

den radikale ordfører her og siger, at de har fået for få penge hidtil, og de får altså heller ikke flere penge ved denne her lov, de gode privatbaner. Så alt i alt er det jo en bekræftelse på, at der virkelig er grund til at kulegrave hele det her lovforslag under udvalgsarbejdet. For der er jo mange ting, som trænger til at blive undersøgt væsentlig grundigere, end tilfældet har været hidtil.

(Kort bemærkning).

**Søren Kolstrup (EL):**

Jeg skal takke den radikale ordfører for indlægget. Især var jeg meget glad for at høre, at den radikale ordfører mente, at man kunne skabe en samdrift mellem godstransport og passagertransport. Og jeg vil da gerne have den radikale ordfører til at bekræfte, at man ud fra De Radikales synspunkt også kan etablere noget sådant, og at det vil yderligere styrke de her baner.

(Kort bemærkning).

**Vibeke Peschardt (RV):**

Først til hr. Søren Kolstrup: Sådant som jeg har forstået sagen her, er det sådan, at det f.eks. er muligt for den bane, jeg nævnte før, Thy-Vemb-Lemvig-banen, at lave et datterselskab, hvor de driver gods fra. Men vi kan jo komme nærmere ind på det under udvalgsbehandlingen.

Og så vil jeg sige, selv om jeg synes, at hr. Kaj Ikast var lidt hård ved mig, at han jo har fuldstændig ret i, at der skete underlige ting, da der ikke kom en rammeaftale eller en specialaftale, vil jeg sige, i 1996 for privatbanerne. Og det var sådan set heller ikke med min gode vilje, at der ikke gjorde det.

Jeg synes også, det er meget forkasteligt, at man ikke har elektrificeret til Århus. Problemet med det var jo penge, og det har antagelig også været problemet i første omgang, da der ikke kom nogen rammeaftale for privatbanerne. Der er næsten ikke noget, der er dyrere at finansiere end infrastruktur, og man kan jo se med den takt, man laver motorveje og andre ting i i dette land, at det går uendelig langsomt. Bid for bid for bid, og år for år. Og det er, fordi der altså er nogle, hver gang man kommer hen til finansieringen – og sådan var det jo også sidste år – der ikke vil være med. Alt skal finansieres krone til krone af hensyn til statsgæld og ØMU-krav, og hvad ved jeg. Og derfor går det desværre langsomt, og derfor får vi ikke det, jeg mener vi burde have, nemlig nogle systemer af høj klasse.

Jeg mener også, det her svar gælder hr. Hovmand, idet jeg dog vil takke ham for den ros, han lige delte ud.

**Anden næstformand (Henning Grove):**  
Hr. Søren Kolstrup som ordfører.

**Søren Kolstrup (EL):**

Det er jo en forunderlig debat, vi har haft om disse privatbaner.

Inden vi fik dette her lovforslag, var der en stribe af borgerlige politikere i det mørke Jylland, der stod op og sagde, at nu ville de stræbe privatbanerne efter livet. Man holdt sig ikke tilbage. Jo før de blev nedlagt, jo bedre osv. Og så kommer der så en Venstreperson herop og kan ikke finde ud af, om han skal sige a eller b.

Men så har vi dog tilbage hr. Kaj Ikast, der oven i købet nu tilsyneladende er indstillet på at lave en så stærk ekspansiv finanspolitik, at den vil sprænge alle ØMU-rammer. Hvis hr. Kaj Ikast var trafikminister, ville vi ikke bare have haft et løft for elektrificering og jernbane mig her og jernbane mig dér. Så var der ikke smålig skelen til ØMU-krav. Det er lige før, hr. Kaj Ikast er på vej ind i Enhedslisten. Velkommen, hr. Kaj Ikast! Men lad det ligge.

Omkring forligspartiernes diskussioner kan jeg sige, at jeg er meget glad for denne her aftale af to grunde. Vi har sikret os, at der ikke kan nedlægges privatbaner de første 5 år. Vi har sikret os, at de får et løft lånemæssigt først og fremmest, og at de er sikret tilskud.

Når det så er sagt, er det selvfølgelig også sådan, at når en lov skal føres ud i livet, kan den altid blive måske en lille smule bedre. Og derfor glæder det mig at høre, at både den socialdemokratiske ordfører og ordføreren fra Det Radikale Venstre er indstillet på at se på spørgsmålet omkring privatbanernes gods- og busdrift.

Vi ved udmærket, at der både fra EU's side og fra anden side måske ligger nogle snærende regler. Vi ved godt, at der er meget snævre muligheder for at byde ind på fri trafik; det må endelig ikke være konkurrenceforvridende.

Men hvis vi er indstillet på at overholde de regler, kan vi, som der blev sagt fra, jeg tror, det var De Radikales ordfører, jo sagtens finde en måde, hvorpå vi kan skyde os tværs gennem de liberalistiske dogmer og sikre den gode samdrift mellem bus og gods og passagerer, således at vore privatbaner kan overleve også efter det femte år, også selv om der er borgerlige mørkemænd i Jylland.