

lange række spørgsmål, der er stillet til ministeren, og det er jo udmærket.

Men jeg kunne godt tænke mig, at vi fik en lidt mere grundig debat om den såkaldte otte-regel, der betyder, at daghøjskolerne mister tilskuddet til et kursusforløb, hvis der ikke er mindst otte kursister med i hele forløbet. For når daghøjskolerens formål blandt andet er at forbedre deltagerens muligheder på arbejdsmarkedet, virker det lidt barokt, at en daghøjskole straffes hårdt økonomisk, hvis for mange deltagere forlader skolen for at gå i gang med et job for eksempel, og den problemstilling synes vi egentlig man burde have tænkt lidt over.

Under førstebehandlingen kunne jeg forstå, at Socialdemokratiets ordfører, hr. Poul Erik Dyrland, blandt andet var inde på problemet vedrørende otte-reglen, og jeg kunne også forstå, at man faktisk har planer om, at ministeren til foråret skal komme med et lovforslag vedrørende daghøjskolerne. Og så håber vi, at det lovforslag bliver lidt mere grundigt behandlet, og at man også tager det problem op, at når der er sådan nogle regler om holdstørrelser og det samtidig er meningen, at folk skal ud på arbejdsmarkedet igen, fører det faktisk til, at de lige pludselig midt i forløbet mister alle penge, hvilket jo godt kan virke lidt urimeligt.

Så med de bemærkninger vil vi sige, at vi sådan set er indstillede på at stemme for lovforslaget, men at vi synes, det har været lidt af en hastebehandling, og at der altså er et par løse ender, som forhåbentlig kan klares ved anden lejlighed.

#### **Poul Erik Dyrland (S):**

Jeg skal blot sige, at på baggrund af, at vi så sent som her til morgen har fået en række henvendelser vedrørende dette lovforslag, vil vi gerne bede om at få det tilbage til udvalget mellem anden og tredje behandling.

Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslaget overgik derefter til tredje behandling.

#### **Afstemning**

#### **Formanden:**

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til fornyet behandling i Uddannelsesudvalget. Hvis ingen

gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

**38) Første behandling af lovforslag nr. L 108: Forslag til lov om jernbanevirksomhed m.v. Af trafikministeren (Bjørn Westh). (Fremsat 27/11 97).**

Lovforslaget sattes til forhandling.

#### **Forhandling**

#### **Søren Hansen (S):**

Med de faste forbindelser, vi henholdsvis har fået og snart får over Storebælt og Øresund, og de nye investeringer, der også er på tegnebrættet: til Frederikssund, mellem København og Ringsted og mellem Eriknauer og Skanderborg osv., står jernbanedriften med en række gode muligheder for at erobre noget af det tabte terræn tilbage. Det er vigtigt at hæfte sig ved.

Det er vigtigt både af miljøhensyn og af samfundsøkonomiske hensyn, og også sikkerheden spiller en rolle her. Og både fremkommeligheden og den sociale del af jernbanedriften vil have god gavn af, at jernbanen erobrer så meget terræn som muligt. For den har tabt terræn, ikke blot når det drejer sig om godstransporten – det er ikke så farlig meget – men også og først og fremmest, når det drejer sig om passagertransporten.

Vi har altså fået nogle forudsætninger, som det drejer sig om at udnytte så godt som muligt. Og hvis ikke jernbanen bliver både mere effektiv, mere hurtigt og mere elegant, tror jeg ikke, opgaven løses.

Det drejer sig også om at finde ud af, hvor jernbanen har sine absolut stærke sider, og så udnytte dem så godt, som det er muligt.

Lovforslaget betyder, at vi kan fortsætte den udvikling, som blev påbegyndt, da vi for nylig opdelte DSB i henholdsvis en infrastruktur og en operatørdel, og det er jo også antydnet her i forslaget, at DSB forudses omdannet til en selvstændig offentlig virksomhed, der bedre vil være i stand til at løse sine opgaver.

Jeg tror ikke, der er nogen tvivl om, at DSB bliver tvunget til at tænke både mere forret-

ningsmæssigt og mere kundeorienteret, hvis man skal klare den opgave, jeg startede med at sige lidt om.

Det hører også med i billedet her, at EU åbner for konkurrence mellem de store nationale jernbanevirksomheder, og at det drejer sig om at være med i udviklingen.

I lovforslaget forudsættes det, at godstrafikområdet pr. 1. januar 1999 overgår til kommerciel virksomhed, men med miljøtilskud og regionale tilskud, hvilket forhåbentlig kan betyde, at mere gods bliver flyttet fra vej til bane.

Passagertrafikken overgår pr. 1. januar til at blive udført på basis af kontrakter med en gradvis udbygning op til 15 pct. frem til udgangen af år 2003.

Jeg tror, disse elementer vil fremme en nødvendig nytænkning på jernbaneområdet.

S-togs-området er ikke berørt, og det er privatbanerne heller ikke, men her forudsættes det – og det vil jeg gerne sætte en streg under – at der forhandles med de berørte kommunale parter for at finde en fornuftig fremtid for privatbanerne.

Der oprettes et klagenævn, og det har vores støtte, for det bliver ikke nogen nem opgave at få løst den fremtidige jernbanedrift – det har det ikke været i fortiden, og det bliver det heller ikke i fremtiden – men vi tror, at der her ligger nogle fornuftige muligheder, og at der hermed gives jernbanen nogle nye chancer.

