

Digitaliseret af / Digitised by

DET KONGELIGE BIBLIOTEK  
THE ROYAL LIBRARY

København / Copenhagen

**Titel:** Vores Tog

**Ophav:**

**Ressourcetype:**

**Ressourcetype:**

**Oprindelsesdato:** 2003

**Emne:**Partiprogram, partiprogrammer, program

**Opstilling:** DA-småtryk. Politik 4

**Relateret:**

**Relateret:**

**Copyright:** Billedet er muligvis beskyttet af loven om ophavsret



Udgivet af ENHEDSLISTEN - de rød - grønne

Februar 2003

# ARRIVA vandt! Passagererne tabte?

Af Keld Albrechtsen - trafikpolitisk ordfører for Enhedslisten



**Keld Albrechtsen**

Da det i januar 2002 blev bekendt, at ARRIVA havde vundet togudbuddet i Vestjylland, udbød en engelsk togpassager: "Hvad har danskerne gjort os?!"

DSB vandt på pris og kvalitet! DSB var billigst. DSB, kunder og skatteborgere blev til grin!. DSBs tilbud - som blev diskvalificeret - ville nemlig med sikkerhed være blevet flere hundrede millioner kroner billigere for skatteyderne end ARRIVA.

Enhedslisten har påvist, at med tillægskontrakter og tilskud til ARRIVA bliver regningen næsten nøjagtigt som, hvis DSB var fortsat med at køre, som de har gjort det hidtil. Vi får bare ringere kvalitet for pengene.

Udlicitering har indbygget fejl. Det er umuligt at tage højde for alt, inklusive fremtidige behov.

Vilkårene for togdriften fastlægges i kontrakter mellem jurister og økonomer i Trafikministeriet og i private togselskaber, og man inviterer ikke brugerne med til at stille betingelserne. I tilfældet Midt- og Vestjylland var pendligrupperne nødt til at invitere sig selv med og kunne til nød få lov at komme med deres kritik og for-

slag. Nogen egentlig indflydelse har brugerne ikke haft. Arbejdsgangen bliver utroligt tung og lukket, når først kontrakterne er underskrevet, fordi al diskussion derefter kommer til at dreje sig om dels overholdelse af kontrakten, dels forhandlinger om ekstrabetaling for de ydelser, man har glemt at nævne i kontrakten.

#### Myldretid hvad er det?

Et godt eksempel på dette opstod hurtigt, efter Trafikministeriet afsluttede

kontrakten med ARRIVA om kørsel i Midt- og Vestjylland.

I kontrakten havde man fastlagt gennemsnitligt antal togafgange ugen igennem. For de fleste er det imidlertid indlysende, at der rejser flere mennesker i myldretiden end på andre tidspunkter - blot ikke for eksperterne udi trafikplanlægning i Trafikministeriet. De havde ikke anført noget krav om myldretidstog i ministeriets udbudsmateriale! Og Trafikministeren nedlod sig ikke til dialog med borgerne.



**Pernille Reimer Vendelboe**, folkeskolelærer medlem af Enhedslisten - Nr. Nissum

## Udlicitering: Sorteper til de tyndt befolkede områder...

Udlicitering medfører, at vi i de tyndt befolkede områder bliver sorteper. Kun de udbytterige jernbanestrækninger opprioriteres - i bedste fald. Profit går forud for kravet om en ligelig udvikling af alle landsdele.

Først efter fire måneder og utallige klager og protester fra kunder, pendlerrepræsentanter, trafikelskaber og - i al beskedenhed - Enhedslisten bøjede Trafikministeren sig og indgik en kostbar tillægskontrakt med ARRIVA om de glømte myldretids-tog.

Med tillægskontrakten er prisen for ARRIVAs kørsel de næste otte år kommet op på samme niveau, som det ville have kostet, hvis DSB havde fortsat kørselen uden udlicitering.

Og så har man endda for at gøre det billigere givet ARRIVA lov til at inddrage nogle tidlige og sene afgangne på to af de i forvejen mest forsejlede sidebaner samt at stjæle et af de MR-tog, der tidligere kørte mellem Struer og Thisted, for at skaffe plads til passagererne i Silkeborg.

Fra starten blev der lovet nye tog til alle passagererne, men med tillægskontrakten vil en væsentlig del af de mest benyttede afgangne alligevel skulle køres af gamle, udljente DSB-tog de næste otte år.

