

gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Kl. 14.50

Den næste sag på dagsordenen var:

#### 4) Forespørgsel nr. F 34:

##### Forespørgsel til trafikministeren:

»Hvad kan ministeren oplyse om den besparelse, som staten ville opnå ved at vælge DSB frem for Arriva som operatør af de midt- og vestjyske jernbaner, set i lyset af den faktiske udvikling i passagertallet, og hvilken betydning vil det få for regeringens planer om fremtidige udbud?«

Af Keld Albrechtsen (EL) og Pernille Rosenkrantz-Theil (EL).

(Forespørgslen anmeldt 21/1 2003. Fremme af forespørgslen vedtaget 24/1 2003).

#### Begrundelse

##### Keld Albrechtsen (EL):

Jeg er glad for, at vi har kunnet få denne forespørgselsdebat i dag, fordi det giver Folketinget mulighed for at træffe beslutninger og gribe ind i en situation, der har udviklet sig til det fuldstændig uacceptable med hensyn til aflysninger og forsinkelser i togdriften i det område i Jylland, hvor der er sket overgang til Arriva.

Det, som er sagens baggrund og årsagen til, at vi stillede forespørgslen her til trafikministeren i dag, er jo, at man dengang, da man skulle se på DSB's tilbud og på Arrivas tilbud, sagde fra ministerens side, at de oplysninger, DSB kom med, kunne man ikke stole på. Man troede ikke på, at der var grundlag for den passagerfremgang, som DSB havde planlagt ud fra, men det viste sig så efterfølgende, at det var der udmærket. Til gengæld havde man fuld tiltro til Arriva.

De advarsler, vi andre kom med, bl.a. på grundlag af de britiske erfaringer, nemlig at når Arriva kører tog, så kører togene alligevel ikke, ville man ikke lytte til. Årsagen var, at man ville fravælge den statslige virksomhed DSB. Mere indviklet er det jo ikke. Konsekvensen var, at man valgte det dyreste tilbud og det dårligste tilbud. Det har vi nu fået at føle. Det har passagererne og pendlerne fået at føle på smertelig vis den sidste måneds tid.

Intet tyder på, det bliver bedre, medmindre Folketinget og det flertal her i Folketinget, som har ansvaret for denne her skandale, griber ind og er med til at træffe en beslutning i dag, der kan gøre det muligt for ministeren at sætte ekstra tog ind ved DSB's hjælp. Det er nemlig det eneste, der her og nu kan føre til en løsning for passagererne i de kommende uger, ellers fortsætter det støt og roligt ned ad bakke.

Så jeg håber, vi får en god debat. Jeg håber ikke mindst, vi får truffet nogle beslutninger til gavn for en løsning af situationen, og derfor ser jeg frem til ministerens besvarelse af denne her forespørgsel.

#### Besvarelse

##### Trafikministeren (Flemming Hansen):

Også jeg har set frem til denne debat. Der er jo mange myter i denne sag, og vi har lige hørt en hel del af dem på én gang. Derfor vil jeg indlede med at sige, at dagens forespørgsel om togdriften i Midt- og Vestjylland rummer mange elementer.

Forespørgslen er yderligere blevet forstærket af det, der er sket på strækningerne, og derfor er det udmærket, at vi får debatten.

For det første stilles der spørgsmål om den besparelse, som staten kunne opnå ved at vælge DSB frem for Arriva. Jeg vil gerne gentage, hvad jeg har sagt mange gange før: I en grundig gennemgang af DSB's tilbud vurderedes det som overvejende sandsynligt, at DSB ikke ville kunne få et regnskabsmæssigt overskud på driften.

Et underskud ville stride mod reglerne for DSB's deltagelse i udbuddet, og tilbuddet måtte derfor afvises. Det kan jeg roligt sige at jeg har sagt et par gange før. Svaret er derfor, at det simpelt hen ikke var muligt at vælge DSB.

Jeg vil jo erindre om, at Rigsrevisionen som bekendt, granskede, og jeg vil understrege »granskede«, alt materialet om afgørelsen i foråret 2002 og bl.a. konkluderede, » at Trafikministeriet har haft et velunderbygget grundlag for sin beslutning om at afvise DSB's tilbud«.

Jeg vil lade det stå for sig selv og henvise til, at den debat næppe kan tilføres meget nyt.

Kl. 14.55

For det andet rummer forespørgslen en henvisning til den faktiske udvikling i passagertallet. Her kan jeg slå fast, at passagerudviklingen i det forgangne år ikke har givet anledning til en ændret vurdering af DSB's tilbud. Trafikudvik-

lingen før 2003 blev ikke lagt til grund for afvisningen af DSB's tilbud. Der blev kun taget stilling til indtægtsudviklingen fra 2003 og til 2010, hvor DSB forudsatte en ganske stor stigning på mere end 5 pct. årlig. Trafikudviklingen i 2002 havde kun indirekte indflydelse på tilbuddet og forudsætningen for dette.

Der foreligger for 2002 kun nogle foreløbige talopgørelser for trafik og indtægtsudviklingen, og ud fra disse kan man hverken konkludere det ene eller det andet.

For det tredje kan der udledes et spørgsmål om, hvorvidt DSB kunne have kørt billigere, hvis man havde fremsat et realistisk tilbud. Det er selvfølgelig noget hypotetisk, men jeg tror godt, at DSB kunne have fremsat et realistisk tilbud, som ville have været billigere for staten end det, vi har accepteret fra Arriva. DSB er således utvivlsomt blevet meget mere effektiv og konkurrencedygtig end tidligere, og det er der grund til at glæde sig over.

Jeg er imidlertid sikker på, at det først og fremmest skyldes udsigten til en konkurrenceudsættelse, som har været stærkt medvirkende til, at DSB generelt er blevet så konkurrencedygtig. Denne effektivisering har i sig selv indebåret betydelig større besparelser end dem, som vi direkte har indkasseret på de jyske strækninger, og dermed er en meget væsentlig målsætning bag konkurrenceudsættelsen opnået.

Jeg er dog sikker på, at jernbanesektoren kan blive endnu mere effektiv, hvilket jeg også anser for nødvendigt, hvis jernbanen skal kunne eksistere som et konkurrencedygtigt transportmiddel i de kommende år, for vi må forudse, at prioritering af de offentlige udgifter til forskellige udgiftsmål skærpes i de kommende år.

Når jeg bliver spurgt, om regeringen vil fortsætte udliciteringen, vil jeg derfor svare ja. Regeringen finder det nødvendigt, at jernbanedriften bliver så effektiv og kundeorienteret som muligt, for at vi fortsat kan have råd til at have den. Det eneste middel, der for alvor kan sikre denne proces, er efter min mening at gennemføre konkurrenceudsættelse af de opgaver, som samfundet under alle omstændigheder ønsker udført. Det bevirker, at selskaberne direkte kan sammenligne sig, og det ansporer til at gøre tingene klart bedre end hidtil.

Det er først efter, at DSB er trukket ud af en økonomisk beskyttet tilværelse med årlig under-skudsdækning på finansloven, at der er kommet skred i udviklingen, og DSB har kunnet klare sig så utrolig flot, som de har. Alene det at foretage

udbuddet har således efter min klare vurdering medvirket til at effektivisere branchen markant. Det er der grund til at være tilfreds med.

Jeg er i den sammenhæng stærkt overrasket over, at det i dele af offentligheden, også hos visse jyske borgmestre, bliver fremstillet som om, udbud af togtrafikken er et ideologisk felttog af den nuværende regering. Jeg forstår godt de jyske borgmestres vrede, men lad mig minde om, at der stod et næsten enigt Folketing bag den tidligere regerings lovforslag fra 1998, der gør det muligt at udbyde togstrækninger i fri konkurrence.

Jeg må endvidere påpege, at det aktuelle udbud er iværksat af den tidligere regering med bred opbakning i Folketinget. Jeg må derfor tage afstand fra de bemærkninger, der på det seneste har været om, at udbuddet er et ideologisk udbud fra den borgerlige regering.

Der har, siden Arriva overtog driften den 5. januar, været aflyst ca. 2,7 pct. af togene i Midt- og Vestjylland. Selv om det på forhånd ville være optimistisk at forvente, at en ny operatørs overtagelse af togbetjeningen skulle forløbe helt smertefrit, kan jeg selsagt ikke være tilfreds med at acceptere det resultat, der ligger. Vi vil ikke gå på kompromis med den service, der tilbydes. Det har hidtil været en forudsætning for at igangsætte udbudsprocessen, og det mener jeg bestemt at vi skal fastholde.

Kl. 15.00

Jeg forstår dog godt, at der i lyset af de aktuelle problemer, som Arriva har på de udbudte strækninger, ikke mindst fra lokal side er sat spørgsmålstegn ved, om udbuddet nu er en god idé. De problemer skal vi have løst hurtigst muligt, og det kan der ikke herske to meninger om. Det er stærkt utilfredsstillende med alle disse aflysninger, og driften må bringes i orden hurtigst muligt.

Eftersom problemet bl.a. er, at der ikke er lokoførere nok, kan man dog næppe forvente, at det kan bringes i orden fra den ene dag til den anden, men det skal gå hurtigt, for det er som alle andre steder i landet afgørende, at vi i Midt- og Vestjylland har et kollektivt trafiksystem, passagererne kan stole på.

Jeg har derfor bedt Arrivas ledelse om at komme til møde på torsdag, hvor jeg vil have en klar redegørelse for, hvordan og hvornår tingene bringes i orden. Det forventer jeg at få, så tingene kan bringes i orden og vi kan komme videre. Jeg har indkaldt de politiske partier, der står bag

jernbaneloven, til en drøftelse af situationen senere torsdag aften.

Det handler ikke kun om aflysninger og regularitet, men også om, hvordan man sikrer en ordentlig information til kunderne. De aktuelle problemer viser med al tydelighed, at vi løbende skal tage bestik af de erfaringer, som vi indhøster med det første udbud. Det havde jo netop været den oprindelige baggrund for at iværksætte en gradvis udbudsproces på jernbaneområdet, så vi kunne lære af processen.

De første erfaringer peger på at overveje i hvert fald tre hovedområder.

For det første viser spørgsmålet om de manglende myldretidstog, at vi må være mere præcise med at definere, hvilken trafik vi ønsker indkøbt. Jeg mærker en klar politisk interesse for, hvor mange tog der kører hvorhenne og hvornår, naturligvis. Det må vi tage konsekvensen af og sikre, at sådanne krav kommer med ind i udbudsmaterialet.

Inden for rammerne af den nuværende kontrakt skal man dog være varsom med at stille alt for restriktive krav til operatøren. I den nuværende kontrakt lægges ikke op til en sådan detaljestyling.

Netop det tog, tog nr. 714, som Enhedslisten i sit beslutningsforslag nr. B 46 ønsker genindsat, og som vi skal diskutere senere i dag, havde i år 2000 i gennemsnit 7,8 passagerer mellem Struer og Skive, 34,8 passagerer mellem Skive og Viborg og 79,1 passagerer mellem Viborg og Langå. DSB har skønnet, at passagerantallet for toget i år 2002 var i samme størrelsesorden. Man vælger altså ikke blot fra politisk hold at detaljestyre operatøren, men man ønsker også at genindsætte et tog med et ganske ringe passagergrundlag. Når vi fremover skal til at detaljestyre i højere grad, så skal vi gøre det rigtigt.

For det andet viser den nuværende mangel på lokoførere, at der er behov for at tilpasse rammerne for en uddannelse, der sikrer en tilpas og konkurrenceneutral tilgang til erhvervet. En offentlig uddannelse synes således at være et nødvendigt element for at sikre en normalisering af branchen, hvor operatørerne ikke er tvunget til at få uddannet folk hos hinanden.

For det tredje finder jeg, at det også er nødvendigt, at vi tilstræber større troværdighed i evaluering af operatørernes tilbud, så Trafikministeriet, uanset resultatet, ikke bliver kritiseret, hvad angår uvildighed. Det kan bl.a. ske ved at anvende et såkaldt ekspertpanel, hvilket vi på-

tænker at gøre i udbudsprocessen vedrørende færgetrafikken til Bornholm.

