

Men det er ikke nogen hemmelighed, at der er nogle steder i landet, hvor man stadig væk har en lokal interesse i at køre gods på privatbanerne også efter 31. december 2004. Det har vi i Socialdemokratiet lyttet så meget til, at vi faktisk har fremsat et beslutningsforslag, som skulle gøre det muligt. Det har naturligvis betydning for et lokalområde, som har gods, der egner sig til transport på bane, at have den mulighed for at transportere det på bane. På Lemvigbanen transporteres der årligt 38.000 t, og på Lollandsbanen kører man lige nu igen med sukker.

Lovforslag nr. L 45 handler altså også om at trække det der ejerskab ud af privatbanerne, at effektuere den aftale om loven, og det synes vi er i orden, men vi synes, det er fem minutter i tolv, at regeringen tager det lokale ønske om fortsat transport af gods på privatbanerne helt alvorligt, at der først nu findes en løsning, men det er jo bedre sent end aldrig. At der er brug for en forlængelse af overgangsperioden frem til 31. december 2005 understreger, at det er på høje tid.

Vi støtter forlængelsen af hensyn til arbejdsgangen og arbejdsroen i de enkelte baner. Vi er godt tilfredse med, at regeringen nu er enig med os i, at gods på bane er en transportform, som skal have mulighed for at udvikle sig og ikke kun afvikles.

Der er mange gode grunde til at opretholde gods på bane også lokalt. Det har en effekt på både beskæftigelsessiden og på miljø siden. Lokale virksomheder kan fragte råstoffer, halvfabrikata og færdige produkter på en sikker og en miljømæssig forsvarlig måde. Det vil altid være et plus, at den transportform er mulig, og det gælder, uanset om det handler om Lollandsbanen, om Lemvigbanen eller om en af de andre tilbageværende privatbaner. Det bør være det lokale behov og den lokale interesse, der tæller, og ikke en begrænsning via lovgivning.

Så det er godt, at der med dette lovforslag er fundet en løsning, således at privatbaneselskaberne kan udleje materiel og mandskab på kommercielle vilkår, og at der skabes en mulighed for, at amtsbanernes tog kan køre ud over amtets grænser til afleveringssteder og afhentningssteder ved godsterminaler, f.eks. i Taulov, i Høje Taastrup og i Ringsted.

Vi går ud fra, at det her også betyder, at regeringen vil sørge for, at der er en reel ligestilling med hensyn til miljøltskud til gods på disse baner så vel som gods på andre strækninger, så vi går positivt ind i udvalgsarbejdet.

Så har jeg en hilsen fra Det Radikale Venstre, der også tilslutter sig forslaget.

Kl. 13.20

Mikkel Dencker (DF):

De to foregående ordførere har allerede redegjort for, at lovforslaget her går ud på at skabe muligheder for, at transport af gods på privatbanerne kan fortsætte ud over den 31. december i år.

Den nugældende lovgivning anviser, at gods-transporten skulle udskilles og fortsætte i regi sammen med private investorer. Det har desværre ikke været muligt at finde private, der har været villige til at gå ind i denne her godsbanedrift, og på baggrund af, at godsbanedriften på privatbanerne faktisk er rentabel i mange tilfælde, er der jo ingen grund til ikke at skabe basis for, at det nu kan fortsætte på den måde, som er anvist i lovforslaget.

Lovforslaget går også ud på, at en række af statens garantiforpligtelser over for små privatbaner ophører, idet de er dybt forældede.

På den baggrund skal jeg meddele, at Dansk Folkeparti støtter lovforslaget.

Poul Henrik Hedeboe (SF):

I SF er vi også glade for den del, der hedder fortsat at få mulighed for godstransport på privatbanerne, og hvis der skulle være brug for hjælp til at få det forlænget med mere end 1 år, så står vi til rådighed.

Vi tror i SF på, at det er vigtigt at holde den linje åben. Det kan meget vel, og det er vores håb, være fremtidens linje at få mere godstransport over på bane. Så selvfølgelig skal det her holdes åbent også på lokalbanerne.

Man kunne godt forestille sig en fremtid, hvor der i lighed med den tyske model kommer afgift på vejtransport med lastbiler, og så bliver det her endnu mere aktuelt. Så det kan vi støtte.

Den første del om Det Lolland-Falsterske Jernbaneselskab er vel nærmest redaktionel, og det er helt i orden. Fakse-Rødvig/Tuborg Havn er nogle ændringer, som vi er med på.

Den fg. formand (Inge Dahl-Sørensen):

Trafikministeren. Nej, undskyld, fru Pia Boisen skal jeg lige have først.

Pia Boisen (EL):

Jeg skal til gengæld gøre det kort. Da hr. Keld Albrechtsen ikke kan være til stede, skal jeg kort