Det tempo, der er angivet her, og som jeg kan karakterisere ved at sige, at man skynder sig langsomt, tror jeg det er klogt at ministeren har valgt.

Lovforslaget har Socialdemokratiets støtte.

#### **Svend Heiselberg (V):**

Lovforslaget bygger dels på suppleringsaftalen om DSB fra 1996 og dels på rammeaftalen om 1995-1998.

I Venstre er vi gået ind i aftalen med det sigte at omdanne DSB og Banestyrelsen til moderne virksomheder, der gradvis kan klare sig i konkurrencen, både hvad angår service, kvalitet og pris.

Foreløbig har DSB ikke haft mange at sammenligne mulighederne med, hvad konkurrencen angår, men det bliver forhåbentlig bedre. Det er i det mindste det, der er meningen med Venstres engagement i lovforslaget.

I Venstre synes vi, det er vigtigt, at hele godssektoren kommer til at hvile på en kommerciel plan. Det er ikke Venstres mening, at

der skal gives mange hundrede millioner kroner i årlige statstilskud for at få fragtet gods, specielt ikke i en tid, hvor der er mange sultne private transportører.

Vi vil derfor arbejde for at få afviklet endnu flere af tilskuddene til godssektoren, og her tænker jeg bl.a. på den nyordning af regional- og miljøtilskuddene, som vi har aftalt.

Også på passagerområdet er der sket en nydannelse, idet der tilstræbes konkurrence med hensyn til passagerbefordring, foreløbig op til 15 pct. Og vises der interesse herfor, vil Venstre arbejde for at få forhøjet de 15 pct.

Vi venter os lige så meget af kontraktstyringen, for her er der mulighed for at få det politiske element ind i beslutningerne om, hvor meget trafik der ønskes i yderområderne. I Venstre ønsker vi, at yderområderne skal have en bedre betjening og service, end tilfældet er i dag.

Lovforslaget lægger jo i høj grad op til en bemyndigelseslov til ministeren, men ministeren skal vide, at vi vil vogte over ministerens administration af loven, så den er i overensstemmelse med aftalen.

Venstre kan støtte lovforslaget.

#### **Kaj Ikast (KF):**

Vi er jo inde i en serie af store forlig om jernbanernes fremtid: Vi startede i 1984 og gik videre i 1986, og nu kommer så tiden, hvor vi virkelig begynder at tage fat.

Når jeg ser på de miljømæssige, de samfundsøkonomiske, de trafikikkerhedsmæssige, de fremkommelighedsmæssige og de sociale hensyn, som var målene for dette lovforslag, vil jeg mene, at vi i forligspartierne har levet op til dem, således at vi giver jernbanen en virkelig chance for i fremtiden ikke blot at komme bedre med i spillet, end den har været tidligere, men også at kunne udnytte de store tilbud, der er til jernbanen – jeg tænker her på Storebæltsforbindelsen, som er blevet en succes, og som vedbliver med at være en succes, også efter at bildelen åbner den 14. juni næste år – men også med hensyn til omstillingen til den internationale konkurrence, som den vil være velegnet til, når Øresundsforbindelsen åbner i år 2000.

Det vil sige, at den modernisering, som jeg ser i dette lovforslag, har skaberne af dette forlig levet op til, og den kan vi støtte hundrede procent.

Hvis jeg så ser på fordelene og ulemperne ved udliciteringen, tror jeg, mange af de små

jernbaneanrårder i Danmark vil få en renæssance ved, at vi udbyder dem i licitation, for mindre selskaber kan måske komme til at pleje disse områder bedre, end et stort jernbaneselskab, som skal tage hensyn til hele landets ve og vel, kan klare i dag. Derfor er vi optimistiske.

Vi er også optimistiske på godsområdet, med hensyn til at konkurrenceelementet bliver større, og dermed er der en betydelig bedre udvikling end den, vi har set i de forgangne år, som har været meget sørgelig. Jeg håber, at den nye ordning, vi laver med konkurrencen, gør, at der kommer mere gods over på jernbanerne, og således er med til at løse det problem. Vi kan ikke komme uden om, at trafikbehovene i dette land stiger og stiger for hvert år. Når vi ligger omkring de 3 pct. i gennemsnit i stigning, så skal det gå galt, hvis jernbanerne ikke begynder at tage mere fra på godsområdet, end de har gjort hidindtil. Og det nytter ikke noget, at vi begynder at tvinge dem, for jernbanerne kan simpelt hen ikke løfte mere, end de gør i øjeblikket.

Vi vil nu gå meget positivt ind i forhandlingerne om dette lovforslag og vil gerne være med til at føre det igennem. Vi vil også kontrollere ministeren og hele embedsapparatet meget nøje i den kommende firårsperiode, således at vi i år 2003 ikke nøjes med de 15 pct., men kører videre og ser på udliciteringen, når vi har fået de erfaringer, som vi skal have i de fire år, vi nu arbejder med. Dem vil vi udnytte i fremtiden.

Vi vil give loyal støtte til dette lovforslag.

#### Tommy Dinesen (SF):

Det lovforslag, vi behandler her, og det følgende på dagsordenen vil få meget stor indflydelse på DSB's fremtid, og det er der selvfølgelig også andre lovforslag, som vi har behandlet inden for det sidste halve års tid, der har haft eller vil få. Man kan så med baggrund i lovforslaget spørge sig selv, om det er en god eller en dårlig fremtid, der ligger foran DSB.

