

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Jamen det er også netop derfor, at jeg ønsker det tilbage i udvalget, så hr. Kaj Ikast kan se alle dokumenter. Jeg synes også, det er interessant at drøfte datterselskabsspørgsmålet med hr. Kaj Ikast, så vær ganske rolig.

Trafikministeren (Jacob Buksti):

Jeg må jo sige, at dansk politik er en forunderlig størrelse. Et er, at trafikpolitiske debatter er en selvstændig udfordring for ens humoristiske sans, noget andet er, at det somme tider kan være svært at finde ud af, hvad der er op og ned, hvad der er højre og venstre, hvad der er revolution, og hvad der er reaktion, når det drejer sig om trafikpolitik. En af mine forgængere konstaterede, at en af de stærkeste drifter var jernbanedriften. Jeg tror, han skulle have sat »privat« foran, for så ville den i hvert fald være endnu stærkere.

Dernæst er det jo helt forunderligt at høre partier, som normalt kæmper for det kommunale selvstyre, amternes kompetence osv., udtale sig med en sådan grad af mistillid til, om man er i stand til at håndtere spørgsmål lokalt og regionalt. Her tænker jeg slet ikke på hr. Arne Melchior, som vil have, at det hele skal centraliseres i staten. Det er da et synspunkt, som er klart, men jeg troede, at det var sådan nogle, vi andre betonhoveder skulle gå rundt og forvalte.

Det er jo ikke sådan, at det er trafikministeren, der har skullet lave aftaler med SF og Enhedslisten. Nej, de aftaler blev lavet i forbindelse med sidste års finanslov. Det ved de borgerlige partier godt. Og da var det jo sådan, at man deltog i forhandlingerne, og der blev – så vidt jeg er blevet orienteret – holdt snesevis af forhandlingsmøder, som resulterede i, at man gik fra forhandlingerne. Derfor er det heller ikke rimeligt, når man selv er gået, at komme og påstå, at det er et forligsbrud, når der laves aftale med dem, som nu engang blev ved bordet.

Nej, det har været min lod – det pointerede jeg også under førstebehandlingen – at lave aftaler med Amdradsforeningen og Hovedstadens Udviklingsråd og med Privatbanernes Fællesrepræsentation. Og det lykkedes. Og derfor synes jeg, det er en meget interessant diskussion, man kan have i partiet Venstre, da man har et fremtrædende medlem af Amdradsforeningens bestyrelse og af Hovedstadens Udviklingsråd, som er en af dem, der skal sidde og forvalte disse privatbaner i det nye regi, vi får i fremtiden, nemlig

Venstres næstformand hr. Lars Løkke Rasmussen.

Men som sagt: Jeg kan blot konstatere, at man hos Venstre og De Konservative har en sådan grænseløs mistillid til, hvad Venstres og De Konservatives medlemmer af amtsrådene udeomkring i landet kan finde på, for det kan da ikke være rigtigt, at man er bange for, hvad de gør i Ringkjøbing Amt og i Ribe Amt, hvis man i en sådan grad er forkæmper for den kollektive trafik, som vi nu har hørt fremtrædende trafikpolitikere fra både Venstre og De Konservative sige heroppefra.

Jeg mener da faktisk netop, at Venstre og De Konservative burde være helt trygge ved, at netop disse amter, som – så vidt jeg ved – har et borgerligt flertal bestående af bl.a. de to partier, er i stand til at forvalte disse fremragende synspunkter og ikke vil løbe med den slags løs, revolutionær snak, som hr. Søren Kolstrup fra Enhedslisten indimellem beskyldes for at gøre.

At det også er sådan, at man har et rimeligt afslappet forhold til kommunalfuldmagten, som man mener vi også skal sådan se stort på, synes jeg også er interessant. Det er ikke det, vi ellers hører i andre sammenhænge, når vi diskuterer, hvordan og hvorledes offentlige opgaver skal håndteres; men nu er det altså åbenbart sådan, at det gør ingenting med den.

Så er jeg selvfølgelig glad for hr. Arne Melchior's pæne ord om det arvegods, som jeg har overtaget, hvor lønnen var mindre, da hr. Arne Melchior var der, og arbejdet større.

Nu er det jo sådan, at lodden som trafikminister er sådan, at selv om man laver selskaber, så er det ikke sådan, at jeg har mistet ansvaret. Tværtimod er det sådan, at jeg har mistet indflydelsen, men stadig væk har ansvaret.

Det, jeg bare mener, at Venstre og De Konservative og CD i den her sammenhæng helt overser, er, at hele øvelsen går ud på at styrke netop trafikbetjeningen i de tyndt befolkede områder. Det, man overser, er de fordele, der er ved, at man integrerer trafikbetjeningen i den trafikbetjening, amterne har i forvejen, og i den betjening, der foregår hos de nuværende privatbaner.

Det er derfor, at vi i den aftale, som er indgået med SF og Enhedslisten, har givet muligheden for, at amterne kan løfte opgaven med privatbanerne, så det er sådan, at man er i stand til at få en effektiv betjening af de pågældende områder.

Det er også sådan, at der åbnes muligheder for, at man kan udbyde – og det har jeg da for-