, og det er et hjørne, som hr. Kaj Ikast havde fat i. Det er nemlig rigtigt, at der er ét hjørne tilbage, og det er spørgsmålet om, hvad der sker med godsdrift og busdrift, som man nu efter det her lovforslag ikke skal integrere i den øvrige drift, men lægge over i selvstændige daterselskaber.

Det er klart, at dér er et problem, og det er på den baggrund, Enhedslisten ønsker, at det her spørgsmål kommer tilbage til udvalget, og at vi får en tillægsbetænkning, der sikrer, at godsdrif-

ten og busdriften kan fortsætte fuldstændig intakt, og at man ikke på nogen måde bliver afhængig af tredje investor, f.eks. en privat investor. Enhedslisten er ikke til privatisering af godsdriften. Enhedslisten er ikke til privatisering af busdrift. Det er rigtigt, at vi skal have løst det problem, og det glæder mig da i øvrigt, hvis de borgerlige kræfter på dette punkt er imod privatisering; meget interessant, meget interessant.

(Kort bemærkning).

**Svend Heiselberg (V):**

Jeg vil tro, at ministeren synes, det er en lang debat om det her. Det plejer vi jo heller ikke at have, når det drejer sig om trafikspørgsmål og jernbane. Men det var jo ministerens forgænger, der valgte at føre forhandlinger med Enhedslisten og Socialistisk Folkeparti, og derfor giver det jo lidt problemer.

Men hr. Søren Kolstrup er jo en meget snu mand, og derfor fik man jo lavet det sådan, at man nu sikrer sig 5 år. Det er vel den tid, som hr. Søren Kolstrup i alt kan sidde i Folketinget, og der skal man så køre med privatbaner. Derefter er man såmænd ligeglad med det.

Det, vi er optaget af, er jo at sikre, at vi får en ordentlig løsning, og det kunne man have fået, hvis det var sådan, at den tidligere trafikminister havde lavet aftaler med os i stedet for at smide os ud. Men nu er det jo blevet ministerens lod at skulle lave aftaler med Enhedslisten.

Jeg siger: Velbekomme!

(Kort bemærkning).

**Kaj Ikast (KF):**

Ja, jeg kan godt forstå, at hr. Kolstrup er lidt forvirret.

Det er første gang i de par år, jeg har været i Folketinget, at jeg modtager udvalgsbilag under forhandlingerne, og efter forhandlingerne startede. Og jeg vil gerne sige: Jeg ønsker ikke at modtage dem.

Det må være således, at behandlingen i dette høje Ting er bare nogenlunde. Et er, at lovforslaget er ganske ulæseligt – også mange uden for dette hus har klaget over, at de ikke kan finde ud af at læse det – men når vi begynder at få udvalgsbilag midt under det hele, så kan jeg ikke deltage i diskussionen mere, må jeg sige til hr. Kolstrup, for der må stå noget af det, som hr. Kolstrup henviser til, i de bilag, der lige er delt rundt.

(Kort bemærkning).

**Søren Kolstrup (EL):**

Jamen det er også netop derfor, at jeg ønsker det tilbage i udvalget, så hr. Kaj Ikast kan se alle dokumenter. Jeg synes også, det er interessant at drøfte datterselskabsspørgsmålet med hr. Kaj Ikast, så vær ganske rolig.

**Trafikministeren (Jacob Buksti):**

Jeg må jo sige, at dansk politik er en forunderlig størrelse. Et er, at trafikpolitiske debatter er en selvstændig udfordring for ens humoristiske sans, noget andet er, at det somme tider kan være svært at finde ud af, hvad der er op og ned, hvad der er højre og venstre, hvad der er revolution, og hvad der er reaktion, når det drejer sig om trafikpolitik. En af mine forgængere konstaterede, at en af de stærkeste drifter var jernbanedriften. Jeg tror, han skulle have sat »privat« foran, for så ville den i hvert fald være endnu stærkere.