Når man ser på den opdeling, der har været indtil nu, hvor Banestyrelsen er blevet én ting og trafikkselskaberne som sådan kører deres eget ræs, har det ikke været succeshistorier alt sammen. Det kan det selvfølgelig nå at blive på et senere tidspunkt, når det begynder at fungere, men det fungerer i hvert fald ikke optimalt for øjeblikket. Det er der ikke noget nyt i. Det tror jeg alle ordførere eller de få, der er til stede i salen, er klar over.

Det nye, der ligger i dette lovforslag, og som i hvert fald har været diskuteret i pressen, allerede inden forslaget har været til behandling, er udlicitering. For SF's vedkommende må jeg nok sige, at vi har valgt at se på udlicitering som en udfordring. Om det bliver godt eller dårligt, er selvfølgelig svært at sige, og om der er nogen, der vil byde, er lige så svært at sige.

Jeg har selv i den kommunale valgkamp været lidt inde på, hvorledes man kunne tænke sig, at udlicitering kunne finde sted på nogle af banerne, hvis man gik sammen med erhvervslivet, trafikkselskaberne, kommunerne i en bestemt egn, hvor en strækning bliver udliciteret, og det er svært at sige, om man kan få det til at hænge sammen.

Én ting synes jeg bl.a. er svært med hensyn til udlicitering, som ikke står i lovforslaget. Hvis vi f.eks. tog Nordvestbanen mellem København og Kalundborg og sagde, at vi ville udlicitere her, kunne man så sige, at man ville have stillet IC3-tog til rådighed, når man gav et bud på en udlicitering? Det tror jeg ikke man kan, for det er der ikke. Der er for øjeblikket ikke så mange IC3-tog eller andre moderne tog i overskud, som kunne gå ind. Og hvis der ikke er det, får man problemer, for hvis man får nye ejere, så får man de dér røde tog, som kører der til bevidstløshed, og som servicemæssigt ikke er i orden. Så man får altså bare nogle nye ejere, og nogle andre skal så have de udskældninger, som DSB får i dag. Skal der være udlicitering, må det være en del af det, at der er mulighed for at få noget ordentligt materiel.

Jeg ved ikke, om privatbanerne vil byde på nogle af strækningerne. Det kunne tænkes. Men det vil også være det materiel, der er der i forvejen, der skal køre. Om nogle af de store togfabrikker i Europa har overskydende togmateriel, f.eks. dobbeltdekkertog til passagerer eller andet, er ikke til at sige. Jeg har i hvert fald ikke kunnet opsnuse noget.

Med hensyn til godssektoren, hvor vi fra SF's side har haft store forhåbninger til den rullende landevej – altså at man var kommet til at køre med gods mellem Høje Taastrup og Taulov – ser vi jo, at det gør man ikke mere. Jeg tror, der er mulighed for, at andre vil gå ind her. F.eks. kunne forskellige vognmandsvirksomheder gå sammen og få deres gods fragtet på den strækning. Det er endda noget, de er interesseret i. Om andre vil gøre det, som man bl.a. har set det i USA – f.eks. A.P. Møller – er svært at sige.

Jeg vil sige, at de 75 mio. kr., der er afsat som miljøtilskud til godssektoren, er alt for lidt. Med den prisnedsættelse for lastbiler, der er kommet på Storebælt, er der simpelt hen ikke nogen, der kan konkurrere med lastbilerne. Jeg tror ikke på, at der kommer mere gods over til DSB Gods, selv om jeg havde håbet det. Lastbilerne løber med det hele. Takstnedsættelsen på 30-50 pct. er så stor, at DSB Gods får svært ved det.

Lad mig slutte med at sige, at der har været optimisme på adskillige møder med de ansatte. Jeg tror, at mange af de DSB-ansatte håber på, at dette her er noget af det, der vil give et nyt signal om DSB. Vi vil selvfølgelig gerne være med til at give det håb til de ansatte, men jeg kan sige, at dette lovforslag vil kræve belysning af mange spørgsmål. Hvorledes er det gået i udlandet, hvor man har lavet det samme? Det vil vi gerne være med til at kigge på.

Vi er positive over for i hvert fald at få belyst alle de mange spørgsmål, der er i dette her, og så vil vi se på, om det nytter i sidste ende. Så forholdsvis positive, men ikke nogen endelig afklaring, før sagen er ordentligt belyst.

#### Vibeke Peschardt (RV):

Der er vel næppe i DSB's historie sket så mange ændringer i organisationens liv, som der er sket inden for de sidste 3-4 år. Busserne og rederiet er udskilt fra modervirksomheden, hvis historiske formål var jernbanedrift, en revolutionerende ny transportform, der udviklede sig i sidste halvdel af forrige århundrede.

Nu er tiden så inde til ændringer i jernbanedriften foran det ny årtusind. Sådan som vi opfatter det, er der stor folkelig interesse for den kollektive trafik lige nu. Brugere – og det er til ære for dem, ændringerne sker – vil gerne køre i tog og kollektiv trafik i øvrigt, hvis den kollektive trafik kan tilbyde en ordentlig vare, dvs. fra dør til dør, nemt, hurtigt og komfortmæssigt i orden og konkurrencedygtigt med bilerne på prisen. Det er sådan, befolkningen gerne vil have det på passagersiden, og det er med de briller, vi i Det Radikale Venstre går ind i sagen om at forandre den gamle etat, så den kan omstille sig til det næste århundrede.