Regningen stiger stadig. Ministeriet glemte lige at fortælle, at Borris stations antikke signaler ikke var egnede til togkrydsning. Det vidste DSB godt. Men ARRIVA henholdt sig selvfølgelig til udbudsmateriale og kontrakt og valgte at lade sine tog mødes i Borris. Ekstraregningen på modernisering af Borris station bliver på 17 millioner kroner. Trafikministeren erkender, at besparelsen er skrumpet, men påstår hårdnakket, at DSB sparer overheadomkostninger. Enhedslisten spurgte så, hvor meget DSB's overhead er ble-

vet mindre end, hvis DSB fortsat skulle køre. Ministeren kunne ikke svare og kaldte spørgsmålet "hypotetisk". Trafikministeren kunne fyre ARRIVA allerede før selskabet var gået i gang, hvis han ville. Det ville medføre en kæmpe besparelse på de offentlige udgifter at give trafikken tilbage til DSB.

Det viste sig nemlig, at ARRIVA ikke var i stand til at gennemføre trafikken fra 5. januar 2003. ARRIVA havde simpelthen valgt at uddanne alt for få lokomotivførere, vel vidende at kun et begrænset antal DSB personale følte sig tiltrukket af en fremtid hos ARRIVA.

Kontrakten er klar: Kunne Arriva ikke køre fra 5. januar, ville det være kontraktbrud

#### DSB redder ARRIVA

Hjælpen til ARRIVA kom fra Trafikministerens DSB. De låner ARRIVA alle de lokomotivførere, det har brug for! ARRIVAs endelige køreplan viser, at ARRIVA blæser højt og flot på, om der er forbindelse mellem togene i Struer. Det var en af de ting, selskabet skulle tage hensyn til i følge udbudsmaterialet, men hvem er mere ligeglad end ministeren?

De upopulære togbusser forsvinder på Thybanen. Det var et af salgsargumenterne, Trafikministeren brugte for at få folk i Thy venligt stemt over for udliciteringen. Men togene mangler! Der bliver langt mellem dem i Thy.

Når man endelig kommer frem til Struer, så er togene mod Esbjerg eller Viborg som regel lige kørt. Det bliver umuligt at møde klokken 7 og klokken 9 i

Thisted. Man kan stadig møde klokken 8, hvis man vil stå op i toget, fordi Trafikministeriet ved tillægskontrakt har inddraget halvdelen af toget for at skaffe flere afgangne fra Silkeborg.

Som plaster på den manglende kollektive trafik er de lokale trafikelskaber begyndt at lave nye busruter, der kan lappe de største huller i ARRIVAs køreplan. Togbusserne er altså ikke afskaffet, blot er det blevet de amtslige trafikelskaber, der driver disse ruter - en klar nød-løsning for passagererne. Trafikministeren afviser arrogant, at der er tale om svigt fra togselskabets side. Han siger blot, at hvis busselskaberne har lyst til at køre bus, så vil han da ikke forhindre det!

De direkte tog Esbjerg - Tyskland var meget tæt på at blive en realitet i 2002. Tyskerne gik varmt ind for dem. Men desværre fik ARRIVA monopol på at bestemme prisen! Det blev mange gange dyrere pr. kilometer end i Danmark, og tyskerne har nu opgivet at samarbejde med ARRIVA.

På den jyske vestkyst kører sidste tog tidligere og første tog nu senere end før 5. januar. ARRIVA kan på den måde spare flere lokomotivførere, og Trafikministeren var straks med på ideen, selvom man dermed underbød minimumsbetingelserne i kontrakten.

#### Billetsalg på afveje

Tønders billetsalg nedlægges imod udbuds-betingelserne. ARRIVA har den trækthed at hævde, at et billetsalg knap en kilometer væk i en anden del af byen er en passende beliggen-

hed. Det er da helt i orden for Trafikministeren. Når bare ARRIVA siger, det er en passende beliggenhed. Kunderne spørges ikke.

Selv en så vigtig forbindelse som Struer - Viborg - Århus er blevet hårdt beskåret.

Det populære IC-tog fra Struer over Viborg, som passede perfekt til mødetid klokken 8 i Århus, blev først fjernet helt af ARRIVA/DSB.

Da Trafikministeren ikke ville lytte til protesterne, stillede Enhedslisten et beslutningsforslag i Folketinget om at bevare toget. Det fik ARRIVA til at ændre planen lige før jul. Resultatet er en ny køreplan med bedre ankomsttid i Århus, men til gengæld tager rejsen nu næsten ti time længere fra Struer.