Det kan også gøres på andre måder. Jeg har haft mange diskussioner med bl.a. hr. Martin Lidegaard fra Det Radikale Venstre om, hvilken en der er den rigtige, men det er givet, og det har jeg sagt fra starten af, at vi skal gøre det anderledes næste gang. Det har vi vist ved at vælge et såkaldt ekspertpanel omkring BornholmsTrafikken.

Jeg vil dog for en god ordens skyld lige erindre om, at Rigsrevisionen i sin granskning af det aktuelle udbud konkluderede følgende: Det har ikke spillet nogen rolle, at Trafikministeriet er ejer af DSB.

Endelig finder jeg, at det er nødvendigt med en øget styring og kontrol med, at vi får det, vi ønsker og har betalt for. Det vil formentlig forde opbygning af en større faglig ekspertise, der er uafhængig af operatør- og virksomhedsinteresser. Sådanne overvejelser arbejder vi med i øjeblikket.

Kl. 15.05

Der er kort sagt behov for at sikre en bedre og mere præcis politisk styring af jernbaneområdet, så vi stadig har hånd i hanke med sammenhæng og kvalitet i togsystemet, selv om der er flere togoperatører, som konkurrerer om opgaverne.

Jeg ser det som i alles interesse, at udbudsprocessen fortsættes, men det er klart, at vi forud for et nyt udbud nøje skal gennemtænke, hvordan vi i fællesskab får sikret, at vi både får en mere effektiv sektor, og at vi præcis får den service, vi har bedt om.

Jeg er som trafikminister enormt optaget af den problematik, vi diskuterer i dag.

Det er klart, at passagererne skal have hurtig besked om, hvad de kan forvente af Arriva fremover, og jeg glæder mig meget til debatten i modsætning til, hvad hr. Keld Albrechtsen måske tror. Det er en god debat, vi hermed får.

## Forhandling

### Keld Albrechtsen (EL):

Tak for redegørelsen, vil jeg sige til ministeren. Men jeg må jo sige, at det, vi havde håbet, var, at der fra regeringens side ville komme et forslag til, hvordan vi kunne få togene til at køre igen, hvordan vi kunne få aflysningerne væk, og hvordan vi kunne få forsinkelserne væk. Jeg har forstået det sådan, at vi jo var helt oppe på 26 Arrivaaflysninger i fredags, og det bliver ved.

Op så har ministeren ingenting at foreslå under debatten i dag. Det synes jeg er en skuffelse.

For hvad er situationen? Situationen er den, at ministeren holder et møde med Arriva på torsdag. Vi har allerede fået at vide, hvad Arriva vil komme med på torsdag, nemlig en meddelelse om, at de i hvert fald i resten af denne måned ikke kan love en løsning, men måske efter den 1. marts.

Det vil sige, at ministeren allerede nu godt ved, at problemerne ikke bliver løst på det møde på torsdag. Ministeren redegjorde så for, hvad man kan gøre efter kontrakten. Problemet er jo den kontrakt, som ministeren har helt ret i der er et meget bredt flertal i Folketinget for, bortset fra Enhedslisten, men ellers har partierne ansvar for den. Jeg vil medgive ministeren, at det ikke er ministeren alene, der bærer skylden i denne sag, men det er det helt store flertal i Folketinget. Men den kontrakt betyder, at Arriva i lange tider skal køre med kolossale overskridelser, kolossale mængder af aflysninger og forsinkelser, før det er muligt at gribe ind; f.eks. skal de køre med over 10 pct. i 3 måneder. Det er en af de muligheder, der ligger i kontrakten.

Det betyder rent faktisk, at man har lavet kontrakten så dårligt, at det vil tage månedsvis, før man kan pålægge Arriva at få løst de her problemer, eller før man eventuelt kan skride til at opsige kontrakten med Arriva og så få det tilbage til DSB. Derfor bliver man altså nødt til at gøre noget nu. Det er derfor, vi har foreslået det. Jeg vil godt spørge ministeren: Hvorfor går man ikke ind og får sat nogle tog på de skinner, således at de passagerer, der står og ikke kan komme på arbejde eller komme i skole, kan nå frem?

Så må vi altså rydde op i den kontrakt efterfølgende, for vi kan ikke være bekendt fra Folketingets side, at passagererne fortsat skal stå i kulden på perronerne og ikke kommer nogen vegne. Det er ikke anstændigt. Især er det ikke anstændigt, fordi det er ministeren og flertallet her i salen, der har skruet den kontrakt sammen og gjort, at det hele nu er gået i kludder.

Så synes ministeren på den baggrund, at det er forsvarligt at fortsætte med at sende jernbandedrift i udbud. Det håber jeg så sandelig at ministeren og et flertal i Folketinget vil overveje meget, meget omhyggeligt.

Jeg så, at der allerede nu skulle være planer om at gå i gang med at sende f.eks. Grenaa-Odder-banen i udbud. Det håber jeg søreme ikke bliver tilfældet. Det ville da være noget skrækeligt noget, hvis den også skulle gå i smadder.

Derfor vil jeg gerne, for at der skal ligge et forslag til en konkret løsning af problemerne, fremsætte følgende:

### Forslag til vedtagelse

»Folketinget opfordrer regeringen til gennem forhandlinger og pålæg til Arriva som minimum at sikre den samme kvalitet og regelmæssighed i togdriften på de midt- og vestjyske baner, som eksisterede før den 5. januar 2003.

Folketinget opfordrer trafikministeren til inden den 1. marts 2003 at lade DSB overtage hele driften af togstrækningen Struer-Thisted samt til at arbejde for, at Arriva i størst muligt omfang frigøres fra kontrakten på de andre strækninger, og at togdriften på disse indtil videre overtages af DSB. Driften af Niebüll-Esbjerg bør ligeledes snarest søges genoptaget.

Folketinget opfordrer endvidere regeringen til at indføre en tænkepause eller udbudsmoratorium, det vil sige en periode uden nye udbud af togdrift, indtil udløbet af Arrivas kontrakt i 2010.«

(Forslag til vedtagelse nr. V 47).

Kl. 15.10

### Den fg. formand (Grete Schødt):

Der er nu fremsat følgende forslag til vedtagelse: (*Se foran*). Dette forslag indgår herefter i forhandlingen.

(Kort bemærkning).

### Trafikministeren (Flemming Hansen):

Jeg er fuldstændig enig i, at debatten ikke skal foregå mellem hr. Keld Albrechtsen og mig, men naturligvis mellem ordførerne. Men jeg er nødt til at sige til hr. Keld Albrechtsen, at det er lidt af en stramning at sige: Her stiller ministeren sig op, og han siger ikke noget om aflysninger og forsinkelser.

Jeg er nødt til med formandens tilladelse at læse forespørgslen op, som hr. Keld Albrechtsen har stillet, nemlig:

»Hvad kan ministeren oplyse om den besparelse, som staten ville opnå ved at vælge DSB frem for Arriva som operatør af de midt- og vestjyske jernbaner« – det er en meget lang sætning – »set i lyset af den faktiske udvikling i passagertallet, og hvilken betydning vil det få for regeringens planer om fremtidige udbud?»

Gad vide, hvad man vil få i karakter for at stille så lang en sætning?

Men det er jo det, jeg har svaret på, og hvis jeg ikke havde svaret på det, hvad havde hr. Keld Albrechtsens kritik så været? Den havde lydt: Hvorfor svarer ministeren ikke på det, jeg har bedt om, nemlig den forespørgsel, jeg har rejst?

Derfor har jeg gjort det, og så har jeg taget de andre ting med. Der har jeg først og fremmest i den spørgetime, der har været, gentagne gange sagt noget om, hvilken handling regeringen foretager sig. Det kommer vi nok ind på under ordføreredebatten.

(Kort bemærkning).

**Gitte Lillelund Bech (V):**

Jeg kan jo forstå på hr. Keld Albrechtsen, at hr. Keld Albrechtsen er meget interesseret i, at DSB kommer tilbage og overtager de strækninger, som Arriva i dag har kontrakt på. Derfor vil jeg bare spørge hr. Keld Albrechtsen, om ikke hr. Keld Albrechtsen kan bekræfte, at hvis vi ser på uge 5, så var det sådan, at da DSB kørte strækningen, og det gjorde de jo bl.a. sidste år, kørte de kun rettidigt 87,4 pct. af afgangene, mens i år, hvor det er Arriva, der kører strækningerne, har man kørt rettidigt på 88,9 pct. af afgangene.

Ikke at det dermed forsvares, at Arriva har forsinkelser, men bare for lige at sige det. Jeg vil gerne have hr. Keld Albrechtsen til at bekræfte, at selv DSB i hvert fald normalt i uge 5 ikke har kunnet leve op til, at man skulle køre 100 pct. rettidigt.

(Kort bemærkning).

**Keld Albrechtsen (EL):**

Nu vil jeg gerne sige til ministeren, at jeg også meget gerne vil have en debat om det tab, skatemynderne har lidt, fordi man valgte den dyreste løsning, nemlig Arriva, og bortdømte DSB, der kunne køre billigt og efter al sandsynlighed også langt sikrere. Men det er ikke sådan, at jeg har lige så lang taletid som ministeren, og vi bliver nødt til at få løst de akutte problemer for passagererne her og nu.

Det er også et svar til fru Gitte Lillelund Bech. Jo, der er nogle af Arrivas tog, der kører til tiden eller næsten til tiden, ligesom der var med DSB's. Men problemet er, at en hel del af dem slet ikke kører. De bliver aflyst, og det er altså helt utåleligt. Jeg har sådan set også forstået, at ministeren synes, det er helt utåleligt.

Derfor må indsatsen koncentreres sig om – det håber jeg fru Gitte Lillelund Bech er enig i – at få disse tog bragt på skinnerne igen. Og så spørger

fru Gitte Lillelund Bech: Hvorfor DSB? Jamen det er DSB, der har de tog. Det er kun DSB, der har de tog, som kan gå ind og løse opgaven her og nu i denne uge, i næste uge, i næste uge igen, således at problemerne ikke må vente til engang i efteråret med eventuelt at blive løst.

Kl. 15.15

Derfor håber jeg sandelig, at fru Gitte Lillelund Bech, hvis det er hende, der skal være ordfører for partiet Venstre, og hvis hun ikke kan støtte mit forslag, kommer med et forslag til vedtagelse, der er mindst lige så godt, således at togene kan komme til at køre, for jeg går ud fra, at vi er enige om, at det er det, der skal ske.

Det er det, der ikke sker, bare fordi ministeren holder et møde på torsdag, hvor han så kan konstatere, at han står uden mandat fra Folketinget til at sætte DSB-togene ind. Så det er svar til fru Gitte Lillelund Bech.

(Kort bemærkning).

**Poul Fischer (DF):**

Det er bedrøveligt med alle de aflysninger. Det tror jeg samtlige partier i dette Folketing er enige om, og det kan ikke løses hurtigt nok.

Men når jeg nu hører det forslag til vedtagelse, der er kommet, vil jeg gerne have hr. Keld Albrechtsens bemærkninger til, at der for uge 2, 3 og 4 er tal fra Banestyrelsen, der siger, at regulariteten i det midtvestjyske er på et højere niveau end DSB's i det øvrige land. Hvilken kommentar har hr. Keld Albrechtsen til det?

(Kort bemærkning).

**Keld Albrechtsen (EL):**

Sagt til hr. Poul Fischer: Jeg har den kommentar, at det for det første handler om én uge, og for det andet handler det om forsinkelser. Men vi har altså det problem, at der er en hel masse tog, der simpelt hen bare ikke kører.

Det er altså ikke for at genere Folketinget, at en hel række borgmestre, en hel række uddannelsesinstitutioner, virksomheder, amtskommuner osv. protesterer til Folketinget og siger, at nu må der gribes ind. Det er altså ikke noget man har opfundetovre i Jylland.