Det sker forsigtigt, når man ser på lovforslaget. Den passagertrafik, som det offentlige garanterer gennem økonomiske tilskud, overgår pr. 1. januar 1999 til at blive udført på basis af kontrakter mellem trafikministeren og DSB. Trafik, hedder det, udført som offentlig service. Af denne offentlige servicetrafik på kontrakt vil

en lille del frem til år 2003 kunne kontraktudbydes til andre, der ønsker at drive passagertrafik på de pågældende strækninger. Det kan så afsløres, hvem der vil byde, og hvor stor interessen for at byde er, og det bliver ganske spændende at se.

Inden jeg tager fat på godstrafikken, som jo også får konkurrence fra andre, vil jeg lige minde om, at Finansudvalget for nylig har bevilget 13 nye godslokomotiver, så DSB omkring år 2000 kan komme i omdrejninger med andre godstransportører, og jeg tænker her på f.eks. de svenske og de tyske jernbaner, som jo også får lejlighed til at køre på danske skinner. Og så kan vi i øvrigt undgå, at godstogene går i stå i Storebæltstunnelen, hvilket er en fordel for alle.

Godstrafikken får mulighed for et miljø- og investeringstilskud. Det er vi tilfredse med. Godstrafikken skal ligesom den øvrige skinnetrafik betale en afgift til Banestyrelsen for at køre på skinnerne, som er overdraget til Banestyrelsen. Trafikministeren og Banestyrelsen i forening skal fastsætte taksterne, og et uafhængigt nævn, Jernbaneklagenævnet, skal påse, at parterne ikke diskriminerer nogen i denne sammenhæng. Klagenævnet bliver sådan en slags pendant til Konkurrencerådet.

Lovforslaget åbner mulighed for, at DSB udlejer sit materiel til andre, der opfylder lovforslagets betingelser for at kontraktkøre eller udbudskøre på skinnenettet.

Man skal se det hele i sammenhæng med den lovgivning om DSB som selvstændig offentlig virksomhed, som ingen af os endnu har set. Vi har til gengæld fået et tilsagn fra ministeren om, at de to lovgivninger bliver behandlet i en sammenhæng. Det vil sige, at dette lovforslag får en grundig gang gennem Trafikudvalget og antagelig først vedtages sammen med det andet lovforslag hen mod sommeren. Det er en rigtig procedure.

Endelig vil jeg endnu en gang slå et slag for privatbanerne. Vi er med på, at der skal ses på privatbanernes fremtid, men specielt ved vi, at de savner både materiel og udstyr for næsten 1 mia. kr. Derfor er vi på nuværende tidspunkt meget tilfredse med, at amterne har sagt nej til at få privatbanerne lagt ud. Det er jo mere eller mindre det, der står i lovtæksten at de skal. Det må vi se på, når deres forhold er ordnet.

Til allersidst en meget vigtig ting. Lovforslaget rummer et hav af bemyndigelser, men ministeren har givet tilsagn om, at disse bemyndi-

gelsler vil blive udmøntet i samarbejde med de partier, der står bag lovforslaget.

Vi kan støtte det.

**Johannes Sørensen (FP):**

Fra Fremskridtspartiets side finder vi det meget positivt, at det fremsatte lovforslag forudsætter, at godstransport og passagertransport på jernbane skal drives kommercielt og på konkurrencemæssige vilkår. Det finder vi helt klart er noget positivt. Det er for længst sket for bustrafikkens vedkommende, hvor man rundt omkring har opnået meget store besparelser ved den udlicitering, der er sket dér.

Der kan med forslaget her skabes den konkurrence på jernbaneskiner, som vi mener vil være vældigt til gavn for både hele transportsektoren og samfundøkonomien. Der sker jo det, at DSB's monopol på dette område brydes, og det er slet ikke så ringe endda, som vi siger oppe nord for Limfjorden.

I såvel de nordiske lande Finland og Sverige som i Tyskland og Storbritannien er der for længst sket disse ændringer i de nationale jernbaneselskabers monopol. Der er skabt en helt anden struktur med forslag, der ligner dette her. Udlicitering, som dette her er, kan medvirke til den fornyelse og konkurrence, som er så nødvendig i et moderne samfund i udvikling.

Jeg skal på Fremskridtspartiets vegne sige, at vi klart støtter dette forslag.

**Jette Gottlieb (EL):**

Det kan forekomme lidt underligt, at der ikke er større opmærksomhed om dette unægtelig meget drastiske lovforslag. Det er kun lidt over 100 år siden, at man vedtog loven om meddelelse af eneret til anlæg og drift af forskellige jernbaner. Det var den lov, der påtog sig det samfundsmæssige ansvar for jernbanedriften. Det er den, man nu ophæver med dette lovforslag.

Om to år vil såvel passagertrafikken som godstrafikken på skinner foregå ved, at trafikministeren indgår kontrakter med de jernbaneoperatører, der kan vinde en udbudsrunde. Det svarer således til udliciteringen af bustrafikken i Danmark. Det har vi jo erfaringer med. I regeringens udgave er der ikke grænser for, hvor mange goder der følger med denne liberalisering. Jeg vil koncentrere mig om alle de usagte effekter, som i objektivitetens navn også bør indgå i en så drastisk ændring af hele togtrans-

porten i Danmark. De rejser unægtelig en række spørgsmål.