#### På vej til England?

Andre problemer opstår for passagererne, når DSB ikke længere er hovedoperatør på strækningerne. I Hinnerup og Tjæreborg har tog f.eks. gjort stop for at tage passagerer med i myldretiden. Nu er det imidlertid ikke længere DSB, der får betalingen for kørsel på de lokale strækninger, så DSB prioriterer standsningsstederne fra DSBs og ARRIVAs køreplaner hænger ikke sammen, og så længe ARRIVA disponerer med for få tog, kommer de heller ikke til det.

Som bekendt er enhver køreplan en hensigtserklæring. Køreplanerne er i sig selv en forringelse for Vestjylland. Det er især Trafikministeriets ansvar. Det bliver spændende at se, om ARRIVA er i stand til at overholde dem bedre, end ARRIVA har haft ry for hjemme i England.



### Enhedslisten stemte som eneste parti imod udliciteringen

Få mere information og deltag i debatten om ARRIVA på hjemmesiden [www.vorestog.dk](http://www.vorestog.dk). Fortæl om dine rejseoplevelser med ARRIVA på pendlerens hjemmeside [www.Thybanen.dk](http://www.Thybanen.dk), som indsamler oplysninger om ARRIVAs gøren og laden i hele det midt- og vestjyske område.

# Hvorfor satse på tog?

At Rikke Fog-Møller, trafikpolitisk sekretær for Enhedslisten

**Der er mange gode grunde til flytte trafik over på skinner ved at forbedre jernbanerne. Her er nogle af dem:**

## Forurening

Stålhjul på skinner bruger langt mindre energi end gummihjul på asfalt.

Det skyldes den kendsgerning, at den såkaldte rullemodstand mellem hjul og vej eller skinner er ca. 10 gange større for biler end for tog (ved samme vægt). Mere trafik på skinner er derfor en af de bedste ting, vi kan gøre for at mindske energiforbruget og dermed bl.a. CO2 forureningen!

## Asfalt overalt

Den stigende biltrafik betyder, at en stadig større del af Danmarks areal bliver asfalteret for at kunne klare presset fra de mange biler.

Det er en skrue uden ende, fordi flere og bedre veje medfører endnu mere biltrafik, som igen skaber behov for udbygning af vejene. Motorveje er ikke nogen langtidsholdbar løsning. På den vesttyske motorvej, som har eksisteret i en del år, kræver man således nu det tredje spor, fordi to spor ikke længere kan klare den agende



Portræt af et jernbaneselskab der kører

trafikbelastning, motorvejen selv har skabt!

## Støj og helbred

Trafikstøjen fra motorveje og landeveje og fra de mange veje i byerne, hvor der køres alt for hurtigt, generer både dem, der bor eller færdes langs vejene, og dem, der opholder sig i et bredt bælte langs motorveje og landeveje, hvor støjen er tydelig. Den tyske miljøstyrelse og

WHO har påpeget, at der er helbredsmaessige risici ved trafikstøj, og at der er en sammenhæng mellem vedvarende støj og hjerte-karsygdomme.

## Frihed

Den voldsomme støj, luftforurening og ulykkesrisiko fra de stadig flere biler på vejene er bilisternes frihed på bekostning af de svage trafikanters frihed. Det allermost miljøvenlige

transportmiddel er cyklen, men tæt biltrafik gør det til en både farlig og særdeles blandet fornøjelse at færdes i trafikken som cyklist eller fodgænger de fleste steder i Danmark.

## Sikkerhed

Bilerne er en af de allerstørste dræbere i Danmark.

Hvert år dræbes alene i Danmark godt 500 mennesker ved blodige trafikulykker - ca. 10 gange det antal, som dør for en morders hånd. Tusinder invalideres og skal sidde i kørestol, ligge lammede i en hospitalesseng eller slås med kroniske smerter. Endnu flere tusind mennesker rammes som pårørende og venner til de døde eller tilskadekomne.

Et menneske, der dræbes i trafikken, er et for meget, og derfor skal trafikikkerheden på vejene forbedres. Den bedste og meste oplagte mulighed for at spare menneskeliv er at begrænse biltrafikken i stedet for at udvide den. Jo mere transport, der foregår på skinner, jo flere menneskeliv vil blive sparet!

