

ket på Sydfyn til trods for, at der var private folk i Svendborg, som ønskede, at man oprettholdt godsdriften mellem Svendborg og Odense.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg ved ikke, om det er helt rigtigt, men jeg synes, det er meget forkert, hvis det er blevet sådan.

Vi kan selvfølgelig godt sige, at nu lægger vi bare et enormt drænrør ind i statskassen, og så skal der bare betales og betales og betales og betales. Men det, der hidtil er sket med godstransporten i stort set hele Europa, skyldes, at jernbaneselskaberne ikke har kunnet finde ud af at organisere tingene ordentligt. Lige så mange penge, der er blevet hældt ind fra den ene side, er løbet lige igennem til transportselskaberne på den anden side, så de kunne sætte priserne, som de ønskede. Det er en af grundene til, at vi står i den fortvivlede situation, vi står i nu, og vi er nødt til at gøre noget ved det. Om det, vi gør her, så er det rigtige, kan måske diskuteres, men det kræver megen vilje, og det er en af grundene til, at vi godt vil have kigget på tingene hen ad vejen. Men at fortsætte på den måde, vi har gjort hidtil, er håbløst.

Klaus Kjær (DF):

Lovforslag nr. L 27 er en genfremsættelse af et lovforslag fra forrige samling, og Dansk Folkeparti er nu som tidligere positivt stemt for forslaget hovedidé, som åbner mulighed for, at også private nu får mulighed for at bryde det monopol, der hidtil og for længe har været på området. Det vil blive til gavn for konkurrencen og dermed også for kunderne.

Dansk Folkeparti må imidlertid fortsat udtrykke bekymring over de mange og vidtgående bemyndigelsesbestemmelser, forslaget indeholder. Man kan frygte, at liberaliseringen ikke går så vidt, som Dansk Folkeparti ønsker, idet der nok er tale om en lidt for stram styring fra det offentliges side med hensyn til at lægge bemyndigelser over til ministeren. Det gælder f.eks. ved fastsættelse af baneafgifter og de nærmere betingelser for benyttelse af infrastrukturen, altså selve banelegemet og de tilhørende bygninger og områder, og her tænker jeg specielt på bestemmelserne om bemyndigelse til at regulere privatbanerne. Der vil komme en

del forhandlinger med Kommunernes Landsforening og de berørte kommuner.

Forslaget indebærer endvidere, at der skal indhentes en række høringssvar, og at vi må afvente henvendelser fra interesseorganisationer og virksomheder ud over det, der allerede måtte være fremkommet i forbindelse med den tidligere fremsættelse af lovforslaget.

Forslaget kræver endvidere på grund af sin kompleksitet og de mange berørte parter en tilbunds gående behandling i udvalget. Men Dansk Folkeparti er som sagt positiv over for forslaget hovedidé om liberalisering på området.

Med hensyn til lovforslag nr. L 28, som behandles samtidig, er der jo blot tale om en konsekvent videreføring af politi- og sikkerhedsbestemmelserne m.v. i den gamle lov, som det vil være naturligt at opretholde som udgangspunkt.

Dansk Folkeparti er positivt stemt for forslaget, men det kan da godt være, at vi skal benytte lejligheden mellem første- og andenbehandlingen til at file lidt på bestemmelserne både på baggrund af de indkomne høringssvar, og samfundsudviklingen i al almindelighed taget i betragtning.

Arne Melchior (CD):

CD er jo med i aftalerne bag disse to forslag, og så behøver jeg egentlig ikke sige andet. Jeg behøver ikke som rigtig CD'er igen at bevidne vor opbakning bag god kollektiv trafik. Det ved jeg også ministeren går ind for, så dér kan vi arbejde godt sammen. Så jeg skal i øvrigt nøjes med at henvise til den tale, jeg holdt ved den tidligere førstebehandling. Jeg har ikke genlæst den, men jeg er sikker på, at den var fyldestgørende.

Der var en af ordførerne, der talte om noget med at være på banen, så den skal jeg lade lige, men i stedet for love ministeren og de øvrige aftalepartier, at vi selvfølgelig er med til at skubbe bagpå.

Jytte Wittrock (S):

Da den radikale ordfører ikke er dukket op, har jeg en aftale om, at jeg på vegne af De Radikale skulle anbefale begge lovforslag.

Søren Kolstrup (EL):

Det er jo kun lidt over 100 år siden, at man vedtog loven om meddelelse af eneret til anlæg og drift af forskellige jernbaner. Det var den lov,