Hvordan skal f.eks. begrebet virksomhed forstås? Kunne man forestille sig, at amtslige trafikelskaber kunne opfattes som sådanne, eller udelukkes de ved lovforslaget fra at drive regionale og lokale jernbaner? Kan man på den måde måske i det mindste på lokalt plan få nogle samfundsmæssige hensyn ind i driften, eller er det udelukket med lovforslagets formulering? Hvordan skal man forstå begrebet »fri trafik« i praksis? Det fremgår jo, at jernbanevirksomheder får ret til at få tog indplaceret i køreplanen, hvis der er plads, men hvem bestemmer reelt, hvornår der er plads? Og hvem har det afgørende ord, såfremt der opstår uenighed? Er det Jernbaneklagenævnet, eller er det reelt EF-Domstolen? Har regeringen nogen som helst sikkerhed for, at den overhovedet kan gennemføre de planlagte miljø- og regionaltilskud til godstransport? Det fremgår af bemærkningerne, at tilskuddene skal notificeres i EU, og at der skal forhandles om det, men hvornår venter regeringen at tilskuddet i givet fald skulle træde i kraft? Er det sådan noget langt ude i fremtiden, eller hvad drejer det sig om?

Det er svært at stå på talerstolen i dag og tage det nuværende DSB i forsvar, men når DSB er havnet i denne med rette udskaeldte situation, så skyldes det fuldt og helt, at netop regeringen sammen med de borgerlige partier fra 1994 ubønhørligt har fjernet ethvert grundlag for, at DSB har kunnet fungere som den offentlige servicevirksomhed, som DSB dengang selv ønskede. Ved at kaste et blik på DSB's egne tidligere planer for udbygningen af jernbanebetjeningen kan man se, at der var vilje til kreative udbygningsplaner. I 1991 kom imidlertid EU's direktiv om liberalisering af de europæiske jernbaner. Jernbanen skulle underlægges det indre marked. Alt skal fungere på markedsvilkår. Det blev startskuddet til DSB's død. 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 de forringelser, som er synlige for enhver, og kritikken hagler ned over DSB.

Nu kommer så anden fase, hvor befolkningen foregøgles en række forbedringer som følge af liberaliseringen. Det kan selvfølgelig kun gå fremad, men Enhedslisten mener ikke, at liberaliseringsvejen er den rigtige. Det er i vores øjne helt hen i vejret at forestille sig, at liberali-

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. Sådan 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,

men det er bilag 4 til lovforslag nr. L 108. Der er de noget betænkelige ved ministerbemyndigelsen til at udvide loven til også at gælde privatbaner. Jeg er for ministerbemyndigelsen, men det hindrer ikke, at vi bør tjene Kommunernes Landsforening og dermed det kørende publikum i deres ønske om, at kommunerne inddrages i kommende forhandlinger om lovgivning vedrørende privatbanerne.

Jeg takker ministeren for forslaget, og jeg tror ikke, at 1998 behøver at blive ret gammelt, før vi kan have gennemført dette forslag.

(Kort bemærkning).

**Jette Gottlieb (EL):**

Nu kunne jeg næsten forstå på hr. Arne Melchior, at han ikke helt havde hørt, at når jeg sagde, det var vanskeligt at forsvare DSB, så holdt jeg i virkeligheden en slet skjult forsvarstale, for det, jeg sagde, var, at det var herinde i Tinget, de store fejltagelser blev begået. Det var her, man fratog DSB enhver mulighed for at fungere som en offentlig servicevirksomhed ved bestandig kun at tjekke og kigge på, hvordan bundlinjen så ud, uden at vurdere de sociale hensyn, der lå i at yde bidrag til den kollektive transport.

Så vil jeg gøre opmærksom på, hvad hr. Arne Melchior måske ikke har lagt mærke til, at dette lovforslag er et lovforslag om DSB's ophævelse. Det er oven i købet formuleret som sådan. Loven om DSB ophæves ved dette her lovforslag. Det er det, der sker. Det er altså en opsplitning, der er tale om.

(Kort bemærkning).

**Arne Melchior (CD):**

Jeg hørte godt efter. Det blev klart sagt, at det er svært at forsvare DSB, men der blev lidt senere i talen også sagt, at det kun kan gå fremad. Begge dele indikerer, at det går rigtig dårligt. Og det går altså ikke så dårligt. Der er masser af mennesker, der transporteres med DSB daglig på fuldt tilfredsstillende måde, og efterhånden er der også begyndt at dukke læserbreve op, der takker DSB's personale for konduite og hjælpsomhed og mange andre ting. Og øst-vest-trafikken pr. tog er i det sidste halve år forøget med ca. 60 pct. hver eneste af de seks måneder, og det er søreme en opgave, som det har været svært at tage højde for fuldt ud. Så jeg synes, der er berettiget anerkendelse til DSB. Det kan sagtens blive bedre, og det bliver det dag for dag, men der er masser at glæde sig

over med hensyn til, hvordan togdriften i Danmark fungerer.

**Ole Donner (DF):**

Det lovforslag, vi her behandler, er aftalestof imellem Socialdemokratiet, De Radikale, CD, Venstre og De Konservative. Det indikerer, at det nok får en hurtig behandling igennem Folketinget, og formanden for Trafikudvalget sagde for et øjeblik siden, at 1998 ikke behøvede at være ret gammelt, før dette her var lov.

