

matikkerne omkring tjenestemandsansættelserne og de faste besiddelser. Målsætningen må være dannelsen af et aktieselskab med en privatisering for øje.

Når Dansk Folkeparti er positiv over for liberalisering og hermed udlicitering, er det vigtigt for mig at sige, at der er vigtige forudsætninger, der skal opfyldes.

Det er utrolig vigtigt, at der udbydes trafik med et serviceniveau og en frekvens, der til enhver tid som minimum lever op til det, vi kender i dag, også i jernbanenettets yderområder. At et udbudsmateriale sikrer borgerne dette serviceniveau og regularitet, og at der er alvorlige økonomiske konsekvenser, såfremt en operatør ikke lever op til dette.

Det er igennem sådanne udliciteringer, vi sikrer borgerne den bedste trafikbetjening for billigst mulige skattekroner.

Efter udliciteringen i Vestjylland er der mulighed for at evaluere og eventuelt regulere til fremtidige licitationer, der ifølge trafikministeren først vil komme i 2005, hvilket vi er enige i.

Der er indgået aftale med Arriva om transport på de vestjyske baner. Vi har tillid til, at Trafikministeriet og trafikministeren har udført en grundig evaluering af de indkomne tilbud og har truffet den rigtige konklusion, nemlig at det var overvejende sandsynligt, at transporten for DSB ville give tab, og der derfor blev tale om krydssubsidiering, hvilket ikke må finde sted, og dette medførte, at man måtte afslå tilbuddet.

Med det materiale, der har været tilgængeligt, kan jeg ikke undlade at sige, at da tilbuddet var så lavt, og det er et tilbud, der har passeret bestyrelsens bord i DSB, burde det have haft konsekvenser for den siddende bestyrelse. Det er ikke nok, at den administrerende direktør stoppede af den ene eller den anden grund. Vi har naturligvis sanktioneret, at statsrevisorerne gransker det sagsforløb, der skal være.

Kl. 14.00

Med hensyn til det fremsatte forslag til vedtagelse fra Enhedslisten kan jeg oplyse, at Dansk Folkeparti vil stemme imod med baggrund i, hvad jeg allerede har sagt.

Kaj Ikast (KF):

Jeg tror nok, at samtlige partier i det danske Folketing ser, at vi har en stærk jernbane i Danmark. At vi måske ser lidt forskelligt på den, det kan godt være. Den forrige regering, vi havde, sendte dele af jernbanenettet ud til amterne. Det kan nok også være rigtigt, vi protesterede i hvert

fald ikke, da privatbanerne overgik til drift i amternes regi. Men det er jo en mærkelig form i forhold til den måde, det tidligere har kørt på.

Nu har vi så haft det første udbud, som har været udsat for stor kritik. Jeg er alvorlig bange for, når Danmark skal byde på f.eks. Flensborg-Hamburg eller i Norge eller i Sverige, at visse fjernsynsselskaber og visse blade begynder at beskrive, hvordan strækningen Helsingør-København egentlig kører og lægger den til grund for DSB's omdømme.

Det vil faktisk være meget uheldigt, for det kører ikke godt i øjeblikket. Det ved vi alle sammen, og vi ved også godt, at vi prøver at rette på det. Derfor synes jeg, man skal passe på med at angribe Arriva så kraftigt, som man gør. Jeg har intet med Arriva at gøre, jeg siger bare, at man skal passe på med at angribe et selskab, før det begynder at køre i dette land.

Store dele af dette Folketing har jo været enige om udbudsmaterialet, derfor synes jeg, de skal have mulighed for at udnytte hele den tid de har – de har jo helt frem til juni – til at holde deres møder osv., og i den tid kan de sagtens nå at få rettet mange ting til. Der skal også være mange høringer. Derfor siger jeg: Pas nu på med ikke at angribe dem for hårdt, for hvis vi får den omtale i Frankfurter Allgemeine, at DSB overhovedet ikke kan køre mellem Helsingør og København, så er det svært for DSB at komme ud og byde i udlandet. Det vil jeg gerne slå fast.

Man taler så meget fra hr. Keld Albrechtsens side om England, og det er meget prisværdigt, det har jeg stor fornøjelse af, men prøv engang at se til Sverige. Se, hvorledes de har fået omlagt hele deres jernbanenet, hvor det statslige er det overordnede, til en struktur af meget høj kvalitet og til en betydelig lavere pris, end det før var tilfældet.

Det kan vi måske lære noget af, og derfor er jeg ikke så bange for, at DSB kommer til at køre i Sverige og får nogle input med hjem. Heller ikke at de kommer til at køre i Norge, eller at de kommer til at køre i Tyskland og får noget med hjem til moderselskabet. Det har jo aldrig været meningen, heller ikke denne regerings mening, at DSB skal sælges som helhed, men det kan jo godt være, at DSB kommer og siger: Ja, nu må vi prøve med udlicitering af nogle strækninger i Midtjylland og Vestjylland, skulle vi ikke tage den del der og den del der, så kan vi være stærke på hovedstrækningen.

Det er den fleksibilitet, der skal til. Når jeg nu læser, at et større møbelfirma har lavet en særlig