

blødsødne hensyn til penge og sådan nogle ting. Så bliver den kørt igennem.

Det kunne måske være en fordel for DSB, men det kan også være en ren katastrofe.

Jeg tror ikke, at vi skal arbejde med modeller her, i hvert fald ikke fra talerstolen, når vi ikke har tænkt os godt om, for, hvordan man eventuelt skal lave andre ejerskaber, da vi jo ellers – de fleste af os – er enige om, at vi ikke vil have privatiseret DSB. Så tror jeg, vi skal lade denne her snak ligge.

Bare tanken om, at det skulle være Finansministeriet, der overtog det, kan fylde mig med ret stor rædsel.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

De fleste i denne sal kender mit forhold til Finansministeriet. Det er jo således, at ressortministerierne jo netop skal have den kompetence, som de er tildelt af dette høje Ting, og derfor vil det være ganske utænkeligt, at jeg sagde ja til, at man lægger sådan noget over til Finansministeriet. Det siger jeg rent ud.

Man har de ministre, man udpeger, med de arbejdsområder, de har, og den indblanding, der sker fra Finansministeriet, synes jeg ikke er denne sal værdig.

Første næstformand (Svend Auken):

Så går vi til fru Margrete Auken som ordfører.

Kl. 14.10

Margrete Auken (SF):

SF støttede udliciteringen, og det gør vi fremdeles, og derfor kan vi ikke stemme for Enhedslistens forslag til vedtagelse.

Men det er klart, at mishandlingen af udliciteringen af togdriften i Vestjylland kommer til at koste skatteyderne rigtig mange penge, mellem ½ og 1 mia. kr., og den her togsag viser, hvor forsigtig man skal være med at have ideologiske reaktioner på det i stedet for at have saglige.

Det er naturligvis ikke kun sagt til Enhedslisten, det er også sagt til de borgerlige, som jeg, da jeg sad og skrev min tale her, åbenbart selv havde haft flere fordomme imod, end der viste sig at være grund til, det tilstår jeg så gerne. Jeg troede, at der ville komme for meget privatiserings snak, men det er der heldigvis ikke kommet. Det har der været meget lidt af.

Min bemærkning ville nemlig have været, at her kan man se, at et offentligt selskab som DSB kan være enormt meget mere effektivt, dygtigt

og kompetent. Deres udbud var på et fremragende niveau, og der synes jeg, vi skal glæde os over, hvor effektive de kan være.

Men der er en anden påstand, som desværre ikke er blevet dementeret i hele det forløb her, og det er, at udlicitering er egnet til skabe et sikkert beslutningsgrundlag hos udbyderen.

Ekspertisen kommer altså ikke af sig selv, bare fordi man laver udbud. Trafikministeriet har tydeligt dokumenteret, at deres ekspertise langt fra er tilstrækkelig til at håndtere en sag som den her. DSB er blevet bortdømt på et mildt sagt meget tyndt grundlag.

Så spørger man sig selv, hvad løsningen er. Det er jo det, vi står over for, og det vigtige er, hvad vi gør fremover.

Der er stærke argumenter for – og de er også kommet frem her i dag – at DSB forbliver en statsvirksomhed, nok med en selvstændighed, som har været større end den, ministrene og altså ministeriet har undt dem. Man har været meget fortørnet, når DSB har taget del i debatten. Det har den nuværende minister ikke været, men der har været toner tidligere. De har ikke rigtig fået lov til at være så selvstændige, som de jo sådan set burde have lov til at være i forløbet.

Men det, som det nok trods alt vil være godt at vi siger, er, at hovedlinjerne i Danmark, altså København-Esbjerg og Frederikshavn-Sønderborg, skal ligge hos DSB og skal være statslige. Men det er ikke det samme, som at der ikke kan komme frihed på linjen, altså at der godt må være andre, der må køre på linjen, hvis der er plads til det; det synes jeg vi skal holde fast ved.

Jeg tror, vi også skal være forsigtige med at lave en udlicitering, hvor linjerne ikke længere hænger sammen. Noget af det, der er gået galt i England, er jo, at konkurrenterne kan have en vis interesse i, at det går skidt henne hos naboen. Derfor laver man noget, som er elendigt til forbindelse.

Hvis man har hovedlinjen hos DSB, kan eventuelle senere udliciteringer gøre det attraktivt også for dem, der kommer ind – hvis det er andre – at der kommer gode forbindelser til DSB, fordi det medvirker til, at alle får en bedre jernbanedrift. Så alle parter kan være interesserede i det. Det var bl.a. derfor, jeg spurgte lidt til DSB's muligheder for at lave myldretidstog, for de kan have brug for at sikre, at de ikke taber passagerer på den strækning, som Arriva har nu.

Spørgsmålet er så, hvad vi gør for at få det her til at fungere, hvis vi ikke skal forfalde til Fi-