Det kan man måske beklage lidt, for jeg er enig med hr. Tommy Dinesen i, at det vil kræve mange svar. Og når vi får høringssvarene ind fra de forskellige, vil det garanteret vise sig, at man vil have en række svar, inden man tager endelig stilling til lovforslaget.

Det er jo et typisk trafikministerforslag. Når jeg siger typisk, så mener jeg dermed, at de fleste paragraffer begynder med, at ministeren bemyndiges til og ministeren fastsætter osv. Og vi siger hver gang, og det vil vi blive ved med at sige, at det synes vi ikke er nogen god idé.

Selvfølgelig er der mange elementer i dette lovforslag, som Dansk Folkeparti er positivt over for. Vi synes, det er fint, hvis man kan komme ud og licitere osv., men ifølge den henvendelse, som hr. Melchior nævnte, nemlig fra Kommunernes Landsforening, finder de ikke, at de er blevet behandlet rimeligt, og det synes vi heller ikke. Der må være nogle ting dér, som man skal tale med Kommunernes Landsforening om, og vi vil i hvert fald bede om, at vi får en kommentar fra trafikministeren til de henvendelser, der kommer. Det plejer vi at få, så det går jeg ud fra som en selvfølge.

Jeg tænker også på den henvendelse, der er kommet fra X-Rail, som har intentioner om at byde på nogle af de ting, der bliver mulighed for. De kritiserer mange steder, og jeg synes, der er meget rigtigt i nogle af kritikpunkterne, så den henvendelse glæder jeg mig også til at høre ministerens kommentarer til, både om DanLink-ruten København-Helsingborg og om infrastrukturefgifterne. Der nævner de bl.a. det med, at broafgiften for Storebælt er pr. passager ved passagertrafik, men pr. tog ved godstrafik, og det er nok også noget, man skal drøfte i udvalget.

Det påpeges også, at man regner med at få en fordobling af indtægten i 1999 i forhold til 1998. Det er selvfølgelig godt med nogle ekstra penge, men det er jo ikke godt, hvis det er konkurrenceforvridende.

Der tales også noget om miljøtilskud, og så er der selve fordelingen af infrastrukturkapaciteten, som man også har en række spørgsmål til, og det vil vi i hvert fald også gerne se lidt på inden.

Endelig er der godsterminalerne, hvor det påpeges, at der er ledig kapacitet visse steder i Danmark, og det er klart, at hvis de har ret i det, så bør det selvfølgelig undersøges, inden man lægger sig fast på den endelige beslutning.

Så vi er positive i Dansk Folkeparti over for selve lovforslagets hovedidé, men på det foreliggende grundlag kan vi ikke støtte lovforslaget.

#### Trafikministeren (Bjørn Westh):

Det er en spændende tid, vi lever i, ikke mindst på trafikområdet. Det er jo rigtigt, at de store faste forbindelser over Storebælt og Øresund tegner et helt nyt og spændende billede af vores trafik i Danmark. I den forbindelse er det også meget vigtigt, at vi ser på jernbanen, og man kunne måske ønske sig, at vi havde set på jernbaneinvesteringerne også i sammenhæng med de faste forbindelser. Det er i hvert fald vigtigt for mig at understrege, at den jernbane, vi har i dag, for en meget stor dels vedkommende er bygget i det 19. århundrede, er brugt i det 20. århundrede, men nok ikke lever helt op til det 21. århundredes krav, så det er vigtigt for os, at vi også får investeret i banelegemet.

Samtidig skal der også investeres i materiellet. Også her må vi sige, at vi i de senere år måske har været for tilbageholdende, men alene inden for nærværende år er der truffet beslutninger om investeringer i nyt materiel for ca. 11 mia. kr., så her sker der altså også noget.

Jeg håber ligesom hr. Kaj Ikast på, at det konstruktive arbejde, der har været om alle de store ting, jeg her har nævnt, kan fortsætte også i den kommende periode.

Lovforslaget her er især nyt på to områder. Den ene ting er kontraktstyring, hvor Folketinget i og for sig får en bedre mulighed for at sikre sig en tilfredsstillende trafik de steder i landet, hvor denne trafik skal drives. Og som hr. Svend Heiselberg er inde på, kan man faktisk godt sige – i modsætning til, hvad nogle siger – at dette her kan være en trussel mod de ydre områder, men så kan man sige, at netop kontraktstyring kan gøre, at disse områder nu gennem kontrakterne kan sikre sig en mere direkte trafikforsyning, end de tidligere har kunnet gøre.

Hr. Søren Hansen var inde på, at jernbanen gerne måtte løse opgaverne mere elegant, end man gør det i dag. Det kan jeg fuldt ud tilslutte mig. Hr. Søren Hansen var også inde på, at det gjaldt om at få investeret rigtigt i jernbanen for at få den opbygget til den standard, der skal være, og han lagde så op til det andet nye i lovforslaget, nemlig at der åbnes for udbud. Det ene er kontraktstyring, det andet kan man sige er en åbning for andre operatører på banelegemet.

Hr. Søren Hansen tilskyndede til, at vi levede efter mottoet at skynde sig langsomt, og det er netop det, der er lagt op til med et udbud i begrænset omfang i starten, nogle procent måske, der kan vokse, og så skal vi tage stilling til, om det er godt eller dårligt.

