

et område, der ikke bliver dækket, og hvad gør man så?

Angående godstrafikken, som efter en overgangsperiode skal køre på fuldt kommercielle vilkår, er problemet, at afgiftsstrukturen kan blive sådan, at godstogene helt forsvinder, sådan som vi jo ser i øjeblikket. Her er konkurrencen skæv, og hvis vi ser på de fordele, man har givet til vejtransporterne over Storebælt, er det altså et sted, hvor jeg mener, ministeren skal give nogle stærkere garantier end dem, vi hidtil har fået. DSB gør jo stort set det modsatte af det, vi alle sammen inklusive DSB er enige om bør gøres, nemlig at organisere sig således, at godstrafikken kan komme på skinner i større og ikke i mindre udstrækning.

Amternes og kommunernes rolle er også lidt uklart, i hvert fald for mig at se. Det er vigtigt, at især amterne får mulighed for at give tilskud til at udbygge lokal togdrift, i hvert fald på passagersiden. I Sverige er det jo sådan, at i de lokale områder overtages de lokale strækninger af amterne. Det er deres opgave at stå for trafikken her, og det var vel også en model, vi kunne bruge her hos os. Hvis det kan lade sig gøre nu eller senere, vil jeg godt bede om at få svar på, hvordan det eventuelt kan gøres, og om det er den model, man vil arbejde efter.

Så kommer der et sted, hvor vi måske hugger hælene noget i, og det er med hensyn til ministerens beføjelser. Der er meget minister i forslaget, og i et af de svar, jeg har læst med omhu, nemlig til Transportrådet, erkender man de problemer, Transportrådet påpeger, og så siger man: Jamen vi kan heller ikke finde ud af en snus nu, og det er derfor, vi beder om at få bemyndigelse til at lave det hen ad vejen. Jeg vil altså godt sige, at selv om jeg har megen tillid til den nye minister og vil benytte lejligheden til at understrege det en ekstra gang, er det for det første ikke sikkert, at ministeren bliver ved med at være den samme – trafikministre skifter tit, det har jo vi set. Jeg håber meget, det ikke sker, men jeg vil godt have, at en så vidtgående bemyndigelse ikke kommer ind i loven, men at vi skal tage sagen op her i Folketinget, når vi har haft en forsøgsperiode og har set, hvordan det virker, netop fordi området er så nyt, som ministeren selv siger.

Der er ikke så forfærdelig meget mere, jeg skal have sagt i denne sammenhæng, så jeg vil bare sige, at vi vil som sagt støtte L 27 meget kraftigt, og jeg håber, jeg kan få svar på en række af de spørgsmål, jeg har stillet. Og at vi støt-

ter L 27 betyder, at vi også støtter L 28, det siger sig selv.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Jeg blev en lille smule forbavset over SF's indlæg. Jeg hørte fru Margrethe Auken tale om, at hun var grundlæggende positiv. Betyder det, at Socialistisk Folkeparti dermed også vil tage et medansvar for den tragiske udvikling, DSB Gods er inde i, hvor vi ser, at der lukkes godsstrækninger, at der hives sveller og skinner op, og at man er ved at ødelægge vore gode havneterræner og den frugtbare målsætning om, at mere gods skal på vandet og skinnerne? Den er jo på vej til at blive ødelagt, hvis vi forholder os grundlæggende positivt over for dette forslag, så jeg håber, jeg kan få udbygget, i hvor høj grad det er tilfældet. SF kunne måske være lidt kritisk sammen med os andre og sikre, at man undgår at hive sveller op.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Det er jo netop den bedrøvelige udvikling, hr. Søren Kolstrup har beskriver, som er grunden til, at vi skal have gjort noget ved det. Jeg har fulgt jernbanetransporten, ikke mindst på gods-siden, gennem 15-16-17 år nu, og den er gået jævnt tilbage, på trods af at man har pumpet mange penge i den i de forskellige lande i Europa. Organiseringen har været jammerlig. Det er en fuldstændig tudseforældet måde, det foregår på, og en af grundene til, at det er gået sådan, er, at man ikke har sikret en modernisering af driften.

Det kan godt være, Enhedslisten får ondt i principperne, men det må man selv klare, og jeg vil gerne komme med lidt hæfteplaster til lejligheden. Men da jeg ikke er interesseret i principperne, men i at redde jernbanedriften, skal der altså ske et eller andet her, og derfor støtter vi dette forslag, og det gjorde vi i øvrigt også sidste gang. Det er ikke nogen nyhed, at SF godt kan finde på at tænke på en anden måde end den, der står i en eller anden stivnet principmodel.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Er det ikke korrekt, at godsdriften i Danmark rent faktisk er blevet dårligere og dårligere, efter at man har foretaget en kommercialisering af DSB Gods? F.eks. er DSB Gods jo totalt luk-