

nansministeriet, og det er jeg glad for at høre at der ikke er opbakning til.

Jeg har tre forslag. Det første er, at Trafikministeriets ekspertise på jernbaneområdet opbygges. Der er altså en tendens til, at man kun har generalister, DJØF'er siddende der, og så køber man ekspertise udefra. Hvis man skal have sådan en bedømmelse ind, så skal der altså også være noget fagkundskab oppe i hovedet på folk selv i det ministerium.

Det andet kunne være, at man for at undgå beskyldningerne om, at der er krydssubsidieringer hos DSB – det er jo noget af det, der har belastet os i det her forløb – kunne sige: Jamen kunne vi ikke lave et system, hvor økonomien blev mere gennemsigtig i DSB, eventuelt på en måde, så vi får bedre gennemsigthed i regnskaberne? Så kunne man forestille sig – det er et udspil til videre overvejelse – at man f.eks. havde datterselskaber til at køre de strækninger, der bliver udbudt.

Det tredje er – og det er altså det sørgeligste i forhold til det, regeringen er i gang med – at man kvæler det uafhængige organ, man kunne have brugt i denne her situation også, nemlig Transportrådet. Altså at man havde haft nogen, der kunne levere den uafhængige forskning, også prognoser, også vurderinger af trafikpolitiske virkemidler, sådan at vi sad med redskaber, også uden for os selv, som vi kunne trække på i sådan en situation her.

Det er faktisk en temmelig omfattende katastrofe, at man har kvælet det eneste organ, vi havde, som agerede selvstændigt og indimellem til gene for både venstre- og højresiden i salen, men det var jo så tegn på, at det også fungerede uafhængigt og leverede et ordentligt stykke forskningsarbejde til os.

Jeg kan sige, at de penge, man ville spare ved bare at undgå ét mislykket trafikprojekt, ville finansiere Transportrådet for evigt. Så det ville være klogt at gøre det.

Kl. 14.15

Så kunne man endelig – og det er lige den sidste linje – tænke i: Kunne vi få konkurrerende trafik købere? Kunne det f.eks., hvis det skulle ske på Sjælland, være HUR, der var trafik køber i stedet for staten? Kunne man have tænkt sig, at Svendborgbanen kom under Fyns Amt osv.?

Nogle af de overvejelser kunne man tage ind i stedet for bare at sige, at vi begynder at lave en eller anden lidt giftig opsplitning.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Jeg vil gerne spørge fru Margrete Auken: Under de fem jernbaneelskeres forlig lavede man et trafikforskningsinstitut. Jeg troede, det var dem, der skulle overtage opgaverne.

Har jeg misforstået det fuldstændig? Lavede man netop det, for at hele forskningen skulle samles ét sted? For så har den udvikling, som regeringen har stået for, jo været naturlig.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Der er et ord, jeg ikke må bruge på Folketingets talerstol, så jeg vil oversætte det til folketingsprog. SF blev i den sammenhæng haleløbet, og det blev vi noget så gedigent. Og det må jeg godt sige, det har jeg fået lov til at sige flere gange.

Første næstformand (Svend Auken):

Hvad var det, medlemmet sagde?

Margrete Auken (SF):

Haleløbet! Og det har jeg fået lov at bruge flere gange, for jeg kan ikke finde et dækkende ord for det der med, at man både bliver snydt og tromlet.

Vi blev både snydt og tromlet i den sag. Vi anede da ikke, at det institut skulle bruges til afspadsering i sagen. Det anede vi da ikke. Det var da ikke faldet os ind, at man havde de der planer. Helt frem til aktstykket skulle det foregå efter sektorforskningsens regler, helt frem til aktstykket, til og med aktstykket, og så pludselig, da vi så opslaget, kunne vi jo godt se, at det var en saga blot. Der havde man jo gjort det, at man i opslaget til den stilling kun havde valgt formand, og så havde man kun sat folk, der var ansat i Trafikministeriet, til at være bedømmere. Og så er det klart, at når departementschefen søger, kan vi jo godt se, hvor den lander henne. Og så var der ingen, der protesterede.

Så skal jeg gerne sige til hr. Kaj Ikast, at jeg minsandten da havde håbet, at Venstre og De Konservative, som var lige så bestyrkede, som jeg var, og sad og grinede hånligt og med god grund af, at jeg var blevet det der ord, ikke foretog sig noget som helst, men tværtimod nu kvæler det uafhængige kvalificerede institut, Transportrådet, for at forgylde eller overlade det hele til den der skandale, der hedder Danmarks Transportforskning.