## Udlisitering stresser de ansatte:

Nye undersøgelser har vist, at offentlig ansatte med de dårligst betalte jobs nedslides hurtigere end andre. De offentligt ansatte hører altså til dem, der arbejder hårdest i vores samfund, og til dem, der får mindst i løn. Udlisitering betyder, at det private firma både skal have dækket omkostninger og indkassere en profit til aktionærerne. Derfor indebærer udlisitering øget effektivisering og afskedigelse af nogle medarbejdere, medens de, der bevarer deres job, skal løbe endnu hurtigere og nedslides endnu mere.

*Lene Fruelund, Enhedslisten - Silkeborg og daglig pendler mellem Silkeborg og Aarhus*



# DSB kan, hvis vi vil...

## - om DSB i medgang og modgang

Af Bjarne Nielsen - trafikplanlægger gennem mange år for DSB

**DSB leverede en bedre service, da politikerne gav DSB mulighed for det. I 1974 med køreplanen K74 viste den gamle statsvirksomhed DSB sig i stand til at revolutionere det meste af jernbanenet godt og grundigt.**

DSB leverede en bedre service, da politikerne gav DSB mulighed for det.

I 1974 med køreplanen K74 viste den gamle statsvirksomhed DSB sig i stand til at revolutionere det meste af jernbanenet godt og grundigt.

Dengang viste DSB sin store styrke som en offentlig virksomhed med ansvar for hele den landsdækkende planlægning. DSB var ikke bare en virksomhed, som skulle tjene penge til aktionærer. DSB var en offentlig ejet virksomhed med et stort samfundsmæssigt ansvar. Dengang skabte DSB det trafiksystem, som stadig i store træk findes i Danmark.

Indtil 1974 var det udelukkende S-togene, som havde faste minuttal hver time dagen igennem. Alle andre tog i hele landet kørte efter et særdeles blandet mønster, som ikke ligefrem var nemt at finde ud af. Hvis man ikke nåede morgentoget klokken 7:47, så kørte det næste måske klokken 11:01, hvis det ellers standsede ved ens station.

Systemskiftet i 1974 gjorde det meget lettere for mange mennesker at tage toget.

Man behøvede ikke længere at stå op i en udviklet køreplan for at planlægge sin rejse.

Skulle man f.eks. fra Holbæk mod København, var det let at huske, at toget kørte 7 minutter over hver time.

Fra København afgik der hver hele time nye moderne Intercitytog med togkiosker. Hvis der var udsolgt i de direkte vogne, kunne man alligevel altid komme med, men skulle skifte ved fær-gen.



Bjarne Nielsen

Systemskiftet nåede stort set hele Sjælland. Men i VestDanmark nåede det kun til de stationer, hvor der kører Intercitytog.

### Jylland lades i stikken

I store dele af Jylland kører togene derfor stadig, som de gjorde før 1974, med sæd gammel infrastruktur og uregelmæssige køreplansmønstre og alt for langt mellem togene.

Der er flere grunde til, at Jylland har været et mørkt område i DSBs togplanlægning lige siden.

En af dem er, at DSB siden sin ambitiøse plan K74 har været økonomisk hårdt trængt. Der var ikke politisk vilje til at følge op på de store forbedringer og udvide K74 til resten af landet.

K74 var en ubefinget succes, men succesen blev i årene derefter udhulet af stagnation og nedslidning af jernbanenet.

I stedet satse politikerne milliarder på at udbygge vejtrafikken, og DSBs billetpriser fik lov at stige langt hurtigere end benzinpriserne.

De hårde økonomiske krav til DSB i tiden efter 1974 har uden tvivl været medvirkende til, at DSB på mange områder har skåret ned på personalestyrken. Disse nedskæringer var så hårde, at DSB stort set ophørte med at være en offensiv og dynamisk virksomhed.

Mange stationers billetsalg er lukket og mange tog kører uden togpersonale.

Siden starten af 1990'erne er det lykkedes DSB at kvæle en meget stor del af den internationale togtrafik. Væk er de store passager-tog med op til 15 vogne. Væk er næsten alle nattogene til Paris, Basel og andre storbyer.

Da DSB indførte IC3-tog, var det samtidig farvel til princippet om, at der altid skulle være plads til alle. Med IC3 blev det langt mere nødvendigt og sværere at bestille plads i togene, fordi antallet af siddepladser blev mindre i forhold til efterspørgslen.

