

[Inger Stilling Pedersen]

hvor det nu er, og ikke kan komme videre. Men får man dette gode samarbejde i stand, kan det være til glæde både for DSB og for privatbanerne.

**J. K. Hansen (S):**

For at der nu ikke skal blive diskussion om, hvorvidt Socialdemokratiet har mere end én ordfører, skal jeg sige, at vi har det sådan i Socialdemokratiet – og det er jo ubestrideligt langt det største parti i Folketinget – at har vi noget på hjerte, kommer vi frem med det uden for ordførerrækken. Vi har én ordfører, men vi forbeholder os også vores ret til, at vi som privatister kan komme herop og sige, hvad vi har på hjerte.

Jeg bemærkede i ministerens besvarelse, at ministeren nævnte, at en eventuel togordre fra privatbanerne skulle ud i EF-licitation. Jeg er da enig i, at det skal en sådan ordre fra den 1. januar 1993. Så kunne jeg sige, at andet kan måske næppe nås. Og dog, må jeg sige – det har andre ordførere også været inde på – at det kunne det måske godt, for jeg har bragt i erfaring, at andre EF-lande som f.eks. Frankrig, Italien og Tyskland har haft gruelig travlt med at anbringe store togordrer hos deres nationale togproducenter op til dette skifte, altså den 1. januar 1993. Jeg kunne da spørge ministeren – det kunne jeg gøre her i dag – om ministeren har samme erfaring, som jeg har, nemlig at de store lande så sandelig beskytter deres egen togproduktion. Dette spørgsmål skal jeg nok stille skriftligt i Trafikudvalget til ministeren, så vi kan få det ordentligt belyst.

Men i øvrigt er mit ærinde med at stille dette spørgsmål, at det ikke skal gå helt så galt, som det efter min mening er gået derved, at Danmarks største togordre, nemlig ordren på S-togene, er blevet givet til en udenlandsk togproducent. Derfor vil jeg gerne her i dag spørge den danske trafikminister: Når der skal gives en ordre på en togproduktion til de danske privatbaner, når dette udbud vedrørende materiel til privatbanerne måtte blive aktuelt – og for min skyld må det gerne komme inden den 1. januar 1993, således at man ikke var med i EF-reglerne, på samme måde som Frankrig og Tyskland og Italien gør det – vil ministeren så være behjælpelig med, at en dansk togproducent i hvert fald får en reel chance for at kunne være med?

Jeg håber, det bliver snart.

**Bilgrav-Nielsen (RV):**

Jeg vil gerne på Det Radikale Venstres vegne sige, at vi er meget tilfredse med, at der nu fra ministerens side lægges op til en 4-års-aftale om økonomien og driften af de private baner. Det er, som det er sagt af mange før mig, en lang historie; der har været langvarige diskussioner om, hvorledes fremtiden skulle forme sig, og i hvilken takt der kunne blive plads til nye investeringer. Nu har vi rammerne for den ny tid, vi har rammerne for, hvad der er nødvendigt både på driftssiden og på anlægs-siden, og i disse timer foregår der forhandlinger om finansloven for 1993, hvor privatbanernes økonomi også er til forhandling.

Af den årsag skal jeg ikke ved denne lejlighed nævne tal – det tror jeg ikke ville være klogt – men der er, forstår jeg, en generel, bred interesse i Folketinget for nu at fastlægge linjerne, og det er meget væsentligt, også nogle linjer, der rummer nogle investeringer, som betyder, at vi får en kontinuerlig fornyelse, optimering af de private baner. Det er nødvendigt; alt andet ville være i modstrid med de erklærede interesser, der også er kommet fra Folketingets flertal, om at styrke den kollektive trafik.

Med disse ord kan jeg også give tilslutning til den foreslåede dagsorden.

**Henning Gjellerod (S):**

Med formandens tilladelse vil jeg gerne komme med et privat indlæg om en privatbane, som ikke er privat. Et par ord om VLTJ, der står for Vemb-Lemvig-Thyborøn-Jernbane, kendt som »Lidenlund Jernbane«. I Gantriis' tegneserie køres der endnu med damp, og toget er altid forsinket. Nutidens VLTJ er et velholdt skinnelegeme og nogle udmærkede skinnebusser, der kører til tiden. Inden så mange år skal de dog fornys, hvis banen skal fortsætte. VLTJ er også et samvittighedsfuldt og udmærket værksted, der i parentes bemærket sagtens kunne passe flere tog, og det er en enkel og ubureaukratisk administration. Stationerne er gennemgående ubemandede, og togene er enmandsbetjente, som hr. Helge Sander også har gjort opmærksom på.

Banen er infrastruktur i et hjørne af Nordvestjylland, der er ramt af fiskeriets krise og talrige virksomhedslukninger, så arbejdsløshe-