

Endvidere medfører lovforslaget, at passagertrafikken, som garanteres støtte og økonomisk hjælp fra det offentlige, pr. 1. januar skal køres på den måde, at der laves en kontrakt mellem Trafikministeriet og det udførende selskab. Det lyder også godt, men vi ved også, at der i virkeligheden er tale om en kontrakt mellem to offentlige myndigheder og dermed ikke fri konkurrence.

Men vi mener som sagt, at det er et skridt i den rigtige retning, og vi vil støtte forslaget.

Nu er jeg jo ny, men når jeg læser forslaget, så er det, som om det skinner igennem, at man er klar over, at der på sigt ikke er andet at gøre, end at vi må have det liberaliseret og privatiseret. Det er jeg glad for at kunne læse sådan imellem linjerne, men det kan vi jo komme tilbage til senere.

Men vi er som sagt villige til at bakke lovforslaget op, og det samme gælder selvfølgelig lovforslag nr. L 28, som er en følge af L 27.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Hr. Fransgaard sagde selv, at han er ny og til lykke med det.

Men jeg vil da gerne benytte lejligheden til at fritte ham lidt ud om, hvad han mener med privatisering. Det lyder jo så dejligt nemt, men kan jeg gå ud fra, at hr. Fransgaard til en sådan privat virksomhed også vil lægge de pligter til at køre på strækninger, som ikke er lønsomme?

Det kan vel ikke være sådan, at man kan få lov til at køre tog privat på hovedstrækningerne fra København via Roskilde til Odense, Århus, Aalborg, ned til Esbjerg, over til Herning osv., og så skal statskassen og skatteyderne få lov til at hænge på resten? Er det den måde, hr. Fransgaard vil privatisere på? Eller er han opmærksom på, at der til rettigheder også hører pligter?

(Kort bemærkning).

Thorkild B. Fransgaard (FP):

Der vil selvfølgelig være nogle pligter for de private selskaber, som skal drive jernbanen. Det siger sig selv. Men spørgsmålet til mig gik nærmest på, om jeg kunne finde mig i, at de private ikke vil køre på de strækninger, som ikke kan betale sig, og hvem der skulle betale det.

Jamen det er jo for langt de fleste af de strækninger her i landet sådan, at hvis de blev privatiseret, så er jeg helt sikker på, at det kan løbe rundt. Men selvfølgelig, hvis vi kommer langt ud på landet, som det blev udtrykt, eller vi

kommer ud i Vestjylland eller i Nordjylland, er jeg da helt klar over, at der kan blive et problem. Men så vil det efter min mening være amtets eller kommunernes problem.

Ole M. Nielsen (KRF):

I betragtning af lovforslagets omfang og betydning må jeg konstatere, at ordførertalerne har været bemærkelsesværdigt korte, og det er selvfølgelig, fordi de fleste ordførere har beskæftiget sig med emnet før. Det har jeg ikke. Jeg synes, at lovforslaget er kompliceret, så derfor vil også jeg holde en kort tale, men det er altså af andre grunde.

Vi er utrolig interesseret i lovforslagene, og dermed har jeg sagt, at vi naturligvis kan støtte dem. Det er nødvendigt med en udvikling og en modernisering. Det er spændende. Det er også uoverskueligt. Der er masser af tvivls spørgsmål i det her, og dem må vi selvfølgelig følge op på hen ad vejen.

Vi har et stigende transportbehov i Danmark, og transportsektoren er den energiforbrugende sektor, som døjer mest med at reducere sit energiforbrug og dermed sin forurening. Og derfor er vi interesseret i at få så stor en del af transportbehovet lagt om til en kollektiv trafik, ikke en kollektiv trafik for kollektivitetens skyld, men fordi den er mere miljøvenlig, mindre ressourcekrævende.

Det kræver venlighed. Det kræver kvalitet, og det er desværre sådan, at venlighed og kvalitet trives bedst i forbindelse med markedsökonomi. Mærkværdigvis. Så vi tror på markedsökonomi og kommercielle vilkår.

Jeg må dog indrømme, at jeg har mine tvivl med hensyn til gods på banen i Danmark. Det er jo, som alle ved, i hvert fald i de senere år gået elendigt. Hvor skylden skal placeres, skal jeg ikke være dommer over. Det kan skyldes ledelsesforhold, men det kan jo også være, at man er oppe imod nogle naturgivne kræfter. Det kan da endelig også være den politiske styring, som ikke har været for hensigtsmæssig. Der er nok flere årsager til det.

Men jeg må indrømme, at jeg er i tvivl om, hvorvidt Danmark overhovedet er stort nok til at have en godtransport af et væsentligt omfang. Der er set i forhold til vores korte transportdistancer for besværlige og for mange omladninger, som lastbiltransporten klarer betydelig bedre, og det har jo også noget med ressourcer at gøre. Ressourcer er jo ikke kun én ting, så jeg må indrømme, at jeg har mine tvivl,