Jeg gik helt tilfældigt forbi Århus Banegård i fredags, da jeg skulle ud at holde et foredrag og skulle med toget. Jeg skulle heldigvis ikke med et Arrivatog, for hvis jeg havde skullet det, var jeg ikke kommet ud at holde foredrag. Jeg skulle med DSB, og det kunne jeg glæde mig over på det tidspunkt.

Så man kan godt finde nogle tal for en lille del af problemet og så forsøge at få det til at se ud, som om det fungerer, men det fungerer ikke. Jeg havde håbet, at vi kunne have undgået den debat, hvor man forsøger at bortforklare problemet, og i stedet havde nået frem til debatten om, hvordan vi løser problemet. Der ser jeg stadig væk, at der ikke ligger noget forslag fra ministeren, der ligger ikke noget forslag fra hr. Fischer, der ligger ikke noget forslag fra fru Gitte Lillelund Bech.

(Kort bemærkning).

**Poul Fischer (DF):**

Jeg forsøger ikke at bortforklare problemet. Jeg indledte også mit spørgsmål med at konstatere, at det er bedrøveligt, at der er de aflysninger. Men jeg konstaterede, at alternativet, som var med i forslag til vedtagelse fra Enhedslisten, var DSB, og det var deres regularitet, som jeg kommenterede.

Jeg vil gerne høre, om hr. Keld Albrechtsen kender til problemstillingerne på Svendborgbanen, som er en DSB-bane, hvor der også er et hav af aflysninger. Så det var måske en idé at tage på Odense Banegård og se, hvordan forholdene er dér.

(Kort bemærkning).

**Kaj Ikast (KF):**

Nu begynder hr. Keld Albrechtsen at forvirre begreberne fuldstændig. Det er hverken ministeren eller fru Gitte Lillelund Bech eller mig, der skal komme med løsninger på det her, og slet ikke hr. Keld Albrechtsen.

Vi har en kontrakt på kørslen, der skal køres. Den har ministeren præciseret, den har Trafikudvalgets store flertal præciseret skal gennemføres. Vi har via ministeren bedt om, at han får en samtale med Arriva, og derefter kommer han til Trafikudvalget med løsningsmodeller, som Arriva foreslår.

Det er Arrivas problem, og jeg skal ikke overtage det her i Folketinget. Det skal løses af den, der har vundet kontrakten. Men det kan jo ikke være let, når hr. Keld Albrechtsen siger, at det er den dyreste og den dårligste løsning, der er valgt. Det passer slet ikke.

Kl. 15.20

(Kort bemærkning).

**Keld Albrechtsen (EL):**

Jamen jeg skal også dybt beklage, hvis der har været en aflysning i Svendborg, men det er ikke

det, denne debat handler om. Den handler om at få løst problemerne i Vestjylland, og lad os så koncentrere os om det. Det synes jeg.

Hvis Dansk Folkeparti vil være med, vil vi fra Enhedslistens side meget gerne være med til at lave et forslag. Nu ved jeg ikke, om Dansk Folkeparti har svaret på de udkast, vi har sendt til Dansk Folkeparti, men vi vil meget gerne være med til at lave et forslag. Der kan jo også findes et flertal i Folketinget uden om regeringen, hvis regeringen ikke vil noget. Så jeg vil da godt spørge hr. Poul Fischer, om man fra Dansk Folkeparti vil være med til at lave et konkret forslag, for vi er åbenbart enige om, at togene skal køre.

Så vil jeg gerne spørge hr. Kaj Ikast: Kan hr. Kaj Ikast ikke bekræfte, at den kontrakt, som han jo også har det politiske medansvar for, betyder, at Arriva f.eks. kan køre i 3 måneder med helt op til 10 pct. afvigelser fra køreplanen, uden at staten rigtig kan gøre noget? Man kan så idømme en bod, men man kan f.eks. ikke på det grundlag opsigte kontrakten. Det vil sige, at kontrakten er så dårlig, at selv om ministeren holder et møde med Arriva og siger fy, fy, og nu skal I køre ordentligt, så kan der gå måneder, før man i realiteten kan gøre noget som helst andet end at idømme en lille bod, som Arriva så betaler, og som de måske endda tjener penge på, fordi de har ladet være med at køre tog og dermed sparet penge.

Jeg vil godt bede hr. Kaj Ikast bekræfte, at det var sådan, man skruede kontrakten sammen, og at det bl.a. er derfor, at det ikke er tilstrækkeligt at holde et møde på torsdag med Arriva.

(Kort bemærkning).

**Gitte Lillelund Bech (V):**

Jeg må sige, at nu kunne jeg simpelt hen ikke holde mig tilbage, for hr. Keld Albrechtsen kommenterer, at det jo ikke er regulariteten, eller hvor tit togene er aflyst på Odense-Svendborgbanen, vi diskuterer her. Jeg vil sådan set bare erindre hr. Keld Albrechtsen om, at i henhold til den forespørgsel, der er stillet til trafikministeren, står der intet om, hvor tit Arriva kører på de midt- og vestjyske strækninger, eller at det faktisk er det, som denne debat burde dreje sig om. For i henhold til forespørgslen skulle denne her debat dreje sig om, hvilken besparelse man kunne have opnået, hvis man havde valgt DSB i stedet for Arriva på de her baner, og hvilken betydning det ville få for regeringens fremtidige udbud.

Det vil sige, at hvis man holder sig strikt til forespørgslens tekst, er hele hr. Keld Albrechtsens diskussion om de frysende passagerer faktisk ikke en del af forespørgslen.

(Kort bemærkning).

**Keld Albrechtsen (EL):**

Man vil gerne snakke om noget andet, og så bebrejder man mig, at jeg snakker om passagerer, der står på perronen og fryser. Men det er faktisk hr. Poul Fischer og fru Gitte Lillelund Bech, der stiller spørgsmål om aflysninger, der stiller spørgsmål om forsinkelser, og dem svarer jeg naturligvis på. Så man må ligesom selv vælge, hvad man vil diskutere, for jeg ville gerne diskutere det problem, at man valgte den dyreste løsning, som efterfølgende, hvilket man kunne have forudset, hvis man havde lyttet til de advarsler, vi andre kom med, viste sig at være den dårligste løsning.

Så noterer jeg mig, at der, efter jeg går op og konstaterer, hvor dårlig den kontrakt er, som hr. Kaj Ikast har et dybt medansvar for, efter at han har stillet mig spørgsmål om den, ikke kommer flere bemærkninger fra hr. Kaj Ikast. Det forstår jeg egentlig godt, for han har et kolossalt forklaringsproblem. Især fordi han ikke i dag vil være med til at træffe en beslutning om at gøre noget ved problemerne.

Jeg ville gerne snakke og diskutere alt det, som man ønsker at stille mig spørgsmål om. Hvis fru Gitte Lillelund Bech vil høre mig tale om DSB's tilbud, vil jeg bede hende stille mig et spørgsmål, for så skal jeg gerne kommentere det. Men jeg har ikke ubegrænset taletid, og det kan formanden formentlig bekræfte. Så jeg går også gerne ind i den del af debatten, men jeg kan ikke lide, at man prøver på at snakke sig væk fra de problemer, vi står midt i her og nu.

**Den fg. formand (Grete Schødt's):**

Så er det fru Gitte Lillelund Bech i ordførerrækken.

**Gitte Lillelund Bech (V):**

Indledningsvis vil jeg sige, at når man skal forsøge at forholde sig til forespørgsel nr. F 34, som Enhedslisten har stillet, er det i hvert fald lidt vanskeligt for mig at skønne over eventuelt mulige besparelser ud fra prognoser for trafiktal i perioden 2003-2010, en periode, som vi jo kun lige er gået ind i.

Men det er vel reelt det, som Enhedslisten faktisk beder om med denne her forespørgsel:

Hvilke besparelser ville der være, såfremt DSB havde været valgt som operatør på de udbudte togstrækninger i Jylland? Og som sagt, da vi først lige er trådt ind i perioden 2003-2010, vil jeg altså undlade at give dette skøn, for det er simpelt hen ikke muligt for mig.

Kl. 15.25

Det, vi har noteret os i forbindelse med det udbud, der var til de midt- og vestjyske jernbaner, er jo, at DSB's tilbud i efteråret 2001 ved en grundig gennemgang blev vurderet som værende urealistisk, idet det var overvejende sandsynligt, at DSB ikke kunne få det regnskabsmæssige overskud på driften. Dermed stred DSB's tilbud mod reglerne for DSB's deltagelse i udbuddet, og det var derfor ikke muligt at vælge DSB som leverandør.

Vi må dog konstatere, at den diskussion, som var om DSB's tilbud på det pågældende tidspunkt, og som der også har været efterfølgende, bl.a. har tydeliggjort behovet for en klar adskillelse af staten som ejer og staten som udbyder, hvilket trafikministeren i øvrigt også har bebudet at han vil se på ved fremtidige udbud.

I Venstre er vi klare tilhængere af at få opgaver i udbud. Vi mener, at konkurrenceudsættelse er med til at fremme effektiviteten, og vi ønsker fortsat, ligesom vi har ønsket det tidligere, at vi også i Danmark arbejder yderligere med en liberalisering af togdriften, ligesom det i øvrigt ses mange andre steder i Europa. For overordnet set er det for os i Venstre ikke et spørgsmål om, hvem der udfører opgaven, men i stedet et spørgsmål om, at de ønskede opgaver udføres bedst og billigst, for de skal udføres, som vi beder om det i det pågældende udbudsmateriale.

Det fører mig over i diskussionen om det pågældende udbudsmateriale og den, kan man sige, nuværende togdrift i Midt- og Vestjylland, for det er ligesom det, jeg kan forstå også ligger forespørgeren hr. Keld Albrechtsen lidt på sinde. Det er jo sådan, at ved dette udbud, der var af de midt- og vestjyske jernbanestrækninger, valgte man at lave et udbud, som baserede sig ikke på den gamle køreplan, men på en plan, der sagde antal togkilometer og havde regler for, hvor mange afgangene der skulle være.

Jeg må nok sige, at det da er stærkt kritisabelt og fuldstændig uacceptabelt, at vi i øjeblikket på de midt- og vestjyske strækninger kan opleve, at der er togaflysninger, hvor vi har passagerer, der står på perronen uden information; vi har gymnasieelever, der ikke har mulighed for at komme til gymnasiet til tiden, eller andre elever, der

ikke har mulighed for at komme i skole til tiden for at følge deres undervisning.

Det kan ikke være rigtigt. Vi synes i Venstre, at det som i alle andre dele af landet er afgørende for det kollektive transportudbud, at vi har et trafiksystem, som man som passager kan stole på. Det gælder i Midt- og Vestjylland, det gælder ved Kystbanen ved København, og det gælder alle andre steder.

Derfor vil jeg opfordre trafikministeren til at anvende de sanktionsmuligheder, som faktisk ligger i kontrakten, over for Arriva for at sikre, at borgerne får den service, der er aftalt, og det skal ske hurtigst muligt. Så vil jeg sige, at man måske lige præcis med dette udbud kan tage ved lære, så vi ved, at vi ved fremtidige udbud og yderligere liberalisering skal være meget, meget præcise i udbudsbetingelserne, så vi får det, vi bestiller.

Endelig vil jeg som svar på forespørgslen sige, at vi i Venstre bestemt ikke er afvisende over for et yderligere udbud af togdriften i fremtiden trods de problemer, vi har konstateret her. For vi ser rent faktisk ikke de problemer, der er i det midt- og vestjyske, som det repræsentative for det normale udbud inden for transportområdet. Vi ønsker således fortsat en liberalisering af togdriften, men selvfølgelig skal vi tage ved lære af det udbud, der har været.

Vi er dog også optaget af, at vi får løst problemerne med Arriva hurtigst muligt. Derfor har der jo også de seneste dage været en del diskussioner på tværs af partierne om, hvilke muligheder der er for at løse problemet.

