

er til gavn for både brugere og skatteydere. Nu skal der indhøstes erfaringer, inden nye delstrækninger skal udliciteres.

Til sidst vil jeg godt understrege, at det er vigtigt, at konkurrencen sker på de indre linjer for at skabe sammenhæng og overskuelighed i forhold til brugerne. Derfor er det vigtigt med fælles billetsystemer, gennemgående billetter og en effektiv koordinering. Så Venstre vil fortsat arbejde aktivt for liberalisering og konkurrence til gavn for brugerne og skatteyderne.

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Jeg synes, det var en lidt mærkværdig beskrivelse af togforholdene i Europa, hr. Sven Buhrkall var fremme med. Jeg ved ikke, om hr. Sven Buhrkall har undersøgt, hvordan man f.eks. har det i Frankrig med det, han kalder et stort nationalt monopol. I Frankrig kører togene jo i visse tilfælde endda fremragende. Tager man nord for Kanalen kører de mildt sagt ikke fremragende, der kører de faktisk meget, meget dårligt.

Så hvis man skal til at inddrage europæiske erfaringer og sammenligne, hvem der gør det godt, og hvem der gør det dårligt, så er resultatet af den sammenligning fuldstændig entydigt, at den offentlige drift giver gode resultater og den private elendige. Sådan er de faktuelle forhold ude i Europa, må jeg sige til hr. Sven Buhrkall. Det kan der jo være ideologiske grunde til, at hr. Sven Buhrkall ikke har lyst til at se i øjnene, men jeg synes alligevel, at Folketinget fortjener at få et retvisende billede af, hvordan det rent faktisk ser ud ude i det store udland.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Som jeg hørte hr. Sven Buhrkall, kunne man godt have en friere konkurrence, uden at det behøver at betyde, at man skal have privatiseringer. I forlængelse af det vil jeg godt spørge hr. Sven Buhrkall om noget, vi ikke er blevet klar over. På hovednettet har DSB jo ikke monopol. De har selvfølgelig en forrang, fordi de har en public service-forpligtelse og skal klare tingene. Men hvis der f.eks. er en ledig kanal, kunne Deutsche Bundesbahn for den sags skyld godt tilbyde at tage en rute og komme igennem med det.

I forbindelse med den kritik, der har været – jeg tror, det var i går i Information – af, at Arriva har droppet myldretidstogene af grunde, jeg ikke helt kan gennemskue, bortset fra at det er

dyrt at køre med myldretidstog, kunne DSB så eventuelt få lov til at sige: Jamen vi har et tog til overs, vi vil gerne køre myldretidstogene på den strækning? Det kunne egentlig være interessant. Da vi lavede udbudsbetingelserne, fik vi ikke kigget på spørgsmålet om myldretidsforpligtelsen, den ligger ikke i de udbudsbetingelser, så det er en fejl fra vores side, men derudover ved jeg ikke engang, om vi har givet monopol til Arriva.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Jeg har to ganske korte, konkrete spørgsmål. Mener partiet Venstre og dets ordfører, at der også er grænser for udliciteringen? Når jeg spørger, er det, fordi man jo godt kunne frygte, at hvis vi får splittet det nuværende DSB op i alt for mange atomer, så bliver det svært at få glæde af stordriften. I Det Radikale Venstre går vi i hvert fald og overvejer, hvor smertegrænsen går mellem effektiviseringen og det at nyde stordriftsfordelene. Har Venstres ordfører nogle tanker om det?

Det andet er: Den udbudsrunde, der har været, og som Arriva har vundet, har det givet anledning til overvejelser i Venstre i form af, at det måske ville være hensigtsmæssigt på sigt at adskille ejerskabet af DSB og ansvaret for det og ansvaret for udbudsrunder, sådan at man ikke får blandet kasketterne? Og vil Venstre være med til at støtte Det Radikale Venstre i, at det skal vi på en eller anden måde, som vi så kan diskutere, have adskilt i fremtiden?

Kl. 13.40

(Kort bemærkning).

Sven Buhrkall (V):

I det udbudsmateriale, som blev udarbejdet, blev der ikke mig bekendt stillet krav omkring en speciel planstruktur som sådan. Der blev stillet krav om antal tog. Og der ligger bestemt ikke i det her, at jeg vil bebrejde den tidligere minister, at der ikke var udarbejdet en køreplan, for det er ikke noget, man skal sidde og gøre på Christiansborg. Det må være op til Arriva, og jeg er sikker på, at netop fordi det er privat, får man en køreplan, som matcher det, der er brug for. Derfor vil jeg også sige: Giv nu Arriva arbejdsro til at få opgaven løst.

Omkring spørgsmålet, rejst af fru Margrete Auken, omkring et eventuelt samarbejde, er der mig bekendt ingen problemer i, at man kunne have et samarbejde der, hvor det kunne være na-