

normale, en sådan strækning skal koste, hvorfor det blev godkendt i Norge og Sverige.

Kl. 16.45

Jeg håber, de får overskuddet hjem, men jeg tror nok, at de har lært mere af det tilbud end nogle af de andre, således at de er mere relevante i deres tilbud i dag.

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Jeg må indrømme, at jeg ikke synes, hr. Kaj Ikast giver noget svar. Sagen er jo den, at DSB regnede med en passagerfremgang på 45 pct. over hele perioden, for at de tal skulle kunne hænge sammen.

Jeg vil godt bede hr. Kaj Ikast bekræfte, at hvis DSB havde fået den passagerfremgang, så ville tallene også hænge sammen. Men man påstod fra ministeriets side, at DSB ikke kunne hente den 45 pct.s stigning over hele perioden, på trods af at det normale er, at der, som vi så sidste år, var en stigning på 2,6 pct. – på det lag – allerede før der var indsat nye tog, allerede før der var de forbedringer af køreplanen, som vi ville have fået, hvis vi havde valgt DSB's tilbud. Og så er det, jeg spørger: Hvad var det helt præcist, der var forkert i DSB's tilbud?

Jeg synes ikke, det er godt nok, at man kommer med alle mulige sådan svævende udtalelser om, at ja, men det så forkert ud, og tallene passede ikke op og ned og sådan noget. Det må være konkret, sådan noget. Man kan ikke forkaste et tilbud på sådan nogle luftige antagelser om, at »det ser ikke sådan helt rigtigt ud«, og »vi tror ikke helt på det« og sådan noget. Det er altså ikke godt nok.

Sådan noget udbudsværk skal være præcist. Det skal ikke være sådan noget luftig snak.

(Kort bemærkning).

Jens Peter Vernersen (S):

Det er såmænd et par helt enkle spørgsmål til hr. Kaj Ikast, det ved jeg også at hr. Kaj Ikast foretrækker. Det ene spørgsmål er: Betragter hr. Kaj Ikast Arriva som en god jernbaneoperatør? Jeg ved jo, at hr. Kaj Ikast også har undersøgt, hvordan det f.eks. kører i England med de problemer, de har haft.

Det andet spørgsmål er sådan helt konkret: Hvornår skal disse aflysninger ophøre, for at det tilfredsstillende hr. Kaj Ikast? Vi kan jo ikke bare sige, at vi skal gøre det bedst muligt. Hvornår ønsker man helt konkret, at disse aflysninger ophører, så folk kan regne med at komme i skole,

komme på arbejde og ikke skal bruge deres afspadsering på stoppesteder på den jyske længdebane?

Og har hr. Kaj Ikast samme tillid til Arriva, som vi nu har hørt, at trafikministeren har, efter det, vi har oplevet her?

(Kort bemærkning).

Morten Homann (SF):

Jeg synes, at det var meget sigende og meget forståeligt, at hr. Kaj Ikast ikke svarede på hr. Keld Albrechtsens spørgsmål om, hvad det præcis var, der var rent galt med DSB's tilbud og var årsagen til, at man afviste det. Jeg vil godt bede hr. Kaj Ikast om at bekræfte, at det sådan set også var en af de ting, som fremgik af Rigsrevisionens redegørelse, at man netop konkret efterlyste, at Trafikministeriet ville have styrket sin beslutning, hvis man havde været inde at lave en vurdering af DSB's egne forudsætninger om, hvorvidt passagerfremskrivningen, som var det afgørende og grunden til, at man afviste det, også holdt vand. Så jeg vil godt bede hr. Kaj Ikast om at bekræfte, at Rigsrevisionen altså også har påtalt, at man ikke har lavet den her efterkontrol.

Så nævnte hr. Kaj Ikast, at han troede, at DSB havde lært mere af den her proces end nogen anden. Det tror jeg sådan set er rigtigt. Og det giver mig jo en grum fornemmelse af, at det måske i virkeligheden har været meningen, at det skulle være en lærestreg for DSB, og at DSB ikke kunne have vundet det her. Så jeg vil da selvfølgelig også bede hr. Kaj Ikast om at forholde sig til, om det er det, der har været meningen med udbuddet.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Man kan jo aldrig vide, hvad der er helt inde i hjernen på de specialister, der bearbejder de forhold for et ministerium. Men jeg kan sige så meget, at der ikke var skygge af tvivl hos nogen af de internationale specialister, jeg snakkede med, om, at DSB havde ramt fuldstændig ved siden af i denne licitation. Overhovedet ikke. Der var ikke nogen mellemvej. Og jeg vil tillade mig at have den holdning også efter de mange år, jeg har beskæftiget mig med det her: Jeg er overhovedet ikke i tvivl om, at man havde budt for lavt, at man havde sat det således, at man ikke kunne garantere, at der kom et afkast. Og når man ikke kan det, så får man det ikke.

Kl. 16.50