

Melchior holdt. Og det er naturligvis rigtigt, at der er mange, der gør en stor indsats inden for DSB. Det er også rigtigt, at det er nemt at hetze mod DSB. Jeg kender adskillige eksempler fra det private erhvervsliv, hvor man har lavet nogle fejltagelser, der i hvert fald ikke er blevet omtalt. Men når det er DSB, så bliver de omtalt.

Til hr. Jan Køpke Christensen, der var inde på, at for udliciteringer skal der være betingelser, vil jeg godt sige, at det jo er en almindelighed. Man går jo ikke hen og udliciterer noget som helst, uden at der er betingelser med. Enhedslisten og SF er i hvert fald ikke enige i den aftale, der ligger her. Godt nok er vi måske enige i de nyinvesteringer, der ligger, men i lighed med det, fru Jette Gottlieb også sagde, har vi også den holdning i SF, at skulle der være nogle, der skulle betale for den faste forbindelse over Storebælt, så skulle det være bilisterne.

Man kan så også konstatere, at V og K altså er komplet ligeglade med DSB Gods. Og når hr. Kaj Ikast siger, at gods skal op på de lange afstande, så er det ganske givet rigtigt. Men når der peges på, at det skal være hele Europa, man skal køre i, så er der den hage ved det, at Europa desværre ikke har skinner til det. Og det koster milliarder at få etableret dem. Det er det, der er problemet med gods på skinner i Europa.

Trafikministeren var inde på de andre aftaler, der ligger med SF, og det er rigtigt, det gør der på dette her område. Vi vil også godt være med til forhandlingerne, når det drejer sig om DSB. Men det er da også rigtigt, at vi ikke ligesom De Radikale f.eks. har accepteret, at der er en billed på Storebælt – jeg kan godt se, den er der; den rager op, så man kan se den helt i Kalundborg. Men vi mener, at det er en forkert økonomi og investering, der ligger i hvert fald i Storebæltsforbindelsen.

Ellers vil jeg sige tak til ordførerne. Jeg vil ikke sige mere, for vi skal til at behandle en 5-6 andre forslag, og jeg har ikke tænkt mig at stå og sige de samme ting én gang til.

Hermed sluttede forhandlingen.

### Afstemning

Forslag om motiveret dagsorden nr. D 32 af Tommy Dinesen (SF) og Jette Gottlieb (EL) (se foran) forkastedes, idet 12 (SF og EL) stemte for, 94 (S, V, KF, RV, FP, CD og DF) imod.

Hermed sluttede forespørgslen.

Den næste sag på dagsordenen var:

**11) Første behandling af lovforslag nr. L 94: Forslag til lov om Banestyrelsen m.v.**  
Af trafikministeren (Jan Trøjborg).  
(Fremsat 27/11 96).

Sammen med denne sag foretoges:  
**12) Første behandling af lovforslag nr. L 95: Forslag til lov om ændring af lov om DSE Rederi A/S.**  
Af trafikministeren (Jan Trøjborg).  
(Fremsat 27/11 96).

**13) Første behandling af lovforslag nr. L 96: Forslag til lov om ændring af lov om DSB Bussers A/S.**  
Af trafikministeren (Jan Trøjborg).  
(Fremsat 27/11 96).

Lovforslagene sattes til forhandling.

### Forhandling

**Søren Hansen (S):**

Som det gik med DSB, gik det ikke – i alle tilfælde ikke godt nok. Derfor måtte der ændringer til. Der måtte flere investeringer til, der måtte gennemføres en mere effektiv struktur, vi måtte sørge for at øge jernbanernes konkurrenceevne, og vi måtte også sørge for, at den internationale udvikling, som efterhånden er trængt ind også på jernbaneområdet, også fik en rimelig og ordentlig chance for at slå igennem i Danmark. Det er denne udvikling og disse udviklingstendenser, der nu manifesterer sig i form af de lovforslag, der er til behandling i dag.

Først forslaget om Banestyrelsen, der skal varetage den statslige jernbaneinfrastruktur. Banestyrelsen får en klart defineret opgave, som det bliver nemmere at overskue og forhåbentlig også nemmere at løse på en god og på en fornuftig måde, så man kan sikre, at også denne del af jernbanedriften bliver velfungerende.

Adskillelsen mellem jernbaneinfrastrukturen og operatørdelen kan Socialdemokratiet tilslutte sig; vi tror, det er et skridt i den rigtige retning. På samme måde kan vi tilslutte os de to lovforslag.