DSB mente simpelthen ikke, at man havde råd til at opretholde reservekapacitet, og så var det mere rentabelt at melde udsolgt på de store rejsedage.

K74 blev stort set aldrig fulgt op i de jernbanemæssigt mørke pletter på landkortet. En af de få undtagelser var "Århus Nærbane", hvor en del af Grenaa-banen fik timedrift. Den er dog udlisvarende i dag, fordi man aldrig har forbedret rejsehastigheden.

I 1997 blev DSB opsplittet i togetskabet DSB og Banestyrelsen

med ansvar for skinner og signaler.

Denne opdeling har i siden været med til at kaste røgslør over skinenettets nedslidte tilstand. Derfor bliver der først skrædet ind, når det er alt for sent. På den nedslidte bane mellem Silkeborg og Skanderborg måtte først Ålken station og siden hele Silkeborg-banen derfor lukkes i over en måned.

Siden 1974 er der trods alt sket to meget store fremskridt for jernbanerne med åbning af de faste forbindelser.

Men bemærk, at begge investeringer har gavnet vejtrafikken mindst lige så meget som jernbanen.

I det store og hele har Storebælts-forbindelsen ikke ændret andet ved DSB, end at rejsetiden mellem øst og vest blev ca. fem kvarter kortere.

Forholdet mellem mørke og lyse pletter på jernbanekortet har ikke forskubbet sig væsentligt! Snart 30 år er gået siden K74, og Vest- og Midtjylland kører fortsat på 5-klasse!

Hverken fra politisk hold eller fra DSBs ledelse har der været vilje til at fuldende K74 og modernisere de mørke områder.

I stedet for at tage et ansvar og pålægge DSB at skabe tidssvarende togdrift i Midt- og Vestjylland er det politisk besluttet at udlicitere som en mirakelopskrift, der skal løse problemerne. Eller i virkeligheden frigøre politikere fra ansvaret og overlade det til markedskræfterne?

## Engelske tilstande i Midt- og Vestjylland

Af Rikke Fog-Møller, trafikpolitisk sekretær for Enhedslisten

**"Ved udvælgelsen af ARRIVA er der bl.a. lagt vægt på vurderingen af leveringssikkerheden. Det gælder blandt andet forberedelsen af trafikovertagelsen, dimensioneringen af de indsatte ressourcer, rekruttering af personale og uddannelse af nyt."**



Af Rikke Fog-Møller

Det kan man læse i et notat til Folketingets Trafikudvalg, som begrunde ministeriets valg af Arriva som operatør på de Midt- og Vestjyske banestrækninger. Grnid bare øjnene - men den er god nok: Det står der faktisk!

Virkeligheden er en anden  
Torsdag eftermiddag d. 30.

januar, Banestyrelsens hjemmeside under "store uregelmæssigheder":  
Forsinkelse på toget Skjern - Århus på 28 minutter.  
Tog fra Struer til Thisted er aflyst.  
Tog fra Thisted til Struer er aflyst.  
Var dette bare et enkeltstående tilfælde - men det er det ikke. ARRIVA har for alvor demonstreret for os i Midt- og Vestjylland, hvad udbud af togdrift betyder: Forsinkelser, aflysninger, bøder og uhyre vanskeligheder med at få besked eller kontakt, når det går galt. Gymnasierne har mange elever, der skal med toget i skole. Masser af mennesker skal til og fra arbejde med toget. Værnepligtige på kasererne er afhængige af togtransport. Toget skal simpelthen fungere for, at hverdagen hænger sammen. Det gør det bare ikke her i det ARRIVA-ramte område!

### Udlicitering fjerner demokratiet

Jens Myrup Pedersen - Enhedslisten Århus  
cand scient i matematik og datalogi

De ansvarlige politikere har intet ansvar i den periode, en opgave er udliciteret  
Bryder det private firma kontrakten, afgøres uenigheden ikke ad demokratisk vej, men gennem en juridisk afgørelse. Det er guf for advokater og konsulenter, men skidt for borgerne og demokratiet.



### Udlicitering fjerner åbenheden

Egon Laugesen - Enhedslisten Tønder

Offentlighedslovene, der giver borgerne mulighed for aktindsigt, gælder ikke i forhold til en udliciteret virksomhed. Hvor udlicitering går ind - går borgernes mulighed for indsigt i forvaltningen ud. Udlicitering og lukket-hed går hånd i hånd.



