

kan lide at løbe om kap og gøre sig dygtigere og bedre gennem konkurrence med andre. Men, men, men – jeg skal tilsige ministeren og Folketinget, at CD vil være vagthunde. Når noget skal udbydes i licitation, skal der være nogle nøje regler for de public service-forpligtelser, som må påhvile dem, der byder på de tjenester.

Jeg vil også gerne bede ministeren bekræfte heroppefra, at det ikke bare bliver til at udlicite-re småbidder og lade de mindre givtige, de mindre befærdede ruter forblive i statens og dermed statskassens regi med det underskud, det naturligvis må give. Som jeg plejer at sige: Alle vil gerne bringe breve, gods og passagerer fra København til Roskilde og videre til Odense, Århus, Esbjerg og Aalborg osv., men hvem bringer breve, pakker og personer fra Sakskøbing til Ringkøbing eller fra Nykøbing Mors til Nykøbing Falster? Det skal altså også fungere i dette land, hvor vi har tradition for og ikke ønsker det forhold ændret, at vi har en solidarisk fungerende kollektiv trafik. Derfor skal vi altså være på vagt og ikke tro, at vi kan smide godbidder i grams.

Så skal jeg til sidst udtale min sorg over, at der ikke – jeg ved ikke, hvad det skyldes – på jernbanesiden har været tilstrækkelig dygtighed, opmærksomhed og held til at nå lige så langt, som man er nået på vejsiden. På vejsiden er der koordination, skiltene er ens, reglerne er ens, hele vejen igennem fungerer det ens på europæisk plan. På jernbaneområdet har vi derimod stadig forskellige sporbredder, forskellige strømstyrker og forskellige signaltyper. Vi er dog medlem af den europæiske jernbaneorganisation, så hvorfor gør ministeren det ikke til en hovedsag i sit virke – som jeg mener han er kompetent til at blive i i en række år endnu – at vi kan opnå en lignende homogenitet og dermed samarbejde og dermed effektivitet på jernbanesiden som på vejsiden?

(Kort bemærkning).

Jan Køpke Christensen (FP):

Det, der får mig herop, er, at én ting er, at man gerne vil udlicitere. Det er man fuldt ud med på, det accepterer man fra CD's side. Men der skal være forpligtelser, når man udliciterer, bliver der sagt.

Jeg må sige, at Fremskridtspartiet er 100 procent enig heri. Man kan ikke bare udlicitere, uden at der følger forpligtelser med. Det gør man i øvrigt alle steder i dag i kommuner osv.

inden for helt andre områder. Her følger der normalt forpligtelser med.

Og jeg vil gerne sige, at det, CD nu kommer med, er et skridt i den rigtige retning: At bare der følger forpligtelser med, accepterer man udlicitering. Det synes jeg er flot.

Egil Møller (DF):

For mig er det naturligt, at socialistiske partier som SF og Enhedslisten stiller denne forespørgsel og vil lade DSB få bedre markedsvilkår end de private transportører. Men Dansk Folkeparti er imod de holdninger, der ligger i forespørgslen, tværtimod går vi ind for fri konkurrence. DSB og andre statsvirksomheder skal ikke have bedre vilkår end de private virksomheder. Når vi har fri konkurrence, også på transportområdet, vil det gavne det danske samfund.

Lad mig sige det helt klart: Dansk Folkeparti går kraftigt imod SF's og Enhedslistens ønsker om mere statsstyring, og Dansk Folkeparti stemmer imod den foreslåede dagsorden.

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Som jeg sagde i min indledning, er jeg glad for debatten i dag. Det giver jo mulighed for en generel debat om den politiske aftale af den 24. oktober, og det giver os måske også mulighed for at spare lidt på krudtet med hensyn til de lovforslag, som skal behandles efterfølgende.

Indledningsvis vil jeg gerne sige, at jeg naturligvis er bekendt med, at jeg har givet udtryk for – det har ordførerne også i dag – at der er tale om en helhedsaftale, der omfatter DSB's struktur og investeringer og også omfatter Storebælt. Der er også tale om en aftale, der naturligvis afspejler forskellige holdninger til de transportpolitiske emner, der debatteres så heftigt, ikke mindst når det gælder motorveje og den kollektive trafik på skinner. Her har vi jo nok hørt de mest højroastede indlæg fra Folketingets talerstol.

Jeg synes, der er linje og perspektiv i aftalen. For det første er der tale om en aftale, der i hovedsagen udmønter de intentioner, der lå i den aftale, som regeringspartierne, Venstre og De Konservative lavede for DSB-rammeaftalen 1995–1998. Denne aftale forsøger at give DSB en ny struktur, der er hensigtsmæssig i forhold til den generelle holdning til, hvorledes det er fornuftigt at drive jernbanevirksomhed, og er i overensstemmelse med de kommende EU-krav, for så vidt angår jernbaners struktur – en struktur, der minder meget om den infrastruktur, vi i