

der påtog sig det samfundsmæssige ansvar for jernbanedriften, og det er den, som man nu efter vore begreber er på vej til at ophæve.

Vi ser det sådan, at man ønsker systematisk at reducere den fælles prioritering af transportopgaver, at man ønsker at reducere den fælles miljømålsætning og underminere regionale mål. Om to år vil såvel passagertrafikken som godstrafikken på skinner foregå ved, at trafikministeren indgår kontrakter med jernbaneoperatører, der kan vinde en udbudsrunde. Det svarer således til udlicitering af bustrafikken i Danmark, og jeg mener, at man kan konstatere, at den har vi meget dårlige erfaringer med.

Jeg skal koncentrere mig om et par af de usagte effekter, som i objektivitetens hellige navn også bør indgå i en så drastisk ændring af hele togtransporten i Danmark.

Hvordan skal f.eks. begrebet virksomhed forstås? Kunne man forestille sig, at amtslige trafikskaber kunne opfattes som sådanne, eller udelukkes de ved lovforslaget fra de regionale og lokale jernbaner? Det er i hvert fald et spørgsmål, som vi meget gerne vil have præciseret af ministeren. Kan man på den måde måske i det mindste på lokalt plan få nogle meget klare samfundsmæssige hensyn ind i driften? Eller kan man frygte, at noget sådant er udelukket med lovforslagets formulering? Også det synes jeg vil være rart at få præciseret.

Og så kommer der endelig et begreb, som set fra vort synspunkt er meget uhyggeligt, og det er begrebet »fri trafik«. Hvordan vil det komme til at fungere i praksis? Det fremgår jo, at jernbanevirksomheder får ret til at få tog indplaceret i køreplanen, hvis der er plads, men så kommer spørgsmålet: Hvem bestemmer reelt, hvornår der er plads?

Jeg har akkurat ligesom fru Margrete Auken meget svært ved at tage det nuværende DSB i forsvar, men jeg laver ikke en kortslutning, der hedder, at fællesskabet og demokratiet så at sige må gå fra borde, tværtimod.

Jeg kan også konstatere, at DSB er havnet i en beklagelig situation, men den situation, som de er havnet i, skyldes bl.a., at regeringen sammen med de borgerlige partier fra 1994 ubønhørligt har fjernet ethvert grundlag for, at DSB kan fungere som en offentlig servicevirksomhed, som DSB dengang selv ønskede at være. Ved at kaste et blik på DSB's egne tidligere planer for udbygning af jernbanebetjeningen kan man se, at der faktisk var vilje til kreative udbygningsplaner. Alt skal altså fungere på markedsvilkår.

Det er målet. Og det bliver efter vore begreber startskuddet til DSB's død.

EU-direktivet blev i 1994 herhjemme omsat til DSB-aftalen, som betød en løbende fjernelse af statstilskuddet til DSB og krav til ledelsen om at omstille sig til markedsvilkår. Resultatet er forringelser, og resultatet er også efter vore begreber, at man kan frygte, at det bliver vanskeligere og vanskeligere for nogle af de grupper, som fru Jytte Wittrock ønskede skulle betjenes gennem DSB, når det er pengene, når det er pengeposemændene, som kommer til at bestemme.

Nu kommer så anden fase, hvor befolkningen foregøgles en række forbedringer som følge af liberaliseringen. Man kunne jo så hævde, at det kun kunne gå fremad, men Enhedslisten må afvise, at liberaliseringsvejen er den rigtige. Det er i vores øjne hen i vejret at forestille sig, at liberalisering af jernbanen pludselig skulle stille jernbanetrafikken bedre i konkurrencen med lastbiler, personbiler, fly osv. Tværtimod vil problemet være, at de overordnede samfundsmæssige hensyn bliver stillet svagere i forhold til den enkelte operatørs krav om overskud. Og det er præcis det, som vi har set for DSB Gods' vedkommende.

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

**Thorkild B. Frandsgaard (FP):**

Fremskridtspartiet er af den opfattelse, at der på længere sigt kun er én vej for DSB. Vi mener faktisk, at DSB bør privatiseres, og derefter er det naturligvis ikke længere Folketingets opgave at afgøre, hvorledes DSB kører. Men vi er realistiske nok til at kunne se, at med det flertal, der er nu, kan det ikke blive til noget.

Fremskridtspartiet finder, at lovforslaget her er et skridt i den rigtige retning. Lovforslaget forudsætter, at godstransporten drives fuldt kommercielt i fremtiden. Det lyder godt, men vi ved jo udmærket, at det ikke er en fuldstændig frigørelse, så der er ikke tale om fri konkurrence. Det er der ikke tale om, for der er jo fortsat et stort offentligt tilskud, så der er ikke rigtig konkurrence.

Lovforslaget indebærer også, at der fra den 1. januar åbnes for, at andre godstransporter end DSB's kan benytte vores skinner. Igen en liberalisering, som vi selvfølgelig kan støtte.