### Engelske traditioner

For ARRIVA har planlagt helt i tråd med traditionen i det engelske moderselskab. Der er ikke nok togførere til at klare togdriften i en almindelig hverdagsituation. Der er ikke nok tog til at klare nedbrud eller småforsinkelser på køreplanerne. 82 afgange blev aflyst alene i de første tre uger! Antallet af forsinkelser kommer oveni - og det kender vi ikke. Passagererne står som forudsat som sild i en tønde i myldretids togene til Esbjerg, Thisted, Århus og andre større byer.  
Hvorfor opererer ARRIVA med så snævre rammer for togdriften, at det er dømt til at gå galt, selvom personalet gør sit yderste? Der er kun ét svar: PENGE! Ved at køre med for få tog og for lidt personale, holder man grunddgifterne nede. Der kan betales en del erstatningsbusser for det ARRIVA sparer på den almindelige drift.

Dårlige billetautomater betaler sig!  
Oveni købet afkræver ARRIVA folk bøder, hvis de ikke har en billet. Og det er der mange, som ikke har. Ikke fordi de er uhæderlige mennesker, men fordi billetsalget er lukket og billetautomaterne ikke virker! ARRIVA har alene i januar måned tjent 60.000 kr. på bødeforlæg.  
Forbrugerombudsmanden er stærkt kritisk over for ARRIVAs bøder. Det er tvivlsomt om bøderne og den måde, ARRIVA opkræver dem på, er i overensstemmelse med loven!

Hvor længe skal denne skandale fortsætte. Hvor længe vil ministeren lade stå til og gøre intet?

Denne artikel er skrevet umiddelbar før denne avis' deadline. Vi kommenterer løbende situationen på [www.vorestog.dk](http://www.vorestog.dk) og [www.enhedslisten.dk](http://www.enhedslisten.dk)

# Det kan gøres bedre!

Af Knud Clemmesen, medlem af Enhedslisten Svendborg og aktiv i Noah

**Svendborgbanen er et godt eksempel på fordelene ved demokrati og borgerinddragelse i stedet for udlicitering.**



Knud Clemmesen

I mange år var rejsehastigheden på Svendborgbanen håbløs på grund af den forældede jernbane og de gamle tog.

I 1997 steg rejsetiden mellem Odense og Svendborg endda igen til 63 minutter!

De nye tider begyndte i 1996, da Enhedslisten kom igennem med et forslag om en bevilling på 10 mio. kr. til forbedringer af Svendborgbanen.

Ganske vist skulle der gå endnu fire år, før der skete en eneste forbedring for passagererne, og processen var lang og brolagt med bureaukrati og vanskeliggjort af delingen i DSB og Banestyrelsen.

Men bolden var begyndt at rulle.

I sommeren 1999 var hastigheden på banen hævet så meget, at togene kunne køre ca. 15 minutter hurtigere fra Odense til Svendborg.

Og i sommeren 2000 begyndte et af de mest demokratiske og grundige trafikprojekter herhjemme med bred borgerinddragelse og møder med politikere, pendlerepræsentanter,

DSB og Banestyrelsen.

I år 2003 kommer den nye køreplan, som er resultat af en koordineret indsats både med hensyn til opgradering af spor og signaler og med hensyn til indkøb af nye, komfortable og hurtige tog til banen.

## Fremtiden

I Enhedslisten peger vi på modellen fra Svendborgbanen som den bedste måde at styre udviklingen af jernbanerne.

Et offentligt selskab som DSB gør det muligt for borgere, politikere og lokalsamfund at samarbejde direkte med de folk, der planlægger og træffer beslutninger om jernbanedriften.

Borgerinddragelse garanterer en langt større idérigdom i processen og muliggør en fri diskussion af perspektiverne i togdriften.

## Galimatias i Trafikministeriet

Kør på cykel - du er 0 kr. værd

Gå - og du er 0 kr. værd

Tag bussen - du er 0 kr. værd

Tag toget - du er 0 kr. værd

Kør i bil - og du er 351 kr. værd. I timen!

Sådan vurderer Trafikministeriet værdien af de rejsendes tid. Samfundsnyttens af en bilists tid vurderes til 351 kr. i timen. Samfundsnyttens af andre trafikanters tid vurderes til at være 0kr. Det kan lyde som galimatias. Det er det også. Men det er er disse vurderinger - denne galimatias - der styrer trafikinvesteringerne i Danmark!

