

ede det, og så nåede man næsten det dobbelte. Og dér kommer pengene ind, og det er borgerlig politik, også i kollektiv trafik, at man kan tjene på det.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Jeg skylder lige hr. Kaj Ikast et svar. Jeg må med beklagelse konstatere, at nok kan Enhedslisten meget, men Enhedslisten kan ikke flytte bjerge.

Vi fik ikke nogen midler til at stoppe huller mellem Tønder og Niebuil, og det beklager jeg meget, men det er aldrig for sent.

Anden næstformand (Henning Grove):

Hr. Ole M. Nielsen som ordfører.

Ole M. Nielsen (KRF):

Først vil jeg sige, at det er utilfredsstillende, at høringsvarene kom frem så sent, som de gjorde i sådan en sag som den her. Det er ikke til at forstå, hvorfor der skal være så stakket en frist.

Jeg kan nok se, at høringsvarene fra de høringsberettigede er dateret sådan den 7.-8., så de må jo heller ikke have haft lang tid i forhold til førstebehandlingen her til at besvare dem, og da der jo trods alt er visse tvivlsspørgsmål i høringsvarene selv fra de parter, som har været med til at lave den her aftale med regeringen, så kan det jo godt have interesse at bore en lille smule i dem.

Så vil jeg sige, at jeg morer mig normalt over det, når de politiske bastioner sådan forlades og man sådan ændrer fronterne lidt. Men i den sag her synes jeg nok, det er så forvirrende, og at det faktisk ikke er særlig behageligt. Jeg synes, det er svært at fatte, at de borgerlige kan anklage sådan en aftale som den her for at være en risiko for at medføre nedlæggelse af privatbaner, når hr. Søren Kolstrup fra Enhedslisten er med i forliget. Det er dog lidt unormalt at mistænke hr. Søren Kolstrup for at være med i den slags ting, men Socialdemokratiet står da normalt heller ikke for nedlæggelse af banedrift. Men jeg kan godt se, at risikoen er der. Det synes jeg også den er.

Så kan jeg også godt være kritisk over for at overdrage flere opgaver til amterne. Der er selvfølgelig den gode begrundelse i det, at man skal have et bedre samarbejde mellem de private, de såkaldte privatbaner, og den regionale trafikbetjening med busser. Men på den anden side burde man faktisk straffes rundtomkring i amterne, hvis man ikke kunne finde ud af det, uden at

man var fælles om det økonomiske ansvar for de enheder.

Men o.k., jeg deler ikke hr. Ikasts bekymring for Hirtshals-Hjørring-banen, for Nordjyllands Amt er så interesseret i at holde tingene i orden, at man kan få udviklet det Nordic Link-samarbejde dér, så den skal de nok holde liv i deroppe. Det tror jeg faktisk. Jeg er stærkt skeptisk med hensyn til nogen sinde at få andet end en varm luft-snak ud af den Nordic Link-plan; det er så noget helt andet. Jeg tror, at det er meget svært.

Jeg synes som sagt, at det er uigennemskueligt, hvad det egentlig er, der foregår dér, når man ikke tilhører inderkredsen. Umiddelbart er jeg positiv over for det, men jeg kan også godt se, at der er nogle problemer i det, og den her garanti for, at privatbanernes opretholdelse kun går indtil år 2005, synes jeg er for kort.

Vi forbeholder os ret til at studere tingene her yderligere.

Thorkild B. Fransgaard (FRI):

Med dette lovforslag er det meningen, at ansvaret for såvel driften som infrastrukturen skal overføres til amterne for alt, hvad der vedrører privatbanerne.

I Frihed 2000 er vi ikke meget for, at der overføres nogle opgaver til amtsrådene, for vores sigte er selvfølgelig at få amtsrådene nedlagt, men det er en helt anden sag. Nu har vi amtsrådene.

Så til selve forslaget, om det er rigtigt, at vi overlader ansvaret til amterne i stedet for det statsstyrede, når det drejer sig om privatbanerne. Det ville måske ikke være så dårlig en idé, for hvis nu det blev lagt ud til amtsrådene, ja, så ville der måske være mulighed for, at man derude kunne tage stilling til, om det er rigtigt at opretholde jernbanedriften i de tyndt befolkede områder, og at man i stedet for sørger for at transportere passagererne med bus. For der jo nogle steder, det ville være bedre. Det ved vi ude fra de tyndt befolkede områder. Det ville også være godt for miljøet, så var man fri for at se de tomme tog, og man kunne i stedet sende mindre busser.

Men vi så selvfølgelig hellere, når vi er i gang med det her – vi har før været inde på det – om man kunne lave en model; man kunne lige så godt tage fat i det nu og så måske lave en udbudsmodel, så man kunne lade nogle private overtage det. Selvfølgelig er det nødvendigt, at der fortsat er et tilskud; vi skal selvfølgelig have