

Der er ikke logik i det her, må jeg sige til ministeren.

Margrete Auken (SF):

Det her ser jo altså ud til at kunne blive en følge-ton. Hvis De Konservative vil ophæve loven ved et regeringsskifte, har jeg egentlig svært ved helt at se for mig, hvordan man skal gøre det, for der indgår jo altså en masse statspenge også i den gamle privatbaneordning.

Vi sad med en konstruktion, som jeg tror også hr. Kaj Ikast er enig i var, skal vi kalde det, tung, hvis vi nu sådan skal lade være med at bruge andre udtryk. Der skulle ske et eller andet, det har været forhandlet i lang tid, og den model, som nu ligger her, har jo altså støtte fra SF.

Vi har været med, og vi ville også have været positive over for andre modeller, også en DSB-overtagelse, men nu landede vi altså på denne her.

Jeg kan så sige, at for Frederiksborg Amts vedkommende er jeg ikke specielt bekymret, for der tror jeg altså ikke, at hr. Kaj Icasts skræksce-narier kommer til at gå i opfyldelse. Men jeg kan godt være bekymret for nogle af de andre, hvor der sidder mange Venstrefolk og konservative folk, meget bekymret for, at man de steder ned-prioriterer jernbanedriften i stedet for at få den til at lykkes. Så gør det mig dog også ekstra ner-vøs, når det kommer med sådan en profetisk fasthed i stemmen fra i hvert fald den konserva-tive ordfører, at det her vil gå galt. Det lyder ike, som om der er den direkte adgang til kom-munikationen med amtsrådsmedlemmer de steder, hvor vi har brug for – og det får vi – støtte også fra Venstre og De Konservative til, at det her skal lykkes. Der ligger et stort ansvar på am-terne for, at de skal komme videre.

Amterne får gode vilkår, der er gode over-gangsordninger, favorable overgangsordnin-ger, jeg vil nærmest sige, der er gode lånemulig-heder. Hvis man virkelig vil have det her til at fungere, så tror jeg, at man de fleste steder også vil kunne få det, men det forudsætter naturlig-vis, at Venstre og De Konservative, som vi jo ikke helt kan sætte vores lid til vil forsvinde ved næste kommunalvalg, også går aktivt ind og støtter sagen.

Så vil jeg lige sige, at SF jo altså er glad for, at der er de her investerings- og lånemuligheder, som der også ligger i det, og at der er de over-gangsordninger. Vi synes som sagt, det er risika-belt, at man satser på amterne, men det er vi alt-så gået med til, og så håber vi på opbakning.

Noget af det, vi også mener bliver nødven-digt, er, at vi skal sikre åbenhed om det her. Det står der, så vidt jeg ved. Jeg var altså imponeret over, at hr. Hovmand hurtigt havde læst forsla-get, jeg synes, det er tung læsning, hvis jeg nu skal sige det pænt. Det er i hvert fald langt, langt over mit uddannelsesnivea u på opfatte det her som let læsning.

Men hvis der står et eller andet sted, at man vil sikre, at offentlighedsloven fungerer, så er det, fordi vi hele tiden skal til at gøre det nu i de-taillovgivningen, for hvis vi kommer for sent med det, så ved vi udmærket godt, at så er der gået svamp i hele skidtet, og så har man ikke lyst til, at der skal komme folk og kigge på det. Jeg kan sige til trafikministeren, at der er ikke tradition i hans ministerium for at være vild med åbenhed. De øvelser, man skulle lave, da vi lavede DSB-loven, var skam svære. Jeg tror, de skulle stave til åbenhed og offentlighed over i Trafikministeriet, før det overhovedet kom ind. Stavekontrollen kendte ikke ordet i systemet derovre. Derfor vil jeg sige, at det er vigtigt, vi får det med nu, og det gælder så også det næste lovforslag, vi skal have, at vi skal sikre, at det bliver sådan, at offentlighedsloven til det yder-ste kommer til at gælde, ellers tror jeg, at vi får problemer med den.

Jeg er i øvrigt enig med hr. Ikast i at tage Grenåbanen op i den her sag. Vi er lidt overras-ket over, eller det er vi ikke overrasket over, for vi vidste jo godt fra folkene i området, at de ger-ne så, at den kom med ind på en lidt mere sikker måde, end det ligger i forslaget nu.

Endelig vil jeg da godt nævne sådan et af de virkelig udsatte områder, nemlig Lemvigbanen. Hvis Lemvigbanen skal have en chance, skal den kunne et eller andet, hvor den kombinerer gods- og persontransporter, for der vil højst un-der de givne forhold være til to persontog, altså pendlertog, om dagen, vil jeg gå ud fra; måske kan vi klare lidt mere, men ikke ret meget mere.

Hvis man kunne koble det på det helt åbenly-se behov, der er for at kunne transportere gods fra Cheminova, fra fiskemelsfabrikken osv., så skal man altså finde en model. Jeg ved godt, at vi har EU's konkurrenceregler at slås med, men jeg synes ikke, vi skal betragte det her som den hæmsko, jeg kan se hr. Ikast måske vil se proble-merne som, men som en udfordring. Hvordan får vi det her løst, sådan at de muligheder, de har i det område, bliver udnyttet? Det er jo ikke nok at sige, at det skal over til vejtransport. Nog-