

le af de her ting vil vi altså simpelt hen ikke fremover have som vejtransport, f.eks. klor.

Så der skal findes en model, og den skal findes på en måde, så vi altså får udnyttet de muligheder, der også er for en samordning. Men jeg kan ikke komme med modellen til, hvordan det faktisk skal gøres.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Jeg vil takke fru Margrete Auken for indlægget, for jeg har jo haft den holdning hele tiden, at jeg ikke har troet på, at i det øjeblik, staten træder ud af privatbanerne ved det samspil, kunne man få det samme.

Jeg tror ikke, vi kan bevare det på lang sigt, det bliver for dyrt for visse af amterne, og så begynder de at slække på den kollektive trafik. Jeg mener, at i de områder, hvor vi har de virkelig store privatbaner, er der ikke andet, der kan afløse dem, og derfor er det farligt at gå ud i nogle eksperimenter. Det har vi faktisk været i siden 1996 med denne regering.

Jeg har sagt masser af gange, at vi var klar til forlig. Vi ville oven i købet gå så langt, at et samspil mellem DSB og privatbanerne kunne sikre den kollektive trafik, for vi ved, hvor svært det er at lave det i landområderne. Det er at gå langt fra vores side, men vi holder af privatbanerne, og vi mener, det er at løfte så stor en opgave, at man ikke kan begynde at forsøge sig med det her, og jeg mener det her er et forsøg, der ikke er basis for.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg vil sige, at det er umiddelbart bekymrende, når man bliver takket af hr. Kaj Ikast, så jeg sidder og lurer på, hvad det er, jeg har sagt forkert, men jeg har ikke helt kunnet finde ud af det endnu.

Jeg vil så godt sige, at jeg opfatter, hvis vi nu skal blive i den fordragelige tone og støtte og opmuntre hinanden, i første omgang hr. Kaj Ikastrs tilslutning eller taknemlighed sådan, at den opgave, vi nu skal lave i fællesskab for at få det her kørt videre, for at det kan komme til at fungere, vil Venstre og De Konservative i hvert fald hente al mulig styrke her i Folketinget til, at amterne vil kunne løfte.

Så vil jeg lige sige om det med eksperimenterne og med godstransporterne, at mig bekendt er vi jo nødt til at lave de der adskillelser på grund af EU's konkurrenceregler. Det kan jeg have uret

i, men jeg vil ikke tro, at det vil være muligt for Lemvigbanen at køre det som et fælles selskab, hvis der skal så meget offentlig støtte ind i det, som der er i øjeblikket, og så have godstransporterne med i det. Det kan jeg have uret i, men så vidt jeg ved, må det være sådan.

Annette Jørgensen (DF):

Da Dansk Folkepartis ordfører på dette lovforslag, hr. Peter Skaarup, ikke kan være til stede, skal jeg på vegne af Dansk Folkeparti kort komme med partiets holdning til dette forslag.

Dansk Folkeparti er grundlæggende modstander af finanslovaftalens punkt om trafik af 26. november 1999, idet Dansk Folkeparti ikke ønsker, at der skal pålægges amtsrådene og Hovedstadens Udviklingsråd yderligere opgaver.

Dansk Folkeparti går grundlæggende ind for, at amterne og Hovedstadens Udviklingsråd nedlægges. Herved spares kostbare ressourcer for hele samfundet. Derfor er det et skridt i den forkerte retning, hvis man vil give nye opgaver til amtsrådene og Hovedstadens Udviklingsråd.

Dansk Folkeparti er heller ikke enig i, at der nu stilles krav om, at privatbaneselskaberne, både hvad angår bestyrelser og ansatte, kan beskæftige medarbejdere, som ikke har dansk indfødsret. Dansk Folkeparti mener, at man skal fastholde princippet om, at såvel medlemmer af privatbaneselskabernes bestyrelser som ansatte medarbejdere skal have dansk indfødsret, og ønsker derfor, at det lovbestemte krav om dansk indfødsret bevares.

Samtidig er Dansk Folkeparti skeptisk over for bestemmelserne om, at der gives amtsrådene og Hovedstadens Udviklingsråd ret til uanset de almindelige regler om kommunal deltagelse i selskaber at erhverve og besidde aktiemajoriteten i privatbaneselskaberne. Dette betyder reelt mulighed for en offentlig overtagelse af privatbanerne, hvilket ikke er med Dansk Folkepartis gode vilje. De interesser, som det offentlige har i sådanne privatbaneselskaber, kan sagtens varetages på anden måde end ved, at der nu muligvis sker en majorisering i privatbaneselskaberne til det offentlige og dermed amternes fordel.

Konkluderende mener Dansk Folkeparti, at det er vigtigt for det danske samfund og for sammenhængen i hele landet, at privatbanerne fortsat eksisterer. Der gøres i mange privatbaner et fantastisk godt stykke arbejde, særlig for de små landsbysamfund. Derfor skal privatbanerne bevares og have gode arbejdsvilkår, men de skal ikke lægges ind under amtsrådene og Hovedsta-