

turligt at gøre det, hvor man kunne sige, at DSB var underleverandør til Arriva. Jeg er ikke sikker på det, men mig bekendt er jeg ikke stødt på en sådan formulering.

Omkring spørgsmålet offentligt/privat vil jeg gerne understrege, at for Venstre er det ikke afgørende, om det er offentligt eller privat, det afgørende er, at kvaliteten og prisen er ret.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg vil gerne sige tak for svaret med hensyn til, om DSB kunne være underleverandør, for der skal jo kunne lejes tog af dem også osv., ved jeg godt, men det, jeg ikke er klar over, er, om Arriva har monopol, forstået på den måde, at Banestyrelsen ikke kan gå ind og sige, når der er plads til et myldretidstog, og DSB har togkapaciteten til at kunne gøre det, at vi sætter de myldretidstog ind, som Arriva har sagt, at de ikke kan magte.

Jeg er enig med hr. Sven Buhrkall i, at man ikke kan lave alt for stramme betingelser. Det var vi jo godt klar over. Ellers gav det jo ikke mening at lave udbud. Vi skulle måske have overvejet at medtage nogle myldretidsbestemmelser i de betingelser, vi lavede. Det gjorde vi nu ikke, og derfor kan vi højst bebrejde os selv, at det ikke kom med.

Jeg ved ikke, om DSB overhovedet har interesse i det, det er slet ikke det, jeg spørger ud fra, men det ville være interessant at høre, om de overhovedet ville kunne gøre det.

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Hr. Sven Buhrkall var ikke indstillet på en konkret debat om forholdene for togdriften ude i Europa, men kom så med en bemærkning om det hjemlige med Arriva og oplyste, hvad der jo er korrekt, at der ikke er nogen køreplansforpligtelse.

Er hr. Sven Buhrkall enig med mig i, at det naturligvis vil medføre, at befolkningen på de banestrækninger, der har det mindste befolkningsunderlag, dvs. i Vestjylland, står til at få forringelser?

Det er muligt, at der kan komme lidt bedre forhold for dem, der bor i nærheden af Århus, det må vi da håbe, men det bliver sandsynligvis på vestjydernes bekostning.

Så skal jeg gøre hr. Sven Buhrkall opmærksom på, at han for lidt siden hævdede, at staten havde en besparelse på 30 pct. i forbindelse med

Arriva, men er det ikke også korrekt, at hvis man havde valgt DSB, var besparelsen blevet dobbelt så stor for staten, altså 60 pct.?

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Jeg vil såmænd bare gentage mine to spørgsmål til hr. Sven Buhrkall. Det første var: Er der grænser for, hvor store dele af DSB det kan betale sig at udlicitere?

Det andet spørgsmål var, om det vil være hensigtsmæssigt at overveje en eller anden form, hvorpå vi kan adskille ejerskabet af DSB fra ansvaret for udbud i fremtiden?

Kl. 13.45

(Kort bemærkning).

Sven Buhrkall (V):

Til hr. Martin Lidegaard vil jeg sige, at når jeg ikke svarede sidst, var det simpelt hen af tidsmæssige årsager.

Jeg deler den opfattelse, at man skal se udliciteringen i overensstemmelse med den kompleksitet, der eksisterer. Derfor er det også fornuftigt, at man starter med nogle delområder, og at man i givet fald fortsætter den vej. For tager vi nogle af de store hovedstrækninger, så har de en kompleksitet med skift af togstammer og andre ting, som gør, at det skal være af en vis størrelse og en vis tyngde og en meget stor kompleksitet. Derfor er der nogle hensyn, som skal tages, og derfor er det også vigtigt, at vi nu gør os nogle erfaringer med udliciteringen i de kommende år.

Så vil jeg til fru Margrete Auken sige, at det jo ikke er Venstre, som har lavet udbudsmaterialet, så derfor vil det egentlig være mest korrekt at stille det spørgsmål til den tidligere trafikminister.

Til hr. Keld Albrechtsen vil jeg sige, at køreplanen er forpligtende i forhold til brugerne på de pågældende strækninger, og det er markedsmechanismens styrke, at den er forpligtende, for den måde, som Arriva tjener penge på, er ved at indfri brugernes behov. Sådan virker markedsmechanismen. Det er en god garanti. Den samme garanti har vi ikke i den offentlige sektor på alle områder.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Jeg har forståelse for, at hr. Sven Buhrkall skal svare på mange spørgsmål. Jeg vil dog alligevel gerne spørge for tredje gang, om hr. Sven Buhrkall mener, at det vil være hensigtsmæssigt at