Dernæst er det jo helt forunderligt at høre partier, som normalt kæmper for det kommunale selvstyre, amternes kompetence osv., udtale sig med en sådan grad af mistillid til, om man er i stand til at håndtere spørgsmål lokalt og regionalt. Her tænker jeg slet ikke på hr. Arne Melchior, som vil have, at det hele skal centraliseres i staten. Det er da et synspunkt, som er klart, men jeg troede, at det var sådan nogle, vi andre betonhoveder skulle gå rundt og forvalte.

Det er jo ikke sådan, at det er trafikministeren, der har skullet lave aftaler med SF og Enhedslisten. Nej, de aftaler blev lavet i forbindelse med sidste års finanslov. Det ved de borgerlige partier godt. Og da var det jo sådan, at man deltog i forhandlingerne, og der blev – så vidt jeg er blevet orienteret – holdt snesevis af forhandlingsmøder, som resulterede i, at man gik fra forhandlingerne. Derfor er det heller ikke rimeligt, når man selv er gået, at komme og påstå, at det er et forligsbrud, når der laves aftale med dem, som nu engang blev ved bordet.

Nej, det har været min lod – det pointerede jeg også under førstebehandlingen – at lave aftaler med Amdradsforeningen og Hovedstadens Udviklingsråd og med Privatbanernes Fællesrepræsentation. Og det lykkedes. Og derfor synes jeg, det er en meget interessant diskussion, man kan have i partiet Venstre, da man har et fremtrædende medlem af Amdradsforeningens bestyrelse og af Hovedstadens Udviklingsråd, som er en af dem, der skal sidde og forvalte disse privatbaner i det nye regi, vi får i fremtiden, nemlig

Venstres næstformand hr. Lars Løkke Rasmussen.

Men som sagt: Jeg kan blot konstatere, at man hos Venstre og De Konservative har en sådan grænseløs mistillid til, hvad Venstres og De Konservatives medlemmer af amtsrådene udeomkring i landet kan finde på, for det kan da ikke være rigtigt, at man er bange for, hvad de gør i Ringkjøbing Amt og i Ribe Amt, hvis man i en sådan grad er forkæmper for den kollektive trafik, som vi nu har hørt fremtrædende trafikpolitikere fra både Venstre og De Konservative sige heroppefra.

Jeg mener da faktisk netop, at Venstre og De Konservative burde være helt trygge ved, at netop disse amter, som – så vidt jeg ved – har et borgerligt flertal bestående af bl.a. de to partier, er i stand til at forvalte disse fremragende synspunkter og ikke vil løbe med den slags løs, revolutionær snak, som hr. Søren Kolstrup fra Enhedslisten indimellem beskyldes for at gøre.

At det også er sådan, at man har et rimeligt afslappet forhold til kommunalfuldmagten, som man mener vi også skal sådan se stort på, synes jeg også er interessant. Det er ikke det, vi ellers hører i andre sammenhænge, når vi diskuterer, hvordan og hvorledes offentlige opgaver skal håndteres; men nu er det altså åbenbart sådan, at det gør ingenting med den.

Så er jeg selvfølgelig glad for hr. Arne Melchior's pæne ord om det arvegods, som jeg har overtaget, hvor lønnen var mindre, da hr. Arne Melchior var der, og arbejdet større.

Nu er det jo sådan, at lodden som trafikminister er sådan, at selv om man laver selskaber, så er det ikke sådan, at jeg har mistet ansvaret. Tværtimod er det sådan, at jeg har mistet indflydelsen, men stadig væk har ansvaret.

Det, jeg bare mener, at Venstre og De Konservative og CD i den her sammenhæng helt overser, er, at hele øvelsen går ud på at styrke netop trafikbetjeningen i de tyndt befolkede områder. Det, man overser, er de fordele, der er ved, at man integrerer trafikbetjeningen i den trafikbetjening, amterne har i forvejen, og i den betjening, der foregår hos de nuværende privatbaner.