Se mere herom på [www.thybanen.dk](http://www.thybanen.dk) eller [www.noah.dk/trafik](http://www.noah.dk/trafik)



Anne Karina Steen, gymnasieelev  
Enhedslisten - Viborg

## Udlicitering medfører togkaos!

De private selskaber har en begrænset eller ingen reservekapacitet. Hvis et privat selskab går konkurs eller udsættes for uheld er det et alvorligt problem. For hvis toget går i stykker, bliver du stående på perronen.

**Enhedslisten stemte som eneste parti imod udliciteringen**



# En rigtig røverhistorie!

Af Søren Kolstrup, tidligere MF for Enhedslisten



Søren Kolstrup

## En rigtig røverhistorie

Der var engang - tilbage først i 1980'erne - da Henning Dyrømse, dengang finansminister, kom ind på sin chefs kontor og gav ham, statsminister Poul Schlüter, en privatiseringsrapport. Måske drømte Dyrømse allerede dengang om det job, han har i dag som chef for det privatiserede TDC.

Regeringschefen takkede pænt for rapporten og lagde den så nederst i skuffen. Tiden var ikke inde til at gennemføre privatiseringer, mente han. Tiden var derimod inde til at indrette den offentlige sektor, så den mere og mere lignede en privat virksomhed. Altså en virksomhed, der fungerede på markedets betingelser. Efterspørgslen - folk med penge - skulle styre mere, og demokratiet - folk i almindelighed, penge eller ej - mindre. Man kaldte det modernisering, selvom der ikke var noget nyt i det. Man kaldte det decentralisering og selvforvaltning, fordi man overlod det til foreldre og ansatte selv at gennemføre nedskæringerne i den offentlige sektor.

## Lykketofts Turbo-licitering

Tamilsagen kom, og med dens afslutning kom Nyrup og hans regeringer til magten. Hvor den borgerlige regering i firserne havde nøjedes med at gøre for-

den, kom der nu for alvor gang i privatiseringer og udliciteringer. De store selskaber, i Danmark som i udlandet, pressede på. For dem betyder udlicitering penge - rigtigt mange penge. Det er hovedårsagen til, at der bliver udliciteret, selvom man selvfølgelig angiver alle mulige andre årsager, når man gennemfører udliciteringer. Det lyder jo ikke så smart at sige, at man udliciterer for at de rigeste kan blive endnu rigere! I finansministeriet sad nu Mogens Lykketoft. Som en af sine første ministergeneringer lavede han et cirkulære om udlicitering, som pålagde staten at udlicitere, hvor der måtte være kroner at spare. Hvad den borgerlige regering ikke formåede i firserne blev nu gennemført af den socialdemokratiske med imponerende hast:

## Det store udsalg

Posten blev i 1996 omdannet til en selvstændig offentlig virksomhed, som skulle konkurrere med private firmaer. Nu er det jo sådan, at det er dyrere og mere tidskrævende at dele post ud i lyndt befolkede områder end i storbyerne. Posten skulle fortsat dele ud begge steder. Det har den pligt til. Konkurrenterne kunne derimod nøjes med at skumme fløden i de store byer. Stillet over for denne unfair konkurrence måtte postbudene tvinges til at løbe langt stærkere end tidligere. De dage, hvor posten havde tid til at snakke med folk på vejen, var forbi. Ruterne var nøje opdelt. Tidsforbruget blev planlagt og kontrolleret i detaljer. Girobank - et guldæg for statskassen og dermed skatteyderne, som samtidig rummede muligheden for at skabe en samfundsbank, der kunne fungere som et alternativ til "Vi-vil-have-gebyr-gebyr-og-mere-gebyr"-bankerne, blev privatiseret. De gode penge, som staten hidtil havde tjent, blev foræret til private. Datacentrisen blev solgt til CSC. I Københavns kommune blev de kommunale boliger solgt. Derfor har kommunen nu kun meget få boliger at anvise til de mange, som mangler bolig i København. Havne blev sat på aktier, og energisektoren blev liberaliseret i

1999. Hermed blev grunden lagt til århundredets største tyveri fra energiforbrugerne. TelleDanmark blev solgt til Ameritech. Takket være denne privatisering kan man i dag ikke stille en minister til ansvar for det nuværende TDCs cotraden i de hackersager, der har ført til astronomiske telefonregninger rundt omkring. TDC er privat og de demokratiske kanaler er tilstoppe. I spidsen for TDC finder vi foromtale Dyrømse. Takket være sin efterfølger Lykketoft fik han helt personligt mulighed for at udleve sin drøm tilbage fra de tidlige firser.

