

Kolstrup her og er bange for, at en eller anden busejer ovre i Jylland for sine egne penge skal starte noget, han kan gå rabundus med næste dag. Jeg forstår slet ikke den tankegang, men det er jo ikke første gang, vi har været uenige om sådan nogle ting.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Ja, Jylland ligger mig altså lige så meget på sinde som hr. Kaj Ikast osv. Det var derfor, jeg bl.a. nævnte, at jeg var meget optaget af en jernbaneinvestering til Billund, direkte for at styrke trafikken fra Jylland til hovedstaden. Og internt i Jylland er noget, jeg virkelig er optaget af, også at styrke privatbanerne, og når både Vestre og Enhedslisten er så interesseret i det, kunne det da være utrolig interessant.

Jeg kan også fortælle hr. Kaj Ikast, at Enhedslisten er interesseret i at bevare Thybanen. Det er bl.a. derfor, vi siger nej tak til fjernbusserne over Storebælt, præcis af den grund.

Om angående vandbus: Ja, hvorfor ikke? Hvis der kommer et forslag fra Aalborg, har jeg da lyst til det, for selvfølgelig skal de ikke være forbeholdt københavnernes. Det er da klart.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Jeg vil gerne takke hr. Kolstrup for løftet om støtte til privatbanerne. Her er Det Konservative Folkeparti med til enhver tid, og allerede i morgen kan vi optage forhandlinger om, hvilke lovforslag vi kan lave sammen, hvis de bare kan komme til at gavne privatbanerne, for de er udsultede af den regering, som hr. Søren Kolstrup støtter med alle disse kollektive tiltag. Privatbanerne bliver udsultet. Jeg har godt set, man har købt to tog til erstatning for nogle, som var brændt og som var bestilt i forvejen, selv om regeringen var imod det i det forslag, der blev lavet mellem jul og nytår, men ellers har regeringen jo ikke støttet de private baner.

Tredje næstformand (Poul Nødgaard):

Hr. Søren Kolstrup, og derefter regner jeg med, at vi går tilbage til ordførerrækken.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Jeg kan fortælle hr. Kaj Ikast, at jeg sandelig gerne vil være med til at støtte Vestbanen, hvad enten det er linjen til Nørre Nebel, eller det er en tur ned til Tønder. Men Enhedslisten er også

interessert i at være en lille smule påholdende med skattekroneerne, fordi hr. Kaj Ikast jo samtidig vil underminere trafikgrundlaget for nogle af disse baner, og det er vi andre ikke interesserede i. Det er bare dér, forskellen ligger.

Christian Jensen (FP):

Ét er, et søkort at forstå, et andet skib at føre. Denne sætning ville jeg egentlig godt ændre til: Et er, lovforslag og bemærkninger hertil at læse, et andet er lovforslag nr. L 188 og bemærkningerne hertil at forstå.

Vel er jeg ikke gammel i faget her, men det er jeg derimod i den branche, som dette forslag og i øvrigt også lovforslag nr. L 108 om ændring af godskørselsloven, vedrører – mere præcist mere end 38 år. Men til trods for mange timers læsning af paragraffer om stof, som jeg absolut mener sidder ret godt fast i ryggraden på mig, er det ikke lykkedes for mig at forstå så meget af teksten i dette lovforslag, at jeg umiddelbart forstår det.

Om nogle så vil påstå, at det er min evne til at forstå det skrevne, det er galt med, vil jeg lade stå uimodsagt; men jeg vil godt have lov til at hævde, at det foreliggende materiale er næsten ulæseligt for almindelige mennesker. Men har dette været meningen, må man sige, at operationen er lykkedes til fulde, i hvert fald for mit vedkommende og sikkert også for andres. Jeg hørte det, som om også hr. Kaj Ikast har haft svært ved at læse det til trods for sine mange år i denne branche.

Fremskridtspartiet kan ikke tilslutte sig lovforslaget, som det foreligger; men jeg skal da indledningsvis oplyse, at der selvfølgelig er elementer i forslaget, Fremskridtspartiet kan støtte. Fremskridtspartiet kan selvfølgelig tilslutte sig alle tiltag, der tager sigte på at højne trafikikkerhed og arbejdsmiljø i transportbranchen, det være sig i såvel godstransportsektoren som persontrafikken. Det betyder således, at vi kan støtte skærpede adgangskrav til erhvervet, når det gælder bedre uddannelse af personalet, orden i økonomien for udøverne og skærpede krav til miljøvenligt og rigtigt materiel og miljøvenlige brændstoffer.

Jeg skal ikke undlade at oplyse om, at på miljøområdet, er danske transportudøvere allerede godt med. Vi er så godt med, at det transportmateriel, danske transportudøvere anvender, er det absolut bedste i EU og i hele det øvrige Europa i øvrigt i miljømæssig henseende. Dette bevises helt kontant ved, at danske transport-