Det er derfor, at vi i den aftale, som er indgået med SF og Enhedslisten, har givet muligheden for, at amterne kan løfte opgaven med privatbanerne, så det er sådan, at man er i stand til at få en effektiv betjening af de pågældende områder.

Det er også sådan, at der åbnes muligheder for, at man kan udbyde – og det har jeg da for-

stået at i hvert fald Venstre og De Konservartive indimellem er tilhængere af – privatbanerne i samlet udbud med DSB's sidestrækninger, så man netop i modsætning til det, vi har haft tidligere, får en fuldstændig sammenhængende trafikbetjening i disse områder. Og det mener jeg faktisk burde være i de pågældende partiers interesse.

Så vil jeg bare sige, at der er nogle talere – fru Vibeke Peschardt, hr. Søren Kolstrup og også hr. Arne Melchior og hr. Kaj Ikast – der har været inde på problemerne vedrørende den krævede udskillelse af jernbanegodskørsel i selvstændige selskaber og kravet om nedbringelse af amtskommunernes bestemmende indflydelse i disse selskaber.

Vedrørende bustrafik indeholder den gældende lovgivning allerede krav om, at denne trafik forestås af et selvstændigt selskab.

Privatbanernes koncessionerede trafik omfatter i dag såvel passager- som godskørsel. Så længe der køres på det koncessionerede net, er der således intet krav om, at amtskommunen ikke må have bestemmende indflydelse, heller ikke, hvor godskørsel sker i et datterselskab.

Hvor et datterselskab driver godstransport ud over eget net – altså ud over eget net – skal amtsrådenes bestemmende indflydelse nedbringes inden for en rimelig tid. Det kan ske ved, at man lader en tredjepart blive medejer af selskabet, eller ved, at et antal private godsselskaber fusionerer, således som lovforslaget åbner mulighed for, for på den måde at undgå, at ét amtsråd får bestemmende indflydelse.

Regeringen finder ikke, at det er muligt at fravige kommunalfuldmagten. Men for at sikre en fornuftig håndtering af både udskillelsen af godsselskaber og nedbringelsen af den amtskommunale indflydelse i datterselskaber, som driver gods- eller bustrafik, vil jeg stille et ændringsforslag om en overgangsbestemmelse, der giver privatbanerne og amtskommunerne ro til at finde gode løsninger og gennemføre disse, således at de krav, der følger af kommunalfuldmagten og af konkurrencehensynene, først skal være opfyldt inden udgangen af 2004.

(Kort bemærkning).

**Kaj Ikast (KF):**

Jeg takker ministeren for, at vi er kommet så langt. Men jeg vil gerne sige, at ministeren er direkte galt afmarcheret. Disse privatbaner har i årtier været drevet af lokale bestyrelser, som har en meget snæver kontakt til dem, der bor i om-

rådet, og derfor har man fået et effektivt trafiksystem, som lige passer til området.

Hvis man gennemgår rapporten om privatbanerne, vil man se, at den billigste pris pr. kørt km overhovedet findes ved privatbanerne. Der er ikke en eneste af DSB's ruter, der kan komme på samme niveau. Og det er privatbanerne som helhed, der er de billigste.

Derfor er der nogle ting, som tiltaler os meget: nærheden og billigheden. Det er da ikke uvæsentligt, når folk samtidig er meget tilfredse.

Det her er i hvert fald åbningen for en kinesisk æske, inden alle disse selskaber kommer på plads. Det vil jeg gerne advare imod.

(Kort bemærkning).

**Arne Melchior (CD):**

Trafikministeren fortsætter jo med at være mandfolk, men han behøver ikke at spille stærk mand, for han er jo stærk i forvejen, så det behøver han ikke at spille.

Når han siger, at forhandlingerne lykkedes: Ja, det tror da enhver, for regeringen og amterne var jo enige i forvejen. Det var jo dem, der lå bag den aftale, der blev indgået i slutningen af 1999. Og privatbanerne var jo så ilde farne, for de vidste jo, at der var flertal imod deres interesser i Folketinget, så de havde ikke noget andet valg end at komme bedst muligt fra det.