Jeg vil på vegne af Venstre, Dansk Folkeparti og Det Konservative Folkeparti fremsætte følgende:

### Forslag til vedtagelse

»Folketinget finder Arrivas adskillige daglige svigt og aflysninger på de udbudte strækninger i Jylland stærkt kritisable og uacceptable.

Folketinget bekræfter, at det samlede serviceniveau i det udbudte område ikke må forringes i forhold til før udbuddet.

Folketinget forventer på den baggrund, at indgåede kontrakter overholdes, og at ministeren snarest anvender de sanktionsmuligheder og påbud, som kontrakten giver mulighed for.« (Forslag til vedtagelse nr. V 48).

Jeg vil sige, at det er væsentligt for os i den her vedtagelse at få præciseret, at vi ikke finder det acceptabelt, at der foregår aflysninger med frysende passagerer på perronerne til følge. Det er samtidigt vigtigt for os at præcisere, at der har været et samlet serviceniveau, som ikke har måttet forringes i forhold til før udbuddet; det var basis i udbudsbetingelserne. Endelig mener vi, at trafikministeren, som trafikministeren også har annonceret, snarest muligt skal sikre, at kontraktholder overholder sin kontrakt.

Jeg vil i øvrigt opfordre Folketingets øvrige partier til at støtte det her forslag til vedtagelse, så vi hurtigst muligt kan få lagt pres på vores kontrakter, således at han derved kan få opfyldt sin kontrakt.

### Den fg. formand (Grete Schødt):

Der er nu fremsat følgende forslag til vedtagelse: (*Se foran*). Også dette forslag indgår herefter i forhandlingen.

Kl. 15.30

(Kort bemærkning):

### Keld Albrechtsen (EL):

Det er glædeligt, synes jeg, at Venstre nu erkender, at det, der sker, er stærkt kritisabelt. For lidt siden var der en tendens til, at man ville bagatelisere problemerne. Det vil man så ikke mere.

Men så vil jeg godt spørge: Hvad er det helt præcis for nogle sanktioner, man har i tankerne at ministeren skal tage i brug over for Arriva? For betingelserne i kontrakten giver jo ikke mulighed for på kort sigt at gribe ind over for Arriva. Der skal meget, meget, meget store driftsforstyrrelser i mange måneder til, før man kan gøre noget andet end at pålægge en lille smule bod, og det kommer der jo ikke til at køre nogen tog af.

Derfor forstår jeg ikke rigtig, hvad det egentlig er, man vil med det forslag til vedtagelse, man her har fremsat, for der er i hvert fald én ting, der er stensikker, og det er, at hvis man ikke gør andet end det, der står i det forslag til vedtagelse, som Venstre, Dansk Folkeparti og De Konservative nu har fremsat, så varer det meget længe, før togene kommer til at køre. Vi ved jo, at der bliver ferieafvikling og mangel på lokoførere, og så er der lokoførere, der skal tilbage til DSB, fordi de er udlånt. Der er ikke udsigt til, at Arriva kan få det til at hænge sammen.

Så jeg vil godt spørge: Hvad er det for sanktioner, man snakker om i det her forslag?



(Kort bemærkning).

**Margrete Auken (SF):**

Det var da helt opmuntrende til sidst at høre, at Venstre alligevel også synes, det er lidt slemt, hvad der foregår oppe i det nordvestjyske. Jeg var lige ved at tro, at kynismen over for den kollektive trafik nu slog så voldsomt igennem, at Venstre var ved at synes, det var i orden, men nu kunne jeg høre til sidst, at det gør man så ikke. Det er godt, og det vil jeg godt takke for.

Jeg vil så godt spørge til de der planer om ligesom bare at byde ud og byde ud og byde ud. Jeg vil godt lige gøre Venstres ordfører opmærksom på, at de problemer, man har haft i England, jo skyldes, at man har budt det hele ud, og så får vi problemer, for hvis hovednettet også kommer i udbud, sker der det, at man begynder at konkurrere med hinanden for at ødelægge hinanden.

Man kan sige, at hvis hovednettet er i et fælles system, så kan man have udbud, hvor alle parter for at få flest mulige passagerer er optaget af, at det fungerer godt, men sætter vi hovednettet i udbud – jeg hørte trafikministeren sådan uproblematisk sige, at det kunne man bare gøre – så kan vi komme til at havne i sådan nogle Margaret Thatcher-tilstande med den kollektive trafik, og det vil jeg da godt lige sikre mig at Venstre i hvert fald ikke vil, og at omsorgen for den kollektive trafik i Midt- og Vestjylland også holder, indtil vi skal se på hele DSB-systemet.

(Kort bemærkning).

**Morten Homann (SF):**

Jeg hørte en masse spændende ting i Venstres ordførers tale, men det, jeg måske savnede lidt, var et bud på, hvad der konkret skal ske for at rette op på denne her fuldstændig uholdbare situation i Midt- og Vestjylland med en meget, meget høj andel aflyste tog.

Man henviser til, at kontrakten selvfølgelig skal overholdes, og det er selvfølgelig også meningen, når man nu laver en kontrakt, men hvad forestiller Venstres ordfører sig, at der skal ske i det tilfælde, at kontrakten faktisk ikke bliver overholdt.

Så hæfter jeg mig ved en anden ting, og det er, at Venstres ordfører erkendte, at der var nogle ting i den kontrakt, som trafikministeren har fået lavet med Arriva, som ikke var optimale, og som man skulle lave om, hvis man skulle til at lave udbud en anden gang.

Der kunne jeg godt tænke mig at høre: Hvad er det for nogle erfaringer, Venstres ordfører har

gjort sig? Hvad er det for nogle ting, man forestiller sig skal være anderledes, hvis man skulle begive sig ud i at lave et nyt udbud på et tidspunkt? Hvad er det for nogle overvejelser, man har gjort sig for at undgå, at det skal gå så galt, som det er gået denne her gang?

(Kort bemærkning).

**Gitte Lillelund Bech (V):**

Til hr. Keld Albrechtsen vil jeg sige, at der jo er indgået en juridisk bindende kontrakt, hvori de sanktionsmuligheder, som der faktisk er mulighed for at anvende, også er præciseret, og det er faktisk de sanktionsmuligheder, som vi opfordrer ministeren til at se på.

Så bringer hr. Keld Albrechtsen også spørgsmålet om lokoførerne på banen, og der har jeg jo med glæde noteret mig, at det ser ud til, at i hvert fald Railion har tænkt sig at udlåne en række lokoførere til Arriva, således at man faktisk kan få kørslen til at fungere.

Kl. 15.35

I den forbindelse vil jeg i øvrigt lige kommentere, at jeg synes, det er lidt absurd, at vi faktisk nu oplever, at vi har et monopol, der har monopol. Vi har faktisk DSB, som har monopol på at uddanne lokoførere. Det er i hvert fald en ting, som vi fra Venstres side ønsker at der bliver kigget på.

Med hensyn til fru Margrete Auken vil jeg sige, at det, jeg sagde i min ordførertale, var, at vi er åbne over for at se på yderligere udbud. Vi har ikke nogen planer om, at man så tager de resterende 85 pct. af hovednettet under for København og siger: Så udbyder vi det sådan her. Men vi synes, det er væsentligt at tage ved lære af de første 15 pct., vi har udbudt nu, og derudover se på, hvad der kunne være af muligheder næste gang. For vi mener faktisk, at en konkurrenceudsættelse er sund; vi kan se, at DSB faktisk er effektiviseret en hel del.

Til hr. Morten Homann, som spørger, hvad der konkret skal ske i Midt- og Vestjylland, er mit svar, som måske lægger sig meget tæt op ad svaret til hr. Keld Albrechtsen: Kontraktholder skal leve op til sin kontrakt, og trafikministeren er ansvarlig for at indkalde kontraktholder og bede kontraktholder om at leve op til kontrakten. Så præcis hvordan man løser det, er ikke noget, jeg skal foreslå fra Folketingets talerstol.

Jeg vil så også lige gøre hr. Morten Homann, som taler om det, som om det er 90 pct. af togene, der er aflyst, opmærksom på, at det ikke er tilfældet. Det er meget, meget, meget langt un-

der det tal. Rent faktisk er det sådan, at i de her uger, der har været i januar, ligger vi og svinger mellem 1,7 og 3,6 pct. af togene, der er aflyst.

Det er beklageligt for de passagerer, der står på perronen og ikke får besked, det medgiver jeg gerne. Og det er det, jeg finder er stærkt kritisabelt. Men jeg synes, at vi skal lade være med at tage bedemandsstemmen på og lyde, som om det er alle togene, der er aflyst.

Endelig vil jeg sige med hensyn til, hvad der skal laves om ved næste udbud, at det jo kommer an på, hvad det er for et udbud, der skal laves, men jeg synes, det her udbud klart har vist os, at det ikke har været tydeligt for nogen som helst, at de udbudsbetingelser, der er blevet lavet, faktisk ikke var udbudsbetingelser, som var hundrede procent lig med eller lå klos op af det, man havde haft før.

(Kort bemærkning).

**Martin Lidegaard (RV):**

Jeg synes, vi skylder at kalde en spade for en spade. Det er jo rigtigt, at det samlet set kun er 1,7 pct. – jeg troede faktisk, det var 2,7 pct. – af de samlede afgange, der er aflyst, men på udvalgte strækninger, Thybanen f.eks., er det jo op til 50 pct. Det er altså meget, og det er voldsomt for de folk, der bliver berørt af det.

Derfor vil jeg gerne spørge fru Gitte Lillelund Bech om to ting.

Det første er – og det er lidt i forlængelse af hr. Keld Albrechtsens spørgsmål om sanktionsmuligheder og påbud, som også er nævnt i Venstres forslag til vedtagelse: Så vidt jeg har forstået, er det faktisk muligt, efter at vi nu har fået en redegørelse fra Arriva selvfølgelig, og hvis ikke vi inden for en rimelig tid kan få sikkerhed for, at de her ting kommer i orden, at lave et påkrav. Og hvis ikke det påkrav på de her udvalgte strækninger er blevet fulgt efter 30 dage, kan vi så ifølge kontrakten, så vidt jeg har forstået, indsætte alternative operatører.

Er man også villig til fra Venstres side at kigge på det, hvis det kommer så vidt – hvad jeg da ikke håber det gør? Men jeg går ud fra, at det også er det, der ligger i de formuleringer her, for ellers giver det jo ikke nogen mening.

Det andet spørgsmål, jeg gerne vil stille, er et spørgsmål, som har optaget os en del i Det Radikale Venstre, og som jeg var glad for at ministeren nævnte i sin tale, nemlig: Hvordan sikrer vi i de fremtidige udbud en mere klar adskillelse af udbyderen og ejeren af DSB? Har man gjort sig

nogen overvejelser i Venstre om, hvordan vi kan løse det problem?

(Kort bemærkning).

**Jens Peter Verner sen (S):**

En række af de problematikker, som fru Lillelund Bech rejser, er der sådan set givet svar på. Der ligger jo en række svar fra trafikministeren på spørgsmålene: Hvor mange tog skal der køre? Hvor mange tog skal man have til rådighed? Hvor mange lokoførere skal der være ansat? Og i alle svarene siger trafikministeren: Det kan jeg ikke blande mig i; jeg kan forlange, at togene kører, og at der skal være 95 pct. siddepladser osv., men der ligger fuldstændig klare svar på, at man ikke kan blande sig i, hvor mange tog der skal køre, og man kan ikke blande sig i, hvor mange lokoførere der skal ansættes.

Det har jo vist sig, at det lige præcis var på de to områder, man også svigtede i England, hvor Arriva kører. Lige præcis: færre tog og færre lokoførere. Modellen bliver gentaget her, og vi kan se, at det altså er det, der er kommet ud af det.

Det spørgsmål, jeg synes jeg vil stille til fru Lillelund Bech, er: Er det acceptabelt, at det hænger sammen på den måde? Er det virkelig acceptabelt også for Venstre, det, vi oplever her?