Hr. Svend Heiselberg var inde på, at DSB skal være en moderne virksomhed, og set i den forbindelse er det måske heller ikke så dårligt for DSB at have andre operatører på skinnerne, som man kan måle sig med og vise, at man faktisk er bedre end de andre. Måske er man ikke så god, og så kan man prøve at blive lige så god, som de andre er. Det er ikke altid, det er så dårligt at have nogle at måle sig mod.

Hr. Svend Heiselberg var også inde på godstrafikken, og her kan man måske mærke, at der er lidt forskel i temperaturen i salen. Jeg tror, de fleste er enige i det principielt rigtige i at have så meget gods på jernbaneskiner som muligt, i hvert fald det tunge gods, der skal over længere afstande. Her tror jeg, at jeg må sige til hr. Svend Heiselberg, at det må være en bestræbelse. Det kan godt være, at der er andre transportører, der gerne vil transportere godset, men hvis de ikke kan gøre det så sikkert og så miljømæssigt rigtigt, som man kan på jernbanen, så foretrækker jeg jernbanen, hvis det kan foregå på en rimelig fornuftig måde.

Jernbanen får en chance, siger hr. Kaj Ikast, og det mener jeg også. Jeg tror også, man må sige, at der i udlandet arbejdes på at give jernbanen en chance. For eksempel har jeg indtryk af, at det bliver til alvor med at bygge flere jernbaner gennem Alperne i Schweiz for at få godset over på jernbaneskiner dér.

I den forbindelse synes jeg, at det, som hr. Tommy Dinesen var inde på, nemlig den rullende landevej, bliver endnu mere interessant, end den er i forvejen. Jeg synes, den er interessant i forvejen, men skal gods i højere udstrækning fremover gennem Alperne på tog, kan man lige så godt sætte det på togene længere



mod nord end først gøre det, når man er nede ved Alperne. På den måde vil jeg sige til hr. Tommy Dinesen, at jeg bestemt ikke har glemt tankerne om den rullende landevej.

Hr. Tommy Dinesen var inde på et lidt mere konkret spørgsmål: Når han nu vil overtage Nordvestbanen og forlader Folketinget og vil til at være jernbanedirektør, kan han så være sikker på, at han også får IC3-tog med i udbudet? Formentlig ikke i første omgang, men jeg håber da, at når vi får eltog på flere strækninger, end vi har i dag, bliver der frigjort IC3-tog, og så kan de også komme til at køre på Nordvestbanen. Jeg vil ikke udelukke, at man til den tid også kan lave nogle udbud, hvor der indgår noget materiel af den standard. Men jeg synes ikke, det skal holde hr. Tommy Dinesen tilbage fra at interessere sig for en direkte virksomhed med at drive jernbaner, selv om der ikke er IC3-tog endnu.

Vi må se på, hvilke strækninger der i det hele taget skal være udbud på. Det er ikke besluttet nu, og jeg vil gerne sige, at det er noget, som vi gerne vil drøfte med mange, inden vi træffer en beslutning om, hvilke steder der er egnede til at starte med.

Fru Vibeke Peschardt var meget inde på godstransport, med god ret synes jeg, og hun var inde på, at miljø- og regionaltilskud er noget af det, der skal bruges aktivt for at fremme miljøtankegangen med hensyn til gods. Fru Vibeke Peschardt var også inde på det vigtige i den lov, der skal komme som en opfølgning, en tvillingelov, til dette lovforslag, nemlig om DSB som en selvstændig offentlig virksomhed, og jeg skal love, at jeg skal arbejde på, at forslaget kommer frem så hurtigt som muligt efter denne førstebehandling, så man også får lejlighed til at se lovene i sammenhæng.

Privatbanerne vil blive taget op, og jeg deler ligesom fru Vibeke Peschardt ønsket om, at de får flere penge, men jeg er nødt til at sige, også af hensyn til vores samarbejdspartnere i Socialdemokratiet, at vi hele tiden har økonomiske hensyn, vi skal tage her i kongeriget, og at vi ikke kan opfylde alle vores ønsker til vejtrafikken, til nye veje, til færgerne, til jernbanen eller alle de andre ting, vi gerne vil. Vi er nødt til at prioritere, så jeg kan ikke udstede nogen blankocheck. Men jeg er enig i, at der er behov for bedre materiel, og at vi må arbejde for det.

Det er ikke, fordi jeg ønsker, at der skal være mange bemyndigelser i en sådan lov, men jeg

tror, at denne lov har en sådan karakter, at det er naturligt, at der er mange bemyndigelser til at udforme kontrakter og sådan noget. Men alt skal naturligvis laves i sammenhæng med de aftaler, der er indgået, og med den lovgivning, der bliver vedtaget, og med de bemærkninger, der kommer til at knytte sig til den.

Fru Jette Gottlieb var inde på nogle mere specifikke spørgsmål om, hvordan loven skulle defineres, for eksempel hvad fri trafik er.

For det første mener jeg, det er vigtigt, at vi bestemmer os for, hvad offentlig servicetrafik er: Hvad det er, som Folketinget mener, befolkningen skal have som trafiktilbud som minimum og som godstransportmuligheder som minimum, og det må vi først og fremmest sikre os. Men er der så nogle, som derudover, når det er sikret, gerne vil køre med tog, synes jeg, at de skal have lov til det, for jeg vil ligesom fru Jette Gottlieb gerne have både mere og bedre jernbane.

