

[Henning Gjellerød]

den er fortvivlende. Banen benyttes foruden til persontransport også til godstransport, især til og fra kemikaliefabrikken Cheminova.

Besparelser i en størrelsesorden, der vil være til nytte for staten, vil uvægerlig føre til en nedlæggelse af banen. Spørgsmålet er, om det er klogt – arbejdsløsheden bliver i hvert fald ikke mindre af det.

Det nordvestlige hjørne af Ringkøbing Amt, der udgøres af Lemvig Kommune og Thyborøn-Harboør Kommune, udviser i disse år symptomer på at være udkantsområder. En afvikling af banen vil forstærke disse symptomer.

En københavnsk kommune har også sine problemer med økonomien, dalende beskæftigelsesgrundlag, arbejdsløshed m.v. Næppe mange har vel tænkt sig at afvikle infrastruktur – f.eks. S-togene – af den grund. Ikke engang i Nordvestjylland tænker man på sådan noget.

Af de forhandlinger, der er foregået her i eftermiddag, kan jeg forstå, at der nu skabes ro om privatbanernes drift og fornyelse af togmateriellet. Det vil jeg gerne sige tak for.

Trafikministeren (Ikast):

Hr. Risgaard Knudsen konstaterede, at det i dag er den 25. november 1992, og deri vil jeg gerne give ham ret, men deri ligger også, at der ikke er licitationsregler i EF, der pålægges brugt før 1. januar 1993; dog må man i medfør af Romtraktatens artikel 7 ikke tage særlige hensyn til dansk arbejdskraft, jf. Storebæltsklausulen.

Hr. Arne Melchior talte om udbudsmaterialet. Dertil vil jeg gerne sige, at jeg sandelig heller ikke håber, at privatbanerne i deres udbudsmateriale glemmer de handicappede. Ligesom det har været tilfældet ved alle andre tog-, bus- og bilindkøb i Danmark i de senere år, skal de være handicap- og gangbesværetvenlige.

Hr. J. K. Hansen spørger, om jeg vil være privatbanerne behjælpelig med, at de kan få et udbud eller en licitation, og dertil vil jeg svare ja. Om det så kan nås, ved jeg ikke, da jeg ikke er klar over, hvor langt privatbanerne er i deres forhandlinger om eventuelt køb af tog; det må tiden afgøre.

Hr. J. K. Hansen sagde, at udenlandske firmaer har placeret ordren i deres egne hjemlande. Det er ikke helt korrekt, men det skal jeg

gerne svare på skriftligt. Det har været således, at vi aldrig tidligere i Europa har set en forvirring med hensyn til afgivelse af togordrer som den, vi har set i de sidste år. Nordmændene købte deres tog i Tyskland, finnerne i Italien, tyskerne i Belgien, italienerne i Spanien. Men jeg skal sende en total liste over det; så vil hr. J. K. Hansen se, at det ikke er så enkelt, som det har været. Men hvis privatbanerne ønsker det, vil vi selvfølgelig altid gerne hjælpe til med hensyn til udbud.

Helge Mortensen (S):

Der er kun et par spørgsmål, jeg vil tage op her i anden omgang. Det ene er til hr. Fischer, der også refererede pressemeddelelsen fra finansministeren i går. I den forbindelse bliver jeg nødt til at præcisere, at de 120 mio. kr. over 4 år, som både staten og amtet skal finansiere, er for lidt til at skaffe tog til privatbanerne.

Jeg har bemærket, at der i den rapport, som vi fik i morges, i det billigste af de alternativer, der er opstillet, er kalkuleret med, at 26 togsæt inden år 2000 koster et samlet beløb på 700 mio. kr. Kommunernes og amternes andel i dette her vil, så vidt jeg kan beregne, være 210 mio. kr. Så er statens andel 490 mio. kr. for det billigste af de alternativer, der står i rapporten, og derfor er de 120 mio. kr. over 4 år langtfra tilstrækkeligt.

I anledning heraf og af hr. Bilgrav-Nielsens indlæg om, at der i dette øjeblik forhandles om disse rammer, vil jeg gerne sige, at den tilsyneladende udmærkede rapport, som jeg ganske vist ikke har haft lejlighed til at læse, giver os svar på nogle af de spørgsmål, vi har stillet over flere år. På baggrund af, at der er en politisk vilje til at indgå en fornuftig aftale, hvor også antallet af tog til privatbanerne bliver lagt fast, vil jeg tilråde, at vi hurtigst muligt kommer i gang med en drøftelse af en 4-årig aftale om investeringspotentialet, og at man lader det være uafhængigt af nogle øjeblikkelige forhandlinger i Finansministeriet, som vel i det store og hele kun har nogle bruttotal til formål. Det er vel sådan, at vi har lov til at fastlægge en trafikpolitik på grundlag af de oplæg, vi får i Trafikudvalget, og på grundlag af de beslutninger, som der tilsyneladende er enighed om i Folketinget. Og jeg vil stærkt anbefale, at det bliver kursen for de drøftelser, vi skal have i fremtiden.