Jeg vil så også sige, at nu har det vist sig, hvor mange aflysninger der har været, og at der har været halvdelen aflyst på Thybanen. For at sanktionerne kan træde i kraft, er det så ikke rigtigt, at så skal det faktisk være dobbelt så slemt, som det er nu? Det tror jeg man skulle tænke lidt over. Det er det, der ligger af tilbud til os.

Kl. 15.40

(Kort bemærkning).

**Keld Albrechtsen (EL):**

Jeg lagde også mærke til, at Venstre tilsyneladende ikke har overvejet, hvad det helt præcis er for sanktioner, der i givet fald skulle kunne hjælpe noget. Det er jo rigtigt, som flere ordførere nu også er ved at komme på banen med, at Arriva jo faktisk skal køre meget, meget dårligt i meget lang tid, før man i givet fald ville kunne udskifte Arriva med et andet selskab.

Er det ikke korrekt, at hvis det f.eks. drejer sig om at stille påkrav, så skal Arriva faktisk have ignoreret tre henvendelser med krav om at afhjælpe mangler efter en periode på 3 måneder – det vil altså sige, at de første 3 måneder kan man faktisk ikke foretage sig noget – eller der skal være kørt med 10 pct.s forringelse af driften i 3 måneder? Det vil sige, at der i 3 måneder skal

have været en værre situation – det har hr. Jens Peter Vernersen fuldstændig ret i – end der er nu, før vi kan gøre noget.

Derfor er det, jeg stiller spørgsmålet: Hvad er det for nogle sanktioner, som fru Gitte Lillelund Bech har foreslået sig at man skulle kunne bruge for at få togene til at køre i februar måned 2003? Jeg vil godt spørge: Er det regeringens og Venstres holdning, at det, der sker i februar måned 2003, er der ikke noget at gøre ved?

(Kort bemærkning).

**Gitte Lillelund Bech (V):**

Med hensyn til sanktionsmulighederne – og det er både hr. Jens Peter Vernersen, hr. Martin Lidegaard og hr. Keld Albrechtsen, der er inde på det – vil jeg gøre det meget, meget klart, at jeg gerne vil afvente og se, hvad det er, Arrivas direktør kommer med på torsdag. Jeg mener ikke, det kan være rigtigt, at vi fra Folketingets talerstol går ind og dikterer, hvilken køreplan der skal være hvornår, hvilken slags tog der skal være hvornår, hvilket antal lokoførere der skal være hvornår.

Jeg vil sige om især om det med de færre tog og færre lokoførere, som hr. Jens Peter Vernersen bl.a. bringer op, at en hel del af de her ting, vi diskuterer, jo stammer tilbage fra de udbudsbetinger, der er sat op, for i udbudsbetingerne er der sat nogle minimumskrav, der er sat, at der skal køres det samme antal togkilometer, som der blev kørt tidligere, og derudover er der sat nogle minimumskrav til afgang på de forskellige strækninger. Det er jo det, man har budt ind på.

Min pointe var sådan set i min ordførertale, at når udbudsbetingerne laves – og dér vil jeg i øvrigt lige erindre om, at udbudsbetingerne altså blev lavet under den tidligere regering – så er det altså vigtigt, at man er fuldstændig præcis, for vi får det, som vi har skrevet i udbudsbetingerne.

Så vil jeg vende tilbage til det spørgsmål, som hr. Martin Lidegaard rejser om adskillelse mellem udbyder og ejer, for det synes jeg nemlig er et af de interessante spørgsmål, og dér synes jeg, det er værd at se på, hvad man har gjort mange andre steder. Andre europæiske lande arbejder bl.a. med lige præcis det princip, der handler om, at ejerrollen altid ligger i Finansministeriet, og udbyderrollen ligger i det pågældende fagministerium, således at man i hvert fald på den facon forsøger at have en adskillelse af, hvilke kasketter der er tale om. Det synes jeg da ville

være interessant at kigge på – det ved jeg også at regeringen allerede har kigget på – men jeg synes, det er interessant at kigge ud over landets grænser: Hvilke andre muligheder er der? Og det her er som sagt en af dem.

(Kort bemærkning).

**Poul Andersen (S):**

Nu skal vi ikke stå her og ligesom lade problemerne sive andre steder hen end dér, hvor de er.

Det skurrer lidt i mine ører, vil jeg gerne sige til fru Gitte Lillelund Bech, når man siger, at der måske kunne være et eller andet odiøst ved, at DSB uddanner de her togførere. Sådan lød det, da der blev svaret på spørgsmålet.

Jeg skal bare sige, at det er der ikke noget mærkeligt i: Sådan har det også været på teleområdet. Der har man uddannet alt, hvad der hedder telefonmontører, teknikere osv., for der var det også en statsinstitution, der kun havde det fagområde.

Her er der tale om en statsinstitution, der ligesom Tele Danmark er under opbrud, og derfor har man jo vidst det her i over et år. DSB har – som jeg er orienteret om det – påtaget sig at uddanne de mennesker, som Arriva måtte have brug for. Jeg synes, vi skal lade være med at hoppe på den forklaring, som jeg har lyttet mig til at Arriva ligesom har brugt, for der er ikke noget, der er bevist i den sammenhæng.

Det lyder lidt odiøst, men der er jo ikke noget underfundigt i det, for de mennesker kan ikke få nogen uddannelse noget andet sted. Det, vi må sigte på, er at få det lagt ud på erhvervsskoler eller AMU-centre eller et andet sted, hvor det vil være naturligt at lægge uddannelsen.

Kl. 15.45

(Kort bemærkning).

**Morten Homann (SF):**

Man kan godt høre, at fru Gitte Lillelund Bech ikke har sin daglige gang i Nordvestjylland, når hun sådan kan sige, at nu skal man ikke piske en bedemandsstemning op, så slemt er det jo ikke, og det er jo ikke så galt.

Når man på Thybanen aflyser noget, der ligner 50 pct. af afgangene, når man står på den ene uddannelsesinstitution efter den anden i Nordvestjylland og siger, at man ikke kan gennemføre undervisningen som planlagt, når man står på erhvervsvirksomheder og siger, at det er et problem, fordi de ikke kan få deres medarbejdere på arbejde til tiden, så synes jeg, det kræver

mere end almindelig god fantasi at sige: Nå, men det er bare bedemandsstemning. I så fald har fru Gitte Lillelund Bech udtrådt fire af landets amter til bedemænd.

Jeg savnede fuldstændig konkrete svar på: Hvad er det, der skal ske nu? For det er klart, der er en kontrakt, og den forventer vi selvfølgelig at der bliver levet op til. Men hvilke deadlines synes Venstres ordfører der skal trækkes? Hvornår skal vi trække en streg i sandet for, hvornår der skal ske noget? Hvornår skal vi trække en streg i sandet for, hvornår vi vil sige: Nu er nok nok; nu må vi se, om der eventuelt skulle være andre, som kunne løse denne her opgave, hvis Arriva ikke kan gøre det? Det synes jeg jeg savner helt konkrete svar på.

Og så savner jeg stadig også konkrete svar på: Hvis man nogen sinde skulle lave udbud igen, hvad er det så for nogle betingelser, som skal være opfyldt? Hvad er det for en lære, man har draget af det her, ud over, at jeg kan forstå, at man endnu en gang synes, det er fornuftigt nok, at man har lagt kontrakten klos op af det eksisterende tilbud.

(Kort bemærkning).

**Jens Peter Vernersen (S):**

En ting er, at man nu fremsætter et forslag til vedtagelse, noget andet er jo, hvad der kommer ud af munden på fru Lillelund Bech. Det gamle ord om, at hvad hjertet er fuldt af, løber munden over med, passer måske meget godt her.

Det er jo helt tydeligt ud fra de udsagn, der har været, at Venstre har taget Arrivas parti i denne her sag. Man har jo ikke vedrørende f.eks. antallet af lokoførere overhovedet været påvirket af, at lokoførerne siger, at der er ansat for få, og at det ikke kommer til at køre, så længe der er ansat for få. Og dem, man har lånt fra DSB, skal tilbageleveres, så problemet bliver åbenbart ikke løst hverken her i februar eller marts måned. Det er ikke sådan, at det overhovedet påvirker, og det synes jeg er dybt bekymrende.

Lad mig bare tage et par overskrifter: Hvert andet Arrivatog blev aflyst. Lokoførerne: Aflysninger bliver en del af hverdagen.

Jeg tror altså, der skal tages hårdere fat, end der er gjort nu, og kravet til Arriva må være, at vil de have kontrakt fremover, så skal problemet løses ikke i marts og ikke i april, de må løse opgaven nu og her.

(Kort bemærkning).

**Gitte Lillelund Bech (V):**

Hvis jeg skal starte med det sidste til hr. Jens Peter Vernersen: Uh, du skulle bare vide, hvad mit hjerte er fuldt af. Det er sandelig ikke det, jeg stod og talte om heroppefra.

Med hensyn til hvad man skal gøre, og hvad der konkret skal ske: Jamen altså jeg synes da, det lyder, som om hr. Jens Peter Vernersen i højere og højere grad taler sig fra at stå ved de udbudsbetingelser, der faktisk var, og det undrer mig da en smule. Jeg synes, jeg har svaret på hr. Jens Peter Vernersens spørgsmål.

Så vil sige til hr. Morten Homann: Jeg sagde faktisk i min ordførertale, at det er stærkt kritisabelt, at vi har de mange togaflysninger, at vi har frysende passagerer uden informationer, at vi har elever, der ikke kan komme til deres uddannelsesinstitutioner, og folk, der ikke kan komme på arbejde. Det mener jeg fortsat er kritisabelt.

Med hensyn til hvornår det skal løses: Jamen, når vi har en juridisk kontrakt, så fremgår det af den juridiske kontrakt, hvilke sanktionsmuligheder der er, og hvilke deadlines der er. Og qua at trafikministeren har annonceret, at han har taget initiativ til en samtale med Arrivas direktør, hvor jeg selvfølgelig forventer, at det bliver sagt helt klart, at vi forventer, de lever op til kontrakten, så vil jeg ikke begive mig ind i at tale om deadlines på det og det og det, for det synes jeg faktisk ikke tilkommer mig, når vi har en kontrakt på det her område.

Hvad vi kan lære af det? Jeg nævnte bl.a., at jeg synes, det er væsentligt, at vi kan lære, at når man laver et udbud, skal man være fuldstændig klar over – og det skal også være klart for offentligheden – hvad det er for nogle udbudsbetingelser, der er givet her. Det har ikke været klart for offentligheden, at der i udbudsbetingelserne f.eks. ligger, at vi baserer det på antal togkilometer. Det har ikke været klart, for de fleste har troet, at det er den gamle køreplan, der er blevet budt ud, og det er jo det, jeg synes er beklageligt. Så det er bl.a. noget med en højere grad af offentlighed om, hvad det i realiteten er, der bydes ud.

Endelig til hr. Poul Andersen omkring det med togførerne: Jeg synes da, det er lidt bekymrende, at man har en monopolsituation på uddannelse. Jeg så da meget hellere, at det var sådan, at man kunne bruge det ordinære uddannelsessystem. Det kunne eksempelvis være ved en særlig tilrettelagt uddannelse i henhold til § 1 i loven om institutioner for erhvervsrettet ud-

dannelse, hvor man faktisk har mulighed for at lave sådan en overbygning på en typisk erhvervsuddannelse, og dér kunne man sige: Det er det, vi går i gang med for lokoførerne. For jeg bryder mig generelt set ikke om, at vi har monopoler.

Kl. 15.50

**Den fg. formand (Grete Schødt):**

Så er det hr. Keld Albrechtsen for en kort bemærkning, og det er tredje og sidste gang i denne runde:

(Kort bemærkning).

**Keld Albrechtsen (EL):**

Jeg synes simpelt hen ikke, at fru Gitte Lillelund Bech har gjort sit hjemmearbejde i den her sag, for hun er tilsyneladende ikke klar over, hvor lang tid det vil tage, før bestemmelserne i den kontrakt overhovedet kan få effektiv virkning på de problemer, vi står over for.

