

ning, at der temmelig sikkert bliver tale om en mere effektiv godstransport og dermed også en bedre konkurrencesituation for godset i forhold til det gods, der bliver transporteret på lastbil.

Så er der spørgsmålet om amternes og kommunernes rolle, og om amterne f.eks. har mulighed for at udbyde lokal togdrift. Det gælder også spørgsmålet om amtslige trafikselskaber, jeg tror det var hr. Søren Kolstrup, der nævnte det spørgsmål. Hvis man her ønsker at gå ind i jernbanedrift, vil man altså have mulighed for at etablere et selskab og så gennem dette godkendte selskab kunne udføre lokal togdrift, hvis det er den interesse, man har, naturligvis i overensstemmelse med de regler, som vi nu vedtager med de lovforslag, vi her har til behandling.

Bemyndigelserne til ministren var der også andre, som var inde på. Der er nævnt en række bemyndigelser til ministeren, og om det vil jeg gerne sige, at jeg ikke et øjeblik er i tvivl om, at Folketinget også i forhold til denne lovgivning vil forstå at udøve en kontrollerende funktion, lige så vel som det er i stand til at udøve den lovgivende funktion.

Bemyndigelserne er jo et udtryk for, at vi her betræder ny mark. Det er et område, hvor vi er usikre på, hvordan tingene egentlig udvikler sig. I hvilken udstrækning vil vi se konkurrence i forhold til jernbanedriften? Ser vi det både på persontrafikken og på godstrafikken, når det kommer til stykket, og i hvilket omfang ser vi det? Der er nogle erfaringer, der her skal indhøstes, og det er klart, at vi på et senere tidspunkt, når vi har fået nogle erfaringer, kan se, hvor vi kan lægge os fast, og så vil det i højere grad være noget, der kan afspejles direkte i lovgivningen. Det er min vurdering.

Hr. Søren Kolstrup havde den opfattelse, at vi nu er på vej til at ophøre med det samfundsmæssige ansvar for jernbanedriften. Jeg vil gerne understrege, at det er vi i høj grad ikke, men vi tager nogle andre værktøjer i brug end dem, der hidtil har været anvendt, og det er selvfølgelig altid lidt usikkert, hvad resultatet bliver. Jeg tror, at vi ved at prøve med denne nye struktur også får moderniseret vores jernbaneløsning på en sådan måde, at det bliver til glæde for vores borgere, og derfor kan man sige, at det samfundsmæssige ansvar fortsat i høj grad er i centrum på dette område.

Det bliver Banestyrelsen, der får til opgave at bestemme, om der er plads, og hvornår der er plads. Som også fru Jytte Wittrock gjorde

opmærksom på, oprettes der en klagemulighed, og det vil sige, at hvis man ikke finder, at man er blevet behandlet på ligeværdig vis, og hvis man anser sin ansøgning for at være blevet diskrimineret i forhold til en anden ansøgning, er der altså en mulighed for at klage. Der er altså her lagt op til et system, der for det første gerne skulle sikre, at man får defineret, hvor der er ledig kapacitet til den såkaldte fri trafik, og for det andet sikre, at der sker en ligebehandling i den sammenhæng.

Med hensyn til den måde, som vi nu indretter det på med kontraktstyring, vil jeg gerne understrege, at vi ad den vej får synlighed i forbindelse med de servicemål, som vi fra samfundets side stiller op. Det vil også betyde, at borgerne måske nok i højere grad end nu får mulighed for at forholde sig til de servicemål, som vi opstiller, og dermed for gennem en debat i offentligheden at deltage i, hvad der er hensigtsmæssigt, og hvad man bør fremme, og hvad der måske ikke er så hensigtsmæssigt i forhold til de kunder, der skal gøres tilfredse i det kollektive trafiksystem.

Hr. Thorkild Fransgaard efterlyser mere privatisering, og hr. Arne Melchior gik ind i spørgsmålet. Hr. Thorkild Fransgaard svarede, at det godt kunne være, at man med mere privatisering ville komme i den situation, at der var strækninger, som ingen ville køre på, men det blev så amternes og kommunernes problem.

Jeg vil gerne sige, at det er en uacceptabel konsekvens. Vi skal klart fastholde, at vi på nationalt plan har et fælles ansvar for, at der er en kollektiv trafikforsyning, at der er en jernbanedrift af et sådant omfang, at hele landet kan føle sig forsynet på dette område. Det, som vi i stedet for skal gå efter, er at skabe en højere frihedsgrad for borgerne. Det er fællesskabets ansvar, at det sker, og det er det, som regeringen går efter i denne situation.

Hr. Ole Nielsen var i tvivl om, hvorvidt der overhovedet er plads til at køre med gods på bane i Danmark, og det er selvfølgelig et godt spørgsmål, men der er ingen tvivl om, at vi af miljöhensyn skal sikre, at så meget gods, som det er hensigtsmæssigt, og som det er muligt, bliver transporteret på jernbane. Jeg tror faktisk, at vi med den struktur, som vi nu har bygget op, også vil få mulighed for i højere grad at se konkurrence mellem gods på jernbane og gods på lastbiler.

Der er nogle samfundsmæssige og miljømæssige konsekvenser af lastbiltrafikken, som