## DSB splittes op

Også DSB blev på et tidligt tidspunkt under Nyrupregeringen gjort klar til privatisering, som en bold gøres klar til at blive banket i mål, når den ligger på 11 meters plottan.

I 1994 blev DSB omdannet til en selvstændig offentlig virksomhed, som skulle fungere konkurrencedygtigt på markedets betingelser - dog samtidig med, at man skulle løse samfundsmæssige forpligtigelser. Nogle år senere bliver DSB splittet op i Banestyrelse, Jernbanetilsyn, "S-tog", DSB-rederi, "DSB passagerer" og DSB-gods. Godsdelen blev tilmed solgt - rub og stub - til Railion i år 2000. På den måde lavede man en række virksomheder - alle grydekære til privatisering. Disse virksomheder skulle så sælge deres trafikydelse til Trafikministeriet og på sigt også til udlandet. Samtidig åbnede man for udlicitering af 15% af togdriften til private selskaber, og netop her kommer ARRIVA ind i billedet.

(-se artikler om DSB og ARRIVA andetsteds i avisen)

## Udlicitering fremmer snæversyn!

Udlicitering indebærer, at der tænkes kortsigtet og snævert.

Det private selskab er ikke interesseret i et langsigtet udviklingsperspektiv, der rækker ud over kontraktperioden.

Det private selskab er heller ikke interesseret i samlede transportløsninger. Man er kun interesseret i den snævre opgave, man har fået tildelt.

Henning Hyllested, havnearbejder, folketingskandidat for Enhedslisten - Ribe amt



# Enhedslisten på skinner -rødgrønne jernbane-visioner

*Vi vil et jernbanesystem i Danmark, som er hurtigt og effektivt for alle, der skal rejse langt og ikke kun for dem, der skal til København og Århus.*

Et jernbanesystem som:

- sikrer hurtige og gode forbindelser for alle pendlere og fritidsrejsende på de tidspunkter, der passer dem bedst
- sikrer tog hvert 20. minut eller hver halve time de fleste steder. Og mindst et tog i timen på alle stationer
- har sammenhængende og gode køreplaner i hele landet med faste minuttal, som det kendes fra S-tog og Intercity-tog
- har betjening på stationerne og i togene
- sætter en stopper for slendrianen med at gennemføre forbedringer af skinnerne. Banestyrelsen skal have det nødvendige personale, skinnerne skal være up to date, og forbedringsarbejdet skal foregå i samråd med pendlerrepræsentanterne.
- indebærer, at al udlicitering af jernbanedrift skal bringes til ophør
- betyder, at DSB skal ikke spille tiden med at byde ind på udenlandske strækninger
- betyder, at Banestyrelsen og DSB skal demokratiseres. Samfundsmål skal gå forud for hensyn til forretningsmæssig drift
- fører til, at DSB og Banestyrelsen udvikler et fælles centralt udviklingskontor, der løbende kan komme med udspil til mere og bedre landsdækkende inter-city togtrafik, herunder også nye strækninger.

Og sidst, men ikke mindst: Togene skal køre til tiden, sikkert og pålideligt!

Udgiver:

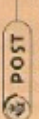
**ENHEDSLISTEN - de rød - grønne**

Ansvarshavende: Ulf Vincents Olsen

Tegning: Mette Stærk

Layout/grafisk tilrettelægning: Poul-E. Wæhrens

Tryk: Hornslet-Bogtrykkeri A/S

 Samlingspartiet  
Miljøpartiet  
De Røde Parti

**Enhedslisten**  
-de rød-grønne

Studivestryde 24, 1.  
+++0533+++  
1045 København K

Jeg vil gerne have tilsendt materiale om ENHEDSLISTEN -de rød-grønne

Jeg vil gerne være medlem af ENHEDSLISTEN -de rød-grønne

Jeg vil gerne vide mere om Socialistisk UngdomsFront (SUF)

Navn: .....

Adresse: .....

Tlf. nr.: .....

E-post: .....

For oplysninger om ophavsret og brugerrettigheder, se venligst [www.kb.dk](http://www.kb.dk)

For information on copyright and user rights, please consult [www.kb.dk](http://www.kb.dk)