Derfor vil jeg godt spørge fru Gitte Lillelund Bech: Hvis ministeren bruger kontrakten så hårdt, han overhovedet kan, hvor lang tid tager det så, før man vil kunne sætte Arriva stolen for døren? Er det korrekt, at så tager det 3 måneder, før man kan gribe ind?

Det kunne egentlig være en god idé, hvis ministeren lige gik op og redegjorde for, hvad disse kontraktbestemmelser indebærer, for jeg tror, der er nogle af de borgerlige ordførere der simpelt hen ikke er klar over, hvor sløvt et instrument denne kontrakt er, og hvor lang tid det tager, før man kan drive Arriva til at gøre det, man ønsker. Og jeg synes da, det er et stort problem, at man ikke har undersøgt det ordentligt, inden vi skulle have denne her debat, og inden man fremsætter et sådant forslag.

Hvor lang tid tror fru Gitte Lillelund Bech det tager, hvis ministeren bruger kontrakten så hårdt, han overhovedet kan?

(Kort bemærkning).

**Jacob Buksti (S):**

Nu har Venstres ordfører jo flere gange henvist til udbudsbetingelserne, og det kan jeg sådan set godt forstå, men man har sådan en fornemmelse af, at det nærmest har været en forholdsvist bevidstløs handling, der er foretaget fra den nuværende regerings side.

Derfor vil jeg bare gerne bede Venstres ordfører om at bekræfte heroppefra, at der i forbindelse med udbudsbetingelserne var to sæt betingelser: Der var normalsituationen – som altså nu vi-

ser sig at være unormal – og så var der en situation, hvor man skulle byde på en højere intensitet, altså en højere dækning med tog.

Den nuværende regering valgte den løsning, vi har nu. En række af de ting, som fru Lillelund Bech står heroppefra og siger at man skal tage højde for i fremtiden, ville der have været taget højde for, hvis man havde foretaget et andet valg fra den nuværende ministers side.

(Kort bemærkning).

**Martin Lidegaard (RV):**

Det er lidt i forlængelse af hr. Keld Albrechtsens bemærkninger. Jeg er ikke helt så pessimistisk som hr. Keld Albrechtsen, jeg mener faktisk, at der ligger en række ret kontante muligheder, før man går ind i at opsiges kontrakten og skal ind i hele det forløb.

Derfor vil jeg gerne spørge fru Gitte Lillelund Bech endnu en gang: Når man siger i sit forslag til vedtagelse, at man forventer, »at indgåede kontrakter overholdes, og at ministeren snarest anvender de sanktionsmuligheder og påbud, som kontrakten giver mulighed for«, så går jeg ud fra, at man dermed mener, at hvis det på torsdag, efter at vi har fået en redegørelse – og jeg forstår godt, at vi skal have en redegørelse først; det synes jeg også; det er fair – viser sig, at Arriva ikke kan garantere en normal drift inden for, skal vi sige 30 dage, som vil være det, der vil være nogenlunde fair ifølge kontrakten, så er man fra Venstres side også parat til at sanktionere og lave påkrav i det omfang, kontrakten giver tilladelse til det? Det må der vil ligge i det, når der står »snarest anvender« både sanktioner og påbud, men det kan godt være, at vi lige skal have det bekræftet for en sikkerheds skyld, så vi er helt på det rene med det.

(Kort bemærkning).

**Gitte Lillelund Bech (V):**

Til både hr. Martin Lidegaard og hr. Keld Albrechtsen vil jeg sige, at det, vi henholder os til, er kontraktens betingelser. Vi mener ikke, at man fra Folketingets talerstol – og det mener vi heller ikke er juridisk holdbart – skal begynde at sætte betingelser, der er anderledes end dem, der faktisk indgår i kontrakten. Det mener vi ikke er den rette vej at gå, for vi har en juridisk kontrakt. Jeg ved ikke, om det var bekræftelse nok til hr. Martin Lidegaard.

Med hensyn til udbudsbetingelserne og bevidstløs handling vil jeg gerne sige til hr. Jacob Buksti: Det er overhovedet ikke det, jeg har sagt.

Det, jeg har sagt, er, at vi får, hvad vi bestiller, og rent faktisk er der i det her tilfælde valgt normalsituationen, og derudover er der jo altså tilkøbt yderligere ydelser, nemlig myldretidstogene, for omkring 10 mio. kr. Så vi har fået mere end det, som det ene sæt udbudsbetingelser faktisk bad om.

Kl. 15.55

**Den fg. formand** (Grete Schødts):

Hr. Jens Peter Vernersen for en kort bemærkning, og det er tredje og sidste i denne runde.

(Kort bemærkning).

**Jens Peter Vernersen** (S):

Det er måske her ved det sidste, at vi har fat i, hvad det drejer sig om: Vi får, hvad vi bestiller. Man havde jo, vil jeg gerne sige til fru Gitte Lillielund Bech, mulighed for at gøre forskellige valg, men man fik netop, hvad man bestilte.

Derfor vil jeg spørge, om ikke Venstre synes, det er et betydeligt fejlskøn fra ministerens side, når ministeren den 14. januar 2002 skriver i et svar til mig på spørgsmål. nr. S 243, at man har »lagt vægt på leveringssikkerheden i tilbuddene. I den forbindelse har der været lagt vægt på, at tilbudsgiverne har sandsynliggjort, at tilbuddene kan føres ud i livet, og at forpligtelser kan opfyldes både i forberedelsesperioden og i den efterfølgende driftsperiode.« Man skriver i det svar, at alt skulle være i orden, hvis man valgte Arriva.

Så vil jeg godt spørge: Er der så ikke tale om et betydeligt fejlskøn, når man kunne have valgt et af de andre udbud, som gav en bedre leverance? Er det ikke meget, meget tankevækkende i den her situation, at det her for ministeren er selvskabt plage?

**Den fg. formand** (Grete Schødts):

Hr. Morten Homann for en kort bemærkning, og det er den tredje og sidste i denne omgang.

(Kort bemærkning).

**Morten Homann** (SF):

Jeg vil godt bede fru Gitte Lillielund Bech bekræfte, at da man i Finansudvalget behandlede den her diskussion om at udlicitere opgaven til Arriva, gav man som forudsætning for bevillingen i forlængelse af den politiske aftale, at man skulle opleve, at man på strækningen ville få mindst det samme serviceniveau, som man hav-

de på det pågældende tidspunkt. Jeg vil godt bede Venstres ordfører svare på, om det er det, man oplever nu, og om forudsætningen for bevillingen dermed egentlig er opfyldt.

Nu kan man diskutere, om det er bedemandsstemning eller ej, eller om det faktisk er reelt, fordi man har problemer med at komme til uddannelse eller arbejde i Midt- og Vestjylland. Der har vi så forskellige oplevelser.

Men så vil jeg spørge: Hvis man skulle lave en kontrakt – og nu tænker vi så også på fremtidige muligheder, hvor regeringen eventuelt vil foreslå udlicitering – mener Venstres ordfører så, at fremtidige kontrakter skal indrettes sådan, at man kan køre med en service som den, der er på nuværende tidspunkt, eller skal fremtidige kontrakter indrettes sådan, at det er soleklart, at hvis driften er lige så ringe, som den er fra Arriva lige nu, så skal det betragtes som brud på kontrakten? Hvordan synes Venstres ordfører man skal indrette fremtidige kontrakter? Vil det i fremtidige kontrakter være godt nok, det, Arriva laver nu?

(Kort bemærkning).

**Jacob Buksti** (S):

Jeg hørte ikke helt, om Venstres ordfører bekræftede, at der faktisk var tale om et valg, et valg mellem en udbudsbetingelse, som var defineret i antal togkilometer ud fra den situation, som var gældende før udbuddet, og så en situation, som var mere omfattende. Man valgte det, som svarede til definitionen af den tidligere situation. Der købte man så til, da det viste sig, at det var for dårligt, men der var altså et dyrere bud. Alle de, der skulle byde, blev bedt om at give to bud.

For hvad var hele årsagen til, at der var et bredt flertal, et endda meget bredt flertal bag den her øvelse? Det var jo, at det hele gik ud på, at man skulle have en bedre service. Det var sådan, det var. Udbuddet kunne give en bedre service, og det var derfor, man tog de midt- og vestsjyske baner. Og derfor står jo tilbage: Hvad gør man så, når man helt objektivt set kan sige, at det langt fra er tilfældet? Hvordan opnår man en bedre service?

Det, der lå bag beslutningen helt tilbage til 1997-98 både fra Venstre og De Konservative, som har støttet det her varmt, var, at vi fik en bedre service, og nu kan vi konstatere, at vi har fået en dårligere.

(Kort bemærkning).

**Gitte Lillelund Bech (V):**

Jeg vil godt gøre det klart, at den måde, der blev lavet udbud på, var ved, at der blev lavet udbud, hvor der var et sæt udbudsbetingelser, som var baserede på, at på alle udbudte strækninger skulle man køre det samme antal togkilometer, som DSB kørte, og derudover skulle man udvide med det antal kilometer, som var nødvendigt for at udvide driften med halvtimesdrift mellem Århus og Skanderborg i 2004 og i øvrigt med yderligere 13 pct. fra begyndelsen af 2006.

Derudover kan man sige, at de, der bød ind på kontrakten, havde mulighed for at komme med yderligere bud på tilkøbsydelse. Og rent faktisk er det jo lige præcis det, der er sket ved, at man med tillægskontrakten i Finansudvalget har tilkøbt yderligere ydelse, bl.a. myldretids- trafik og lignende.

Kl. 16.00

Til hr. Morten Homann: Jeg vil lige rette en lille misforståelse med hensyn til det, der foregik i forbindelse med, at man tiltrådte kontrakten med Arriva. Det er fuldstændig korrekt, at der i aktstykket fra den 10. april 2002 er en mindretalsudtalelse af Socialdemokratiet, De Radikale og Kristeligt Folkeparti, hvor der står, at man skal have mindst samme service på strækningen som på nuværende tidspunkt. Det er en mindretalsudtalelse fra disse tre partier, men det er altså ikke noget, som er vedtaget af alle de partier, der i øvrigt står bag ønsket om at lave udbudet. Det vil jeg bare lige præcisere over for hr. Morten Homann.

Med hensyn til de fremtidige kontrakter har jeg jo allerede været inde på, at hvad der skal stå i de fremtidige kontrakter må bero på dels de erfaringer, vi har nu, og derudover hvad det er for nogle strækninger, som skal i udbud næste gang.

(Kort bemærkning).

**Martin Lidegaard (RV):**

Jeg vil gerne spørge en tredje gang, for jeg synes egentlig ikke, det er et vanskeligt spørgsmål, jeg stiller.

Jeg er ikke ude på, at Venstres ordfører skal bryde kontrakten eller indikere noget i den stil. Jeg spørger: Når man skriver i sin vedtagelse, at man forventer, at ministeren snarest anvender de sanktionsmuligheder og påbud, som kontrakten giver mulighed for, er det jo svært at læse det anderledes, end at hvis vi ikke får en tilfredsstillende redegørelse på torsdag, der giver

begrundet håb om, at denne situation vil ændre sig inden for en ganske overskuelig fremtid, mener også Venstre, at man skal benytte alle muligheder i kontrakten for hurtigst muligt at få en tilfredsstillende betjening af de pågældende strækninger, i hvert fald de strækninger, hvor vi er helt oppe på 50 pct. Det er vel korrekt forstået?

(Kort bemærkning).

**Gitte Lillelund Bech (V):**

Jeg er glad for, at hr. Martin Lidegaard har fået, at det, jeg siger, er, at vi mener ikke, at man her fra Folketingets talerstol skal opstille nogle yderligere sanktioner, som ikke er indeholdt i kontrakten. Juridisk ville vi aldrig nogen sinde komme af sted med at gøre det, så vi mener ikke, det er dét, man skal gøre.

