

lede kollektive trafik bedre til udviklingen både herhjemme og i EU.

Det er en meget stor organisationsændring, der skal til, men på den anden side tror vi, at disse omstruktureringer vil tvinge aktørerne i både det tilbageværende DSB og de nye selskaber, der skal tage sig af S-togs- og IC3-driften, til at forholde sig forretningsmæssigt til de øvrige aktører. Vi tror på, at disse konstruktioner, selv om der nok skal blive noget bøvl, vil komme til at virke.

DSB er i dag både administrativt og driftsmæssigt en mastodont. Det er en stor størrelse at svinge rundt med, og jeg synes, man må medgive, at DSB ikke altid har haft nemme arbejdsbetingelser. Det er svært at omstille en så stor og personaletung offentlig organisation med de politiske krav, der hviler på den om mere overskudsgivende drift. Kollektiv trafik har det jo med ikke altid at give overskud.

Forliget om de sociale færgeruter synes vi er fint. Vi er glade for, at SF deltager i det.

Endelig implicerer disse forslag og aftaler, at ejerskabet for aktieselskaberne DSB Rederi og DSB Busser også bliver lagt direkte ind under Trafikministeriet, altså endnu en konsekvens af den omfattende omstilling, DSB er ude i.

Vi kan støtte lovforslagene.

Jette Gottlieb (EL):

Lovforslaget om Banestyrelsen er et forslag, som Enhedslisten grundlæggende ville have været positiv over for, hvis det var blevet brugt i en rigtig sammenhæng, og sandt at sige har vi jo selv foreslået det for nogen tid siden.

Enhedslisten finder det således vigtigt, at det danske skinesystem til togtransporten er underlagt den samfundsmæssige styring og kontrol, og med den nuværende atomisering af DSB i forskellige aktieselskaber, som skal fungere på markedsvilkår, er der trods alt et lille lyspunkt, idet regeringen og de borgerlige partier har indset, at man ikke bør overlade selve skinelegemet til kapitalens frie forgodtbefindende. Men lad os nu se, hvor længe den erkendelse holder, for som vi kommer tilbage til senere, foreslås det jo allerede nu at overlade et særligt skinneanlæg til et aktieselskab, nemlig det skinnestykke, som hører til Storebæltsforbindelsen. Det er i sig selv hamrende inkonsekvent.

I hvilken sammenhæng kunne sådan en ændring fungere som en positiv ændring? Det kunne den, såfremt den var koblet sammen med en række forslag, hvor f.eks. amterne kom ind

og fik ansvar for den lokale jernbanebetjening og fik tildelt økonomiske muligheder til det, hvor takst- og afgiftspolitikken blev fastlagt sådan, at jernbanen fik forbedret sin konkurrenceevne over for privatbilismen og lastbilerne, og hvor der blev oprettet et overordnet kollektivt trafikråd og et godstransportråd, som fik til opgave at rådgive regeringen og Folketinget om, hvordan trafikpolitikken skulle udformes, såfremt miljømålsætningerne skulle overholdes.

Men det er ikke sådan en pakke, vi har fået på bordet. I stedet har vi fået en pakke, hvor sigtet er størst mulig nedskæring af det statslige tilskud til jernbanedriften i Danmark, størst mulig nedskæring på personalesiden og størst mulig tilpasning til kommende EF-direktiver om liberalisering og privatisering af jernbanedriften.

Resultatet af sådan en omstilling er forudsigelig: Jernbanedriften i Danmark koncentrerer om få overskudsgivende linjer med gennemkørende tog mellem de større danske byer. Regionale og lokale togforbindelser vil blive nedlagt, og al godstransport vil køre ad landevejene.

Miljømæssigt vil transportsektoren udvikle sig stik modsat de hensigtserklæringer, som regeringen gang på gang har sagt den står ved, nemlig en reduktion af transportens CO₂-bidrag. Regeringens faktiske politik virker lige modsat, hvortil kommer, at man svigter den store befolkningsgruppe, som stadig ikke har bil; nogle, fordi de af miljømæssige grunde ikke ønsker det, andre – selv om det uden tvivl med den nuværende nedprioritering af den kollektive transport ville være en stor lettelse i det daglige – fordi de ikke har råd til det. Jeg vil minde om, at det faktisk drejer sig om 56 pct. af de danske husstande.

De netop overståede finanslovforhandlinger har måske givet nogle håb om, at verden nu ser lidt anderledes ud, men storfinansens og bilindustrien kan ånde lettet op. Den socialdemokratiske ledede regering, som faktisk kunne vælge en miljørigtig transportpolitik med venstrefløjen, kunne ikke drømme om noget så perspektivrigt.

Lovforslaget om DSB Rederi er en direkte følge af, at man fra regeringens side tillader den miljøsvinende katamaransejls over Kattegat. Lovgivningen betyder, at man kaster håndklædet i ringen i stedet for at være sig miljøet bevidst og stoppe den fuldstændig uforansvarlige katamaransejls. Når regeringen ikke vil det, skal det selvfølgelig ses i en større sammenhæng. Netop ved at tillade den miljøsvinende katamaransejls opnår regeringen at få to kort