

buldres igennem; og selv om han prøvede at se meget dristig ud, hvad jo også Ungarn gjorde i sin tid, og prøvede at holde på principperne, så var det sådan, at når vi nåede frem til målstrægen, så var ingen i tvivl om, hvem der var den store, og hvem der var den lille.

Det mindede en lille smule om en Chaplin-film, hvor Chaplin skal bokse med en meget, meget stor bokser, og så farer den lille bitte Chaplin rundt – eller også var det Buster Keaton, det var en af de to. Men det var i hvert fald sådan en fornemmelse, man havde i det her forløb.

Jeg er ikke stensikker på, at Trafikstyrelsen er en tilstrækkelig skærm at komme ind bagved, når man skal op imod de her sager. Jeg er ikke sikker på, at vi har lavet en konstruktion, der er god nok. Og der er altså også problemer med, at sikkerhedsmyndigheden ligger under dem, der sætter betingelserne, altså køberne der. Det er et problem. Så vi er nødt til at gå voldsomt ned i det.

Men vi har brug for at lave tingene om. Jeg nævnte metroen bare som et eksempel, der viste styrkeforholdet; der så hele Danmark det. Der var mange andre, der ikke inden vidste, hvordan det der så ud. Men der kunne man jo se det. Det var jo simpelt hen fra time til time, at det udviklede sig, og ja, og så har vi jo haft fornøjelsen af det siden hen.

Men vi har jo også set det med S-togene, hvor det udmærket godt kan have været DSB, der har sagt, at nu skal vi altså have det her igennem, nu skal det godkendes. Vi er altså ret trætte af, at I bliver ved med at smøle med det. Nu må vi have lov til at køre med de her nye S-tog. Vi har købt en masse af dem. Se så at få det her i orden.

Hvis det kun havde været metroen, så kan vi sige, at vi jo ikke kan lovgive hele landet efter den absurde konstruktion der. Men det er altså ikke kun metrohistorien. Vi har den også et andet sted.

Så jeg er meget glad for, at ministeren har sendt det over til os. Jeg håber, at direktør Flemming Lund overlever. Det er noget af det dristigste, jeg har set endnu. Man får mistanke om, at han allerede er død, når han tør gøre det, for det kunne jo godt ligne en, der siger: O.k., det kan være det samme, nu tager vi og kører det fuldstændig ud. Jeg håber, at ministeren kan forsikre, at han vil bidrage til, at en – i hvert fald i den her sammenhæng – så modig mand ikke skal dø af sit udviste mod, og jeg takker formanden for Trafikudvalget for et løfte om, at den her sag skal vi altså have fuldstændigt styr på.

Kl. 13.50

Første næstformand (Svend Auken):

Så går vi videre i ordførerrækken. Den næste er hr. Martin Lidegaard.

Martin Lidegaard (RV):

Som vi har haft lejlighed til at diskutere tidligere i den sidste folketingssamling, støtter Det Radikale Venstre varmt hele ideen om en ny struktur på trafikområdet, etablering af en Trafikstyrelse, så vi får en afstand mellem de forskellige kasketter i fremtidige udbudssituationer, et forhold, vi har været stærkt optaget af. Også forenkling af lovgivningen er vi principielt tilhængere af og kan støtte. Således er vi generelt positivt stemte over for det lovforslag, der her lægges frem.

Når det er sagt, så vil jeg sige, at vores bekymringer også ligger, som både SF og i og for sig også Dansk Folkeparti har været inde på, på to områder:

Det første er ressourcespørgsmålet: Det er meget svært at gennemskue, når man læser det, hvad der egentlig vil ske ressourcemæssigt med tilsynsområdet, fordi man jo lægger det sammen med nogle andre, og så hiver man noget ud, så putter man noget andet ind, og hvad kommer det sammenlagt til egentlig at betyde, som jo også høringssvaret fra Jernbanetilsynet selv påpeger.

Det andet, som er nok så væsentligt, er habilitetsspørgsmålet. Jeg ønsker faktisk overhovedet ikke at mistænkeliggøre nogen parter i det her, men jeg synes, man skal tænke sig utrolig godt om, med hensyn til hvor sårbar man gør sig selv over for kritik. Altså i situationer, hvor der er en stor offentlig kritik af et spørgsmål – det kunne f.eks. være metroen – er det af helt afgørende betydning for ministeren og hans ministerium, at der ikke kan sættes spørgsmålstejn ved de blåstempler, der foregår. Ikke fordi, jeg vil mistænke ministeren for at benytte sin magtposition eller Trafikstyrelsen for den sags skyld, men fordi, alene den situation, at man kan blive beskyldt for det, er meget ubehagelig.

Derfor synes jeg, at vi må gøre alt, hvad vi kan, for at tænke igennem, hvordan vi organisatorisk kan bygge det her op, så vi ikke udsætter os selv for den kritik og fremtidige ministre og Trafikstyrelsen for en sådan mistanke. Derfor vil jeg også spørge ministeren om to ting:

Det første spørgsmål er, om ministeren vil love os, at vi får et gennearbejdet forslag til,