

aftale med Øresundsforbindelsen, med DSB og Storebæltsforbindelsen om transporter gennem Danmark, jamen så er det godt, vi får mest mulig trafik igennem, når der er plads på skinnerne. Den smidighed skal da være til stede, hvis vi mener noget med jernbanen.

Hvis vi ikke mener noget med jernbanen, så skal vi bare kaste os ud i yderkanterne og så duellere om alt muligt andet. Men hvis det er jernbanedrift, det drejer sig om, så synes jeg, vi skulle tage og se på den danske model, som slet ikke er så dårlig. Når jeg taler om den danske model, så skal vi holde fast i, at infrastrukturen er stats-ejet. At der er fælles takstsystemer for bus- og tog og pligt til koordination mellem amtskommunale jernbaneselskaber og statslige og andre, så vi fastholder det system, uanset hvem der er operatør på linjen. Det system kan vi komme langt med, og i de lande, der har gennemført det, viser det sig, at det er betydelig bedre, end man har set før.

Vi har måske nogle problemer i øjeblikket med at få Jernbanestyrelsen til at køre på den måde, som vi gerne vil have det i dette hus, men det er jo småting, som vi får rettet hen ad vejen.

Jeg vil gerne sige, at udlicitering kan være lige så positivt for DSB, som nogen kan finde det negativt. Det kan være en fordel at få udliciteret visse ruter, som kræver for meget af et stort aktieselskab, og så give dem til et mindre selskab, som så plejer dem og får et forhold til deres brugere ude i området.

Kl. 14.05

Derfor skal jeg gerne sige, at jeg ser frem til, at vi går i gang med den næste udlicitering. Vi lærer sikkert en masse af denne her, og det kan vi bruge. Og for mig er der ingen begrænsninger i det. Jeg tror, vi vil få en betydelig bedre jernbane i Europa, hvis vi er naturlige over for hinanden og kan samarbejde – særlig på tværs af landegrænserne.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Jeg kan forstå, at hr. Kaj Ikast beklager nogle af de kritiske røster, der har været fremme i forhold til hele Arriva-sagen.

Der vil jeg gerne spørge hr. Kaj Ikast, om han deler den opfattelse med Det Radikale Venstre og i øvrigt med ministeren, at det kunne være hensigtsmæssigt, inden vi så går i gang med de næste udbud, at finde en model, hvor man på en eller anden måde får sikret, at ejerskabet af DSB som selskab og ansvaret for udbudsrunderne

bliver skilt ad, sådan at man slet ikke behøver den slags kritiske diskussioner af, hvorvidt ministeren været uselvsk osv., om selskaberne, om der går ideologi i det osv., så der er en helt klokkeklar adskillelse mellem de to ting.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Der er ingen, der skal tro, det er sjovt at være minister altid – og slet ikke trafikminister. At starte med en udlicitering som den her har ikke været nogen fornøjelse for ministeren, det kan jeg godt sætte mig ind i.

Så jeg er ganske sikker på, at vi bliver enige om det, og at vi efter hele vurderingen af denne udlicitering finder den rigtige måde. Det er vi simpelt hen nødsaget til, for det er ligegyldigt, om det er en socialdemokrat eller en konservativ, der er minister. Vi skal have nogle ordentlige forhold, således at det er i orden.

Vi har accepteret fra starten af, at det kører, som det har gjort både under den socialdemokratiske regering og under den konservative. Men vi kan jo blive klogere, og så lad os, når der nu er gået noget tid, se på, hvordan ejerforholdet og udbud skal finde sted. Det er vi klar til at forhandle.

(Kort bemærkning).

Poul Andersen (S):

Til hr. Kaj Ikast: Mener hr. Kaj Ikast ikke, at det må være den til enhver tid siddende regering, der selv kan opdele sine ressortområder i forhold til, hvor selskaberne skal være placeret? Vil det ændre nogen som helst status i forhold til, om man flytter DSB fra Trafikministeriet og til Finansministeriet? Vil det ikke stadig væk være staten, der står som den, der skal administrere og derfor også er ejer?

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Det er klart, at det ikke er noget, vi skal løse i den her debat, men jeg vil da godt spørge hr. Kaj Ikast, om han mener, at Finansministeriet er et mere betryggende sted at anbringe trafiksselskaber, når vi nu tænker på hele fornøjeligheden, hvor jeg ved at hr. Kaj Ikast og jeg i hvert fald har fundet nogle fælles takter med hensyn til forbløffelsen, der opstår, når Finansministeriet, som jo er det dyreste, vi overhovedet har, går i gang med tingene. Det er virkelig et ideologisk ministerium, et holdningsministerium, der vil noget; det er jo ikke et, der sådan går og tager