

va så ikke været det, så havde det været dem, der havde vundet licitationen.

Så det passer jo ikke, hvad hr. Keld Albrechtsen siger, at det var det dyreste. Det passer ikke, for de dyreste kom slet ikke med i betragtning. Sådan er det jo med licitationerne i dag, at de, der er for billige, ryger ud, og de, der er for dyre, ryger ud, og så tager man dér, hvor man siger, at det nogenlunde er her i det niveau, det skal ligge, for at det kan løbe rundt.

Så jeg siger: Vi har fået en løsning, som kan blive god, og som vil være til gavn for jernbanerne i hele Danmark, ja, måske i hele Norden.

Så har der jo været så store diskussioner om, at det ikke kører godt i øjeblikket. Det ved jeg udmærket godt. Man skal være tonedøv på enhver måde, hvis man er formand for Trafikudvalget og ikke har opdaget det på nuværende tidspunkt.

Derfor gjorde vi jo det allerede i torsdags, at vi tog et ekstra møde i Trafikudvalget, og vi har en aftale med ministeren på torsdag, når vi er færdige med forligspartierne. Og derefter vil vi hurtigst muligt komme tilbage til Trafikudvalget.

Jeg vil gerne sige til dem, der mener, at man ifølge kontrakten kan dét og dét og dét: Når det først kommer til det punkt, at kollektiv trafik ikke kører i en hel landsdel, så gælder der nogle helt andre forhandlingsregler. Og jeg kan godt betro Tinget, at det flertal, der står her, er enige om, at det skal komme til at køre, om det så er det ene eller det andet, der skal indsættes.

Så er jeg dybt bekymret over, at min kollega, hr. Keld Albrechtsen, ikke har fulgt med i dagens løb og ved, at Arrivachefen har trukket alle udtalelser om marts tilbage, han er kommet med, og at han delvis skaffer togførerne inden mødet med ministeren. Jeg tror, at det møde har meget større betydning, end man tillægger det her i Folketinget.

Så vil jeg gerne sige, at man kan lave bollemælk på mange måder. Der er to forslag til vedtagelse, et fra Socialdemokratiet og et fra os. Juristerne på den ene side mener, at det skal se sådan ud, og juristerne på den anden side mener, at det skal se sådan ud, og så har begge jo nok ret. Men det eneste, der er virkeligt, er, at enigheden i de to forslag er meget tæt på hinanden.

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Hr. Kaj Ikast gjorde et forsøg på at antyde, at jeg omgikkes sandheden letsindigt. Jeg fastslog, at

Arrivatilbuddet altså var dyrere end det fra DSB, og at det derfor har kostet staten penge at fravælge DSB.

Så siger man nu: Jamen det var alt for billigt, det kunne de sikkert ikke have klaret. Samtidig siger hr. Ikast, at man i andre lande tror på DSB. Når DSB laver en beregning, så tror man på den, men af nogle ganske bestemte politiske årsager valgte man ikke at tro på DSB i lige netop den her sag. Og hvorfor det?

Fordi DSB havde forudset en passagerfremgang over hele perioden på 45 pct. Det har så efterfølgende vist sig, at alene den automatiske opdrift i passagertallene over den periode sandsynligvis vil fremskaffe halvdelen, medmindre Arriva da får alle passagererne væk i mellemtiden. Ellers ville det have fremskaffet ca. halvdelen af det, DSB havde forudset, og resten ville så komme med forbedringer af køreplan og nyt materiel, ligesom det har gjort så mange andre steder.

Derfor vil jeg godt spørge hr. Ikast: Hvad var det konkret, DSB havde regnet forkert? Hvad var det konkret, man kunne sætte en finger på i DSB's udbudsmateriale, som ikke kunne holde? Det har vi ikke set endnu. Vi har intet svar set på det. Det eneste er: »Nej, de tal ser for små ud«, og »det kan enhver jo se, når man ser de tal«. Sådan kan man ikke argumentere. Man må ind og sige konkret, hvad det var, der var galt med det tilbud, og det har ikke kunnet lykkes, hverken for hr. Kaj Ikast eller for ministeren.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Det er jo underligt, at de store jernbaneoperatører i Europa ligger på den anden side af Arriva. Det vil sige, at der mellem Deutsche Bundesbahn og DSB nogenlunde er omkring 90 mio. kr., hvis jeg husker helt nøjagtigt i hovedet. Mellem de to virkelig dygtige jernbaneoperatører i Europa er der så stor en forskel, og de andre mener, at de gik ned på de tilbud, fordi de var meget interessererede i at komme til at køre disse ruter.

Så jeg vil sige det på den måde: Det havde nok ikke været godt, hvis en dansk statsminister gik hen og godkendte et tilbud, som alle andre i hele verden ville synes var forkert, hvilket man også har Rigsrevisionens udlægning på. Der var ifølge den ikke gjort noget i det økonomiske i handlingsplanen, hvor man tidligere har konstateret, at det skal ligge et sted mellem 140 og 180 mio. kr. Beløb i den størrelsesorden er vel det