

seringen af jernbanen pludselig skulle stille jernbanetrafikken meget bedre i konkurrencen med lastbiler, personbiler, fly og hurtigfærger.

Tværtimod vil sådanne overordnede samfundsmæssige hensyn blive stillet overordentlig meget svagere i forhold til de enkelte operatørs krav om overskud. Så længe disse ikke pålægges de reelle omkostninger, som de påfører samfundet, kan man liberalisere nok så meget uden at få nogen som helst overflytning af gods og passagerer til den mere miljørigtige skinner trafik.

De påståede effektivitetsforbedringer vil jeg også stille mig tvivlende over for. Det er muligt, at man gennem færre ansatte, dårligere arbejdsvilkår og dårligere lønninger til de ansatte kan presse en såkaldt højere effektivitet igennem, men når befolkningen betaler prisen herfor i form af højere skatteudgifter til understøttelse og øgede social- og sundhedsudgifter, så giver jeg ikke en døjt for de såkaldte effektivitetsforbedringer.

Enhedslisten agter ikke at bidrage til at splitte jernbanedriften op og ændre dens formål fra at være person- og godstransport til at være profit.

Arne Melchior (CD):

Til alle dem, der ikke er bekendt med dette lovforslag, skal jeg oplyse, i hvert fald som min opfattelse, at det er knageme svært stof, dette her. Det er måske en af årsagerne til, at ordførertalerne har været så korte og ukomplicerede, jf. Parkinsons lov. Men en grund til de korte og relativt tilfredse ordførertaler kan selvfølgelig også være, at forslaget har været meget grundigt forberedt i forhandlinger mellem ministeren og en række ordførere, og jeg vil i denne sammenhæng gerne sige tak for de forhandlinger, rose ministeren, rose også hans embedsmænd. Jeg synes, der er gjort et godt arbejde og vist mange hensyn og stor forståelse for nye ideer og indvendinger.

Jeg vil også benytte lejligheden til at rose DSB's personale, der i en situation, hvor de på en eller anden måde må føle sig truet på deres etats vegne og eventuelt på deres jobs vegne, ikke har optrådt som gamle dages maskinstormere, men har vendt front mod fremtiden. Det synes jeg man kan rose dem for.

De har nu også god grund til det. Der har jo aldrig, som vi tidligere i denne samling under trafikdebatter her i huset har konstateret, været så store investeringer i nyt materiel – og i øvrigt

også bedre kørevilkår for DSB – som der netop sker i øjeblikket, og derfor er det kun rimeligt, at de har taget positivt imod trods den skepsis, som de naturligvis måtte have.

Jeg vil ærlig talt sige, at jeg er etatsmand. Jeg har tabt en del af mit hjerte til DSB, og jeg har ikke nær så svært som fru Jette Gottlieb ved at tage DSB i forsvar. Og det er jo kun, fordi læserbrevene og overskrifterne altid fokuserer på de værste ting. Hvis jeg havde halvanden times taletid, så ville jeg meget vel kunne holde en varm forvarstale for de ydelser, DSB i det daglige præsterer. De skal have støtte, og togdrift skal have støtte, fordi den er så håbløst bagud på en række punkter – og det kan aldrig indhentes – over for bilens muligheder med dør til dør-transport både af mennesker og gods. Sådant er det, men vi kan ikke undvære toget, og derfor styrker vi det, og det er jeg meget glad for og tilfreds med.

I princippet sker der jo nogle gevaldige nyordninger. Der gives mulighed for andre operatører til at køre på de danske skinner. Det er noget hidtil uset, men bevares, det er jo en trend, der er i gang også internationalt, ikke mindst i EU-landene, så vi må vel følge med, og konkurrence i sig selv er bestemt ikke at foragte.

Personlig er jeg ikke så sikker på, at der bliver så mange, der melder sig i konkurrence med DSB. Danmarks geografiske udstrækning næsten forbyder, at det skulle være særlig attraktivt, endsiges givtigt for nogen at investere i det, men lad os nu se. Lad os se, om de såkaldte privatbaner kan byde konkurrence, eller om DSB kan byde privatbanerne konkurrence. Det er kun dejligt, at der åbnes, og jeg synes, at det forsigtige tempo, der åbnes i, er meget forstandigt.

Jeg skal så gøre opmærksom på, at vi må sørge for, at handicappede medborgere får minimum samme gode adgangsforhold til tog, der måtte blive drevet af andre end DSB, som de har hos DSB. Der findes et panel fra handicapside, der forhandler den slags ting med DSB, og det samme panel må også kunne inddrages, når andre operatører eventuelt kommer på banen.

Det samme gælder cykelmedtagning. Der bør der i fremtiden gælde samme muligheder for cykelmedtagning hos eventuelle nye operatører, som der hidtil har været gældende hos DSB.

Endelig skal jeg henvise til et hørings svar fra Kommunernes Landsforening. Denne har glemt at datere det, så jeg kan ikke opgive datoen,