Men vi mener faktisk, at når der nu ligger så mange forskellige sanktionsmuligheder i kontrakten, er det væsentligt, at man også tager disse i anvendelse. Det er det, der er baggrunden for, at vi har opfordret ministeren til hurtigst muligt, snarest muligt at tage initiativ til at anvende sanktionerne. Sanktionsmulighederne er beskrevet i kontrakten, så det vil selvfølgelig også være med dem som udgangspunkt, de skal bringes i anvendelse. Det kan jeg bekræfte.

**Den fg. formand (Birthe Skaarup):**

Så er det næste ordfører, hr. Poul Andersen.

**Poul Andersen (S):**

Jeg vil gerne takke for ministerens indlæg her i dag. Det samme diskuterede vi jo i sidste uge i samrådet, så der er såmænd ikke så meget nyt under solen.

Enhedslisten har fastholdt sin forespørgsel, og det er sådan set også meget godt for at få bragt ud til den brede offentlighed, hvad der er op og ned i denne sag.

Jeg vil gerne sige, at det selvfølgelig er med en anden baggrund end ministerens, at vi er gået ind i sagen. Vi delte i sin tid DSB op i selskaber osv., fordi vi konstaterede, at det var et stort kinesisk æskesystem, hvor vi ikke kunne se, hvilken gevinst vi fik af pengene.

Når vi spørger, hvilken service der gives på de enkelte strækninger, skal det også helt klart beskrives, hvordan vi får mest muligt for vores penge, og jeg skal ikke gentage, hvad ministeren har sagt til Rigsrevisionen osv., der har været inde i sagen.

Men hvad er det, der er vigtigt for Socialdemokratiet i denne sag? Det er, at den kontrakt, der er lavet, bliver overholdt, så borgerne i det midt- og vestjyske får de togafgange, de har krav på. Det er også vigtigt for os, at ministeren i et kommende møde får klarhed over, om Arriva kan, men ikke vil leve op til udbudsbetingelserne, og i givet fald vil iværksætte de sanktioner, som er foreskrevet i kontrakten.

Jeg har kaldt Arrivas direktør en ydmyg direktør, og det var faktisk sarkastisk ment. Jeg mener simpelt hen, det er flabet, at man er kommet med en udmelding om, at vi måske kunne forvente at få normaliseret toggangen engang i marts måned. Det kan man simpelt hen ikke, det er uanstændigt. Der er også kommet det udsagn fra direktøren, at det var andres skyld og på grund af mangel på lokoførere osv., at det ikke fungerede. Det er en fuldstændig utilstødelig optræden, og det er ikke særlig ydmygt, må jeg sige.

Kl. 16.05

Vi er med i aftalen, som ministeren forvalter, sådan er det. Men det er altså ministerens ansvar, at den overholdes, og vi forventer, at togdriften normaliseres hurtigst muligt. I øvrigt skal aftaler også overholdes af andre operatører, som det også har været nævnt her i dag. Det handler om DSB, og det handler om privatbanerne osv., hvor der måtte være kontrakter.

Jeg skal sige, at vi vil stemme nej til Enhedslistens forslag til vedtagelse, og jeg bemærker, at Venstre har haft en god læst at skære sit forslag til vedtagelse over. Der er jo taget meget fra det, som Socialdemokratiet, Det Radikale Venstre og Kristeligt Folkeparti vil fremsætte. Der er dog en anden ordlyd, og det er selvfølgelig ærgerligt, at man ikke ville være med. Men vi har altså følgende:

### Forslag til vedtagelse

»Folketinget finder Arrivas systematiske svigt og aflysninger på de udbudte strækninger i Jylland stærkt kritisable og uacceptable.

Folketinget konstaterer i forlængelse heraf, at der i Finansudvalget 10. april 2002, alm. del bilag 65, er vedtaget bevilling til Arrivas kontrakt under følgende forudsætning:

- at der er mindst samme serviceniveau på strækningen i fremtiden, som der er på nuværende tidspunkt.

Folketinget forventer på den baggrund, at indgåede kontrakter overholdes, og at ministeren snarest anvender de sanktionsmuligheder og påbud, som kontrakten giver mulighed for.« (Forslag til vedtagelse nr. V 49).

**Den fg. formand** (Birthe Skaarup):

Der er nu fremsat følgende forslag til vedtagelse: (*Se foran*). Også dette forslag indgår herefter i forhandlingen.

(Kort bemærkning).

**Keld Albrechtsen** (EL):

Som hr. Poul Andersen selv sagde, er der jo meget lidt forskel – desværre vil jeg sige – mellem det forslag, regeringspartierne og Dansk Folkeparti har fremsat, og det forslag, som Socialdemokratiet m.fl. nu har fremsat.

Jeg vil egentlig godt bede hr. Poul Andersen belyse, om der er nogen forskel i praksis. I hvert fald er situationen jo den samme: man vil vente og se, om ministeren kan løse problemet ved hjælp af kontrakten.

Man er meget optaget af at få læsset ansvaret over på alene at være ministerens, og det vil sige, at man er tilsvarende meget optaget af, at Socialdemokratiet i hvert fald ikke har noget medansvar, heller ikke selv om det var Socialdemokratiet, der startede udbudsprocessen og lagde det hele – jeg vil ikke sige på skinner, det ville være et forkert udtryk – men lagde hele glidebanen parat.

Derfor synes jeg, at Socialdemokratiet og Det Radikale Venstre som tidligere regeringspartier, der har iværksat og planlagt forløbet, burde have et særligt ansvar for at medvirke til at få rettet op på problemet. Det håber jeg, og jeg vil gerne spørge hr. Poul Andersen, om det er et ansvar, Socialdemokratiet vedkender sig. Hvis det er tilfældet, at Socialdemokratiet vedkender sig det ansvar, ville det så ikke være klogt at komme med noget mere konkret end det forslag, der ligger nu, og som minder om den meget passive holdning, regeringen startede debatten med at fremvise?

(Kort bemærkning).

**Gitte Lillelund Bech** (V):

Det er sådan set angående min forståelse af det forslag til vedtagelse, som Socialdemokratiet, Det Radikale Venstre og Kristeligt Folkeparti har fremsat; den vedtagelse, som hr. Poul Andersen præsenterede her fra talerstolen.



Jeg har meget vanskeligt ved at forstå lige præcis den pind, der handler om, at der er mindst samme serviceniveau på strækningen i fremtiden, som der er på nuværende tidspunkt, så jeg må spørge hr. Poul Andersen: Hvad er det for en strækning, der er tale om? Jeg må også spørge hr. Poul Andersen: Såfremt man holder fast i, at det er en bestemt strækning, er hr. Poul Andersen så ikke ved at begive sig ind i det, som var stik modsat det, der lå i udbudsbetingelserne, nemlig at man ikke bandt operatørerne på en fast køreplan?

Kl. 16.10

(Kort bemærkning).

**Morten Homann (SF):**

Jeg er meget glad for, at Socialdemokraternes ordfører ikke begiver sig ind på det vildspor, som vi hørte tidligere i dag, nemlig at man fuldstændig negligerer den fuldstændig katastrofale situation. Der skal lyde en stor tak for, at man erkender, at den er meget alvorlig.

Jeg har kun et enkelt lille, konkret spørgsmål til hr. Poul Andersen, og det er: Hvis det nu skulle vise sig i den proces, som forhåbentlig kommer til at foregå inden for meget få dage, at der sådan set ikke er nogen kontraktlige muligheder for at gribe ind over for Arriva på kort og måske endda heller ikke på længere sigt – hvilke anbefalinger har Socialdemokraterne så til, hvordan man får løst problemet? Jeg kan høre, at vi er enige om, at situationen i Midt- og Vestjylland er fuldstændig uholdbar, så hvilke alternativer vil Socialdemokratiet pege på i den situation?

(Kort bemærkning).

**Poul Andersen (S):**

Jeg vil svare hr. Morten Homann først, for det er nok et af de mest centrale spørgsmål.

Det er egentlig meget enkelt, for som jeg sagde i min ordførertale: Kan og vil Arriva overholde denne kontrakt? Det har vi ikke konstateret endnu, men det vil vi få konstateret på torsdag, og så vil det være en helt ny situation. Jeg forestiller mig ikke, at det er et diletantisk foretagende, der har lavet en kontrakt, men som ikke vil overholde den eller forsøge på det. Der har været tendenser til det, og jeg har klart formuleret, at det må være en misforståelse. Ellers så er jeg ikke i tvivl om, at der kommer til at foregå noget meget drastisk, men det er en helt ny situation.

Hr. Keld Albrechtsen spørger vedrørende vedtagelsen: Hvad er forskellen? Jamen det er også derfor, jeg ikke kan forstå, at Venstre og De Konservative ikke vil stemme for vores forslag. Det synes jeg er meget ærgerligt, for vi er meget konkrete. Vi signalerer det samme, som da sagen var til behandling i Finansudvalget, det er bare det, vi forholder os til. Man kan ikke lide ordet systematisk, men med den formulering, som Arrivas direktør har brugt, hvor man ligesom har signaleret, at man ikke ønsker at gøre noget ved det før måske engang i marts måned, ved jeg ikke, hvad pokker det skulle være, hvis det ikke skulle være systematisk. Man har valgt en anden formulering, men det må Venstre og De Konservative svare på.

Til fru Gitte Lillelund Bech: Angående formuleringen i det, vi havde i Finansudvalget, skal jeg bare sige, at aftalen er, at det er samme serviceniveau, som DSB kørte. Det er det, man skal leve op til, og vi havde helt klart en forventning om, at man gør det ligesom alle andre steder, og det har vi også signaleret til ministeren under hele processen. Pendlere, lokale og regionale trafikskaber bliver inddraget, og man får strikket den bedst mulige køreplan sammen for området. Det er jo det, det hele handler om. Der er incitamenter til det, men man ville da være bevidstløs, hvis man ikke prøver at leve op til det, der er behovet, for så vil der i realiteten heller ikke være nogen forretning i fremtiden. Det er dét, man har forhandlet ministeriet og Arriva imellem, og det er dét, de skal leve op til. Der er en køreplan for i dag, der er en køreplan for i morgen, og de skal bare køre den.

**Den fg. formand (Birthe Skaarup):**

Så er der tre korte bemærkninger. Først hr. Poul Fischer og derefter hr. Keld Albrechtsen og fru Gitte Lillelund Bech.

(Kort bemærkning).

**Poul Fischer (DF):**

Hr. Poul Andersen er jo mangeårigt trafikudvalgsmedlem, og udbuddet af de midt- og vestjyske strækninger er jo sket under den tidligere regering. Derfor vil jeg gerne spørge hr. Poul Andersen, om der er forhold i det forløb, man nu har været igennem, som man ville have ændret, hvis det var muligt, og så vil jeg gerne høre, hvorledes Socialdemokratiet stiller sig til fremtidig udbud af jernbanestrækninger.

(Kort bemærkning).

**Keld Albrechtsen (EL):**

Jeg kan forstå på hr. Poul Andersen, at Socialdemokratiets krav på det møde, som forligspartierne skal have med ministeren i slutningen af ugen, vil være, at problemerne skal være løst i løbet af februar. Sådan måtte man vel forstå det, hr. Poul Andersen sagde. Men det har Arriva allerede meddelt, at det kan de ikke, så det burde hr. Poul Andersen jo nok have taget hånd om fra starten.

Så vil jeg godt spørge hr. Poul Andersen: I erkendelse af, at et stort flertal i Folketinget i dag udviser passivitet og mangel på rettidig omhu, ved vi jo godt, hvordan det vil gå på torsdag. Så vil hr. Poul Andersen stå i den situation, at han må konstatere, at de krav, han har tænkt sig at stille på torsdag, ikke vil blive opfyldt.

Kl. 16.15

Hvad vil hr. Poul Andersen så gøre? Vil hr. Poul Andersen støtte et beslutningsforslag, som vi har tænkt os at fremsætte i dag, for vi godt er klar over, at i dag kan vi ikke få vedtaget noget, der tager fat om problemerne. Vi fremsætter et forslag til folketingsbeslutning, i dag, så det så hurtigt som muligt kan komme til behandling, efter at boet er blevet gjort op på torsdag og fredag, og vil hr. Poul Andersen støtte et sådant forslag til folketingsbeslutning og være med til at gå over fra ord til handling ved ugens udgang?