Så siger trafikministeren, at CD vil centralisere det hele. Nej, det vil vi ikke. Der er nemlig det mærkelige ved det – det lyder måske lidt paradoksalt, men det er ikke desto mindre rigtigt – at når amterne nu sættes ind, så falder statens indseende med det og interesse for det, og det bliver til uheld for de små ydmyge pladser og steder. Og ministeren har jo selv givet en pudsig karakteristik af sin egen lov: Han siger, at han mister indflydelse, men beholder ansvaret. Det er da ikke nogen god lov, der giver en instans, altså ministeren, ansvaret for noget, som han mister indflydelse på.

(Kort bemærkning).

**Trafikministeren (Jacob Buksti):**

Jeg vil gerne sige til hr. Arne Melchior, at det var et svar på hr. Arne Melchior's første indlæg, hvor det var sådan, at der var en masse ting, der var blevet lavet til selskaber. Derfor var ansvaret taget væk fra ministeren. Det var det, jeg svarede på. Det var ikke dette lovforslag. Det er nemlig meget klart. Her kommer ansvaret over til amterne, som også hr. Arne Melchior selv er



inde på. Det kommer helt væk fra ministeren, og det er derfor, jeg er så glad for det.

Så vil jeg også bare sige til hr. Arne Melchior, at hr. Arne Melchior sagde i sit første indlæg, at man kun kan få det trygt, når alt ligger i statens hånd. Staten er bedst, sagde hr. Arne Melchior, til at drive privatbaner. Staten er bedst til at drive privatbaner! Tænk bare: Staten er bedst til det private. Det synes jeg er interessant.

Så vil jeg bare sige til hr. Kaj Ikast: Jeg synes igen, at det er sådan, at hr. Kaj Ikast siger, at privatbanerne er drevet af lokale bestyrelser, som har et bedre lokalt kendskab, men jeg har hele tiden opfattet det sådan, at amterne har et lokalt kendskab, og at det er derfor, vi skal lægge ting ud til amterne. Hvorfor kan det være, at Privatbanernes Fællesrepræsentation faktisk accepterer det her og faktisk mener, at det er et løft? Det hænger ikke sammen. Det eneste, hr. Kaj Ikast dokumenterer her, er, at hr. Kaj Ikast er konservativ i den forstand, at der ikke skal gennemføres ændringer.

#### Formanden:

Hr. Kaj Ikast en kort bemærkning. Og så tror jeg, vi vil til at runde af nu.

(Kort bemærkning).

#### Kaj Ikast (KF):

Selv om jeg er gift med et amtsrådsmedlem, er det nu ikke mig, der går ind for amterne. Her vil jeg gerne sige, at ministeren har misforstået noget meget kraftigt. Jeg mener, at det er et direkte tilbageskridt at gå fra en bestyrelse, der er lokal, til et amtsråd. Der er en meget stor forskel.

Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslaget overgik derefter til tredje behandling.

#### Afstemning

##### Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til fornyet behandling i Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

**17) Anden behandling af lovforslag nr. L 89: Forslag til lov om ændring af lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner og amtskommuner. (Forhøjelse af tilskuddet til særlig vanskeligt stillede kommuner og af tilskuddet til kommuner, der modtager asylansøgere).**

Af indenrigsministeren (Pia Gjellerup, fg.).  
(Fremsat 10/11 2000. Første behandling 17/11 2000. Betænkning 6/12 2000).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Lovforslaget overgik derefter til tredje behandling.

#### Afstemning

##### Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

**18) Anden behandling af lovforslag nr. L 90: Forslag til lov om ændring af lov om integration af udlændinge i Danmark (integrationsloven). (Ændring af reglerne om rådighedsforpligtelse og sanktioner ved udeblivelse fra introduktionsprogrammet).**

Af indenrigsministeren (Pia Gjellerup, fg.).  
(Fremsat 10/11 2000. Første behandling 17/11 2000. Betænkning 7/12 2000).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Lovforslaget overgik derefter til tredje behandling.