Den fri trafik er i og for sig et udtryk for, at er der skinner, der ligger tomme hen, når vi har gennemført de trafikforbindelser, som Folketinget har bestemt skal gennemføres, må andre, hvis de kan gøre det sikkert og forsvarligt, gerne benytte disse skinner, så vi får mere jernbane. Det er klart, at der kan blive diskussion om, om der er plads, eller om der ikke er plads, og så har vi bl.a. et jernbanenævn til at tage stilling til det.

Hr. Arne Melchior roste med rette medarbejderne mange steder, og jeg vil også gerne sige, at jeg føler, at medarbejderne i DSB er engageret i at gøre jernbanen bedre og også gøre den til det 21. århundredes trafikform. Det synes jeg hr. Arne Melchior med rette roser personalet for. Man vender front mod fremtiden, tror jeg, hr. Arne Melchior sagde, og det synes jeg er rigtigt.

Med hensyn til spørgsmålet om de handicappede og cykler er det jo ikke meningen, at det skal blive dårligere, og jeg mener bestemt, at vi i udbudene og kontrakterne skal sikre os, at andre operatører lever op til nogle kvalitetskrav. Men en kontrakt er jo netop også en fastlæggelse af, hvilken kvalitet der skal være, og her kan vi tage disse forhold med.

Jeg håber, at vi får et godt og konstruktivt udvalgsarbejde og gerne et meget grundigt udvalgsarbejde. Det er en vigtig lovgivning, og jeg glæder mig til det arbejde.

(Kort bemærkning).

**Jette Gottlieb (EL):**

Nu blev det sagt, at hvis der var mulighed for det, skulle der være plads for alle, der ville kunne blive godkendt til at drive jernbanevirksomhed, til at køre på skinnerne.

Her kunne jeg godt lide at vide med hensyn til selve den godkendelsesprocedure, der nu bliver lagt op til: Der bliver stillet en lang række krav som forudsætning for at få en dansk tilladelse, men der står også, at man automatisk er godkendt i Danmark, hvis man også er godkendt i et EU-land. Er det sådan, at de andre landes godkendelseskrav svarer til de danske krav, eller er det sådan en automatik, der bare kører?

Et andet spørgsmål, jeg godt kunne tænke mig at stille, er, om 5-årige tilladelser ikke er lige lovlig korte, når det endelig skulle være. Hvis man f.eks. kunne forestille sig, at man ønskede miljørigtigt og brugervenligt materiel indsat, er en 5-årig periode jo meget kort tid at være sikker på, at man kan drive sin kørsel, for det er en meget stor investering, der skal til i sådan noget. Hvordan er alle disse ting indtænkt?

Så står der, at DSB har pligt til at udlåne sit materiel. Hvordan afgør man så, om de IC3-tog, som DSB i dag råder over, nu skal køre dér, hvor en eller anden har fået lov til at køre på skinnerne, eller om de skal køre på hr. Tommy Dinesens nordvestbane? Hvordan afgør man, hvordan det materiel, som DSB faktisk råder over i dag, skal fordeles?

**Trafikministeren (Bjørn Westh):**

Det er jo lidt detaljerede spørgsmål, der bliver stillet her, men jeg vil sige, at hvis vi f.eks. har defineret et bestemt område, hvor der skal være udbud, og DSB byder på det område, kunne man sige, at det materiel, som DSB havde tænkt sig selv at bruge, går med i udbudet. Så skal DSB have betaling for det på fuldt kommercielle vilkår, således at de får forrentet og afskrevet deres materiel.

Det er en mulighed, der kan være til fordel for DSB. I stedet for at have noget materiel stående stille får de det forrentet og betalt. Det kan også være en fordel for dem, der skal prøve at drive togdrift, at de ikke skal foretage nogle meget store investeringer for nogle forholdsvis få år.

En toginvestering går måske over 25, 30, 35 år eller noget i den stil, og det er ikke så lange

udbud, vi opererer med. Hvis vi lavede så lange udbud, kunne man sige, at så etablerede vi næsten nye monopoler, og det er ikke det, der er meningen med det, så denne bestemmelse er indsat for at skabe lidt fleksibilitet.

Bliver der diskussion om det, hvor DSB kan sige: Vi kan ikke undvære det materiel, for uden det kan vi ikke lave den offentlige servicetrafik, som vi skal lave, skal de selvfølgelig ikke udlåne materiellet. Det er noget, som trafikministeren kommer til at tage stilling til, hvis der opstår problemer af den karakter.

Man kan selvfølgelig altid diskutere, om det skal være 5-årige tilladelser eller længere, 8-årige måske, men det skal i hvert fald ikke være tilladelser, mener jeg, der rækker 30-40 år, for så tror jeg ikke, vi kan overskue tingene.

I dag er det jo også sådan, at togselskaber fra andre EU-lande kan køre i Danmark. Der skal opbygges nogle systemer, der gør, at vi kan have tillid til, at det også er fagligt forsvarligt at lade togselskaber, der har godkendelser i andre EU-lande, køre hos os.

Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslaget overgik derefter til anden behandling.

## Afstemning

**Anden næstformand (Henning Grove):**

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

**39) Første behandling af lovforslag nr. L 109:**

**Forslag til lov om ændring af lov om Banestyrelsen m.v. (Politibestemmelser m.v.).**

Af trafikministeren (Bjørn Westh).

(Fremsat 27/11 97).

Lovforslaget sattes til forhandling.

## Forhandling

**Søren Hansen (S):**

Socialdemokratiet kan tilslutte sig forslaget, ikke mindst fordi vi har bemærket, at led og