

havnene ikke længere er en del af det område, hvor borgerne kan færdes frit. Er det det, der vil ske igen, nemlig at jernbanearealer fremover vil være lukket land for borgerne?

Ej heller er det betryggende, at forhold, der vedrører beredskabsplaner m.v., ikke er omfattet af offentlighedslovens bestemmelser om aktindsigt.

Ligeledes er det betænkeligt, at grebet – i ly af øget beredskab – strammes for offentligt ansattes ret og pligt til at informere offentligheden om mulige kritisable forhold. Men de må gerne videregive oplysningerne til »udenlandske myndigheder og internationale organisationer som følge af Danmarks internationale forpligtelser«.

Hvor meget vil det skærpede beredskab belaste økonomien i jernbanevirksomhederne i forhold til vognmandsbranchen? Hvorfor er vognmandsbranchen – som eneste aktør på transportmarkedet – stadig ikke omfattet af et beredskabskrav? Hvorfor lægges der særlig vægt på at fremhæve hensynet til den øgede privatiseringsgrad i et forslag, der vedrører det skærpede beredskab?

Havde man så taget fat på at forebygge truslen om et terroristisk anslag – set i lyset af, at når Danmark er blevet et terrormål for »nogle«, hænger det bl.a. sammen med Danmarks deltagelse i USA's ulovlige krig i Irak og den manglende danske støtte til palæstinenserne ret til en selvstændig stat.

### *Lokoføreruddannelsen*

Kommer der flere lokoførere, fordi Folketinget debatterer, hvem der skal betale for uddannelsen? Næh, ikke når det handler om arbejdsforhold og lønninger og sikkerhed mod at skulle kastes rundt mellem forskellige virksomheder, også kaldet virksomhedsoverdragelse. Konkret skal der gøres noget ved, at DSB i løbet af få år skal sige farvel til en stor del af sine lokoførere, der enten går på efterløn eller lader sig pensionere.

Set i lyset af, at flere strækninger skal sendes i udbud, er det forståeligt, at DSB har været tilbageholdende med at uddanne flere lokoførere. DSB aner jo ikke, hvor mange af dem man i tilfælde af tabte udbud skal virksomhedsoverdrage.

Under alle omstændigheder mener Enhedslisten, at der ved fastsættelsen af betalingsordning

gen skal sikres en ligelig behandling af de entreprenører, der nu gives adgang til at køre med måle- og materieltog – de skal naturligvis behandles på lige fod med alle andre operatører. Entreprenørerne burde derfor have været med i betalingsordningen.

### *Markeds- og konkurrenceovervågning*

En øget tilgang af flere entreprenører på jernbanenettet gør det påkrævet, at der etableres en »vaghundefunktion«, der kan se til, at regler og bestemmelser overholdes, og at operatørerne opfylder de kontrakter, de har indgået. For at der kan blive tale om en »jernbanevagthund« af gavn og ikke blot af navn, er der brug for et armslængdeprincip til alle sider, og at det bliver en vagthund, der kan vise tænder, når der er brug for det. Der skal skabes et organ, der fungerer uafhængigt af Transport- og Energiministeriet, således som det er tilfældet i flere EU-lande, og der er brug for, at organet får meget frie hænder og kan tage sager op af egen drift.

Jernbaneklagenævnet ligger i dag inde med en betydelig faglig indsigt, og vedtages lovforslaget, vil det reelt være en amputation af nævnet, idet der overføres beslutningskompetence til Klagenævnet for Udbud. Sidstnævnte kan – såfremt det anses for hensigtsmæssigt, men man kan også lade være! – indhente udtalelser fra Jernbaneklagenævnet. Derved reduceres alt til at handle om jura og økonomi, og det er en alt for snæver betragtning. De to nævn bør samarbejde ligeværdigt i sager, der er jernbanerellevante. Et sådant samarbejde kan kun styrke de afgørelser, der skal træffes.

### *Certificeringsordning*

Dette delforslag er en følge af, at Banedanmark er sat på skrupp, og at private entreprenører gradvis er trængt ind på Banedanmarks tidligere domæne. Set i det lys er det logisk nok at give de nye operatører muligheden for selv at tage sig af visse transportopgaver vedrørende materiel m.v. og lade virksomheder selv køre med måletog. Enhedslisten har intet ønske om at være en del af en privatiseringsstrategi for jernbaneområdet. Enhedslisten mener, det er vigtigt at have et godt beredskab i Banedanmark, der til enhver tid kan stå for de nødvendige vedligeholdelsesarbejder m.v. til gavn for togpassagererne i Danmark. De partier, der står bag denne privatisering, må selv vedtage følgelovgivning.