(Kort bemærkning).

**Gitte Lillelund Bech (V):**

Jeg synes ikke, jeg fik noget klart svar fra hr. Poul Andersen. Hvilken strækning er det, det drejer sig om? Er det hver enkelt strækning? Men jeg forstod trods alt, at hr. Poul Andersen fik talt sig ind på, at det måske nok var antal togkilometer, som det rent faktisk var i udbudsbetingelserne. Men jeg vil godt spørge hr. Poul Andersen: Når der står, at det er mindst samme serviceniveau for strækningen i fremtiden, som der er på nuværende tidspunkt, betyder det så samme antal togkilometer, som DSB kørte, eller er det den samme køreplan, som DSB kørte efter?

(Kort bemærkning).

**Poul Andersen (S):**

Hr. Poul Fischer spørger: Er der forhold, der har ændret sig? Ja, det spørger jeg så sandelig også Dansk Folkeparti om.

Jeg står her med alm. del, bilag 65, og der står heri, at Finansudvalget med undtagelse af Socialistisk Folkeparti, der stemte imod, og Dansk Folkeparti, der undlod at stemme, gik ind for andragendet. Socialdemokratiet, Det Radikale Venstre og Kristeligt Folkepartis medlemmer udtalte ved afstemningen, at for disse partier er det en forudsætning, at der er mindst samme serviceniveau på strækningen i fremtiden, som der er på nuværende tidspunkt, mens Dansk Folkepartis medlemmer udtalte, at Dansk Folkeparti ikke føler sig overbevist om, at aftalen med Arriva vil kunne sikre det forventede og nødvendige serviceniveau.

Jeg ved ikke, hvorfor man er med på en vedtagelse med Venstre og De Konservative, men det kan hr. Poul Fischer måske forklare, når han er på som ordfører.

Jeg skal gerne gentage for hr. Keld Albrechtsen: Der skal køre tog i dag, og der skal køre tog i morgen. Det er der en aftale om. Ministeren har et møde med Arrivas direktør, og her skal det forklares, hvilke ting der ikke har været i orden, men forudsætningen er, at der også skal køre tog i morgen. Det er helt klart.

Der er ikke noget, der tilsiger, at de ikke vil. Der har været nogle forsinkelser, der har været nogle aflysninger, og det er det, der skal være et møde om. Jeg forventer, at hvis man ikke vil leve op til kontrakten, kommer det frem på torsdag, men det har jeg altså ikke hørt på nuværende tidspunkt.

Så skal jeg bare sige igen til fru Lillelund Bech, at det er samme serviceniveau for *hele* strækningen. Der er ikke tale om nogen delstrækninger.

**Den fg. formand (Birthe Skaarup):**

Så er der igen tre korte bemærkninger. Først fru Gitte Lillelund Bech og derefter hr. Keld Albrechtsen og hr. Morten Homann.

(Kort bemærkning).

**Gitte Lillelund Bech (V):**

Nu ved hr. Poul Andersen jo godt som mangeårigt medlem af Trafikudvalget, at der er forskel på, hvordan man laver udbud, så hr. Poul Andersen er jo nok også klar over, at det udbud, som blev lavet under den socialdemokratiske minister, var et udbud, som baserede sig på det samme antal kørte togkilometer, som DSB kørte, og derudover var der diverse minimumskrav til selve driften: hvor mange tog der skulle køre, osv.

Derfor vil jeg bare spørge: Står hr. Poul Andersen og Socialdemokratiet ved, at det er dét, der skal forstås ved »mindst samme serviceniveau på strækningen«? Eller taler hr. Poul Andersen om, at det på minuttet skal være den samme køreplan, som DSB kørte med? Det er da interessant, hvis Socialdemokratiet er ved at løbe fra det udbud, som Socialdemokratiet selv var med til at sætte i værk.

Derudover vil jeg gerne bede hr. Poul Andersen om at forholde sig til eller orientere os om, hvorledes Socialdemokratiet havde tænkt sig at stemme til det af Venstre, De Konservative og Dansk Folkeparti fremsatte forslag til vedtagelse.

Kl. 16.20

(Kort bemærkning).

**Keld Albrechtsen (EL):**

Jeg vil godt igen spørge hr. Poul Andersen: Hvis nu det møde, som Socialdemokratiet skal deltage i sammen med ministeren og de andre forligspartier – jeg forstod, at det er umiddelbart efter det møde, ministeren skal have med Arriva på torsdag – hvis det nu går dårligt, så hr. Poul Andersens krav om, at nu skal togene køre, og de skal også køre i februar, og det duer ikke, at de måske først kører engang i marts eller senere, ikke bliver opfyldt, hvad vil Socialdemokratiet så helt konkret gøre?

Enhedslisten vil fremsætte et beslutningsforslag, der kan ligge klar til den situation, som vi må forvente opstår; et beslutningsforslag om, at DSB skal anmodes om at indsætte de nødvendige tog, så man kan bringe forsinkelser og aflysninger ned på et acceptabelt niveau. Det er såmænd et meget mådeholdent forslag, der bare går ud på det samme, som hr. Poul Andersen siger, han går ind for, nemlig at togene skal køre, og vil Socialdemokratiet så i en given situation støtte dette beslutningsforslag?

(Kort bemærkning).

**Morten Homann (SF):**

Jeg vil godt høre, om hr. Poul Andersen kan bekræfte, at de formuleringer om, at meningen med udliciteringen var at få mindst samme serviceniveau, og som har været en del af debatten, ikke er nogle, som de pågældende partier har taget ud af den blå luft, da de skulle udtale sig om aktstykket i Finansudvalget, men at de faktisk er en del af det aftalegrundlag, som også for bl.a. Venstre og De Konservative var en del af forudsætningen for udliciteringen. Og kan man i dis-

kussionen om mindst samme serviceniveau ikke med fuld ret sige, at netop sådan noget som en aflysningsstatistik er jo en central del af serviceniveauet, al den stund at en aflysningsprocent på 3,6 pct. er en voldsom forringelse af servicen?

Så vil jeg spørge i forlængelse af hr. Poul Andersens besvarelse af mit tidligere spørgsmål, om man har gjort sig nogle overvejelser: Såfremt det ikke skulle gå, som vi håber, altså at der kommer en løsning på torsdag, hvor længe skal der så gå, før man vil gribe til andre midler for at få løst denne fuldstændig uholdbare situation? Vil man trække en konkret streg i sandet og sige: Der skal være orden på sagerne på de midt- og vestjyske jernbaner, der skal simpelt hen leves op til kontrakten?

(Kort bemærkning).

**Poul Andersen (S):**

Til fru Gitte Lillelund Bech, der igen skal have et svar om det med udbuddet, og hvem der har forhandlet hvad: Alt det her er jo strikket sammen under den tidligere regering, det er der ikke nogen diskussion om, og det er forhandlet af den nuværende minister. Men uanset hvem der sidder, er det den til enhver tid siddende minister, der skal følge sagen op, når man har lavet en aftale, og det hjælper vi selvfølgelig gerne med til.

Jeg har under hele processen været utrolig behjælpelig med disse ting, og det er jeg også fortsat i den udstrækning, jeg kan være det. Men det er altså ministeren, der har ansvaret for, at det fungerer. Det er ikke os, der skal forhandle med denne organisation, med Arriva. Vi har ministeren til at forvalte det, vi har vedtaget, og føre det ud i livet. Så enkelt er det altså.

Så er det altså ikke mere firkantet for mig, end at det skal foregå i et godt samarbejde med de lokale og regionale trafikskaber og med pendlerne. Det er det, vi har lagt op til hele vejen igennem, men vi må bare sige, at efter de signaler, vi har fået, er det åbenbart ikke sket, for så havde det nok set lidt anderledes ud på nogle områder.

Det næste er så det det beslutningsforslag, som bliver fremsat af Enhedslisten. Det indikerer jo, at der måske har været lidt om den snak, vi har hørt i lokalområdet.

Til hr. Keld Albrechtsen: Jeg har tidligere sagt, at vi ikke stemmer for den vedtagelse, som er fremsat fra Enhedslistens side, og det skyldes, at Enhedslisten ikke har været med og ikke har villet tage noget ansvar i hele processen.

Jeg må bare sige, at den situation, man forsøger at sætte op her, ikke er en, der er forestående. Men hvis den situation skulle forekomme – hvad jeg må tro er urealistisk – er det klart en helt, helt ny situation, og den må jeg så forholde mig til på torsdag. Men jeg forventer ikke, det sker. Jeg forventer, at der kører tog i morgen og i overmorgen osv. Der skal føres en samtale om noget, der er foregået, og det bringer ministeren på plads.

Jeg mangler lige at sige til fru Lillelund Bech, at vi stemmer hverken for eller imod den vedtagelse, der er fremsat. Selv om vi havde lavet en god skabelon, er den altså ikke god nok, og vi synes, vores er bedre.

Kl. 16.25

Til hr. Morten Homann: Hele essensen er jo serviceniveauet og det, at vi fik noget, som var acceptabelt i lokalområderne. Det er jo dét, det hele handler om. Jeg er godt klar over alle teknikkerne, men samtalen gik på, at der skulle samarbejdes om tingene, så vi fik det til at fungere på en ordentlig måde, og derfor er det skuffende.

**Den fg. formand (Birthe Skaarup):**

Så er det næste ordfører, hr. Poul Fischer.

**Poul Fischer (DF):**

Det midt- og vestjyske jernbanenet var i efteråret 2001 i udbud. Ved evalueringen af buddene blev DSB's tilbud vurderet til ikke at være konditionsmæssigt ud fra den betragtning, at der var større sandsynlighed for, at resultatet af driften ville give underskud end overskud. Når det er tilfældet, skal Trafikministeriet se bort fra tilbuddet og herefter evaluere de øvrige indkomne tilbud.

DSB havde indtil dette tidspunkt betjent det midt- og vestjyske jernbanenet på en forhandlet kontrakt til i alt 230 mio. kr. pr. år. Ved den aktuelle licitation var DSB's tilbud ca. 50-60 mio. kr. pr. år for samme ydelse eller ca. 25 pct. af den oprindeligt forhandlede kontrakt. Dette faktum forkaster i sig selv ikke DSB's tilbud, men får trafikøberne til at føle, at enten har man betalt for meget tidligere, eller også at tilbuddet er fuldstændig urealistisk eller en kombination af begge dele.

Derfor har vi i Dansk Folkeparti stor forståelse for, at man i ministeriet dykkede grundigt ned i DSB's tilbud og fik det analyseret på kryds og tværs: om trafikprognoserne var realistiske, om omkostningsudviklingen var realistisk, osv.,

osv. Vi er i Dansk Folkeparti også enige i konklusionen, nemlig at Trafikministeriet på det foreliggende grundlag ikke havde andet valg end at forkaste DSB's tilbud. Denne afgørelse har Rigsrevisionen senere bekræftet i en rapport, men venstrefløjen her i Folketinget har dog ikke accepteret afgørelsen.

Denne forespørgselsdebat er rejst på baggrund af avisartikler, hvoraf det fremgår, at passagerudviklingen i 2002 ifølge DSB's beregning var så stor, at den fuldt ud levede op til de trafikprognoser, der var indbygget i tilbuddet, og at DSB derfor var fravalgt på et forkert grundlag. DSB har oplyst, at man først medio 2003 kender passagerudviklingen for de omtalte strækninger, og skulle disse tal svare til forespørgerens forhåbninger og forventninger, er dette blot en af flere parametre i DSB's tilbud. Det endelige svar på, om billetindtægterne vil stige så voldsomt, som DSB har regnet med, og om reallønsudviklingen vil holde sig på det lave niveau, som DSB har regnet med, fås først efter 2010 eller måske aldrig.

I år 0 er det vurderet, at DSB's tilbud ikke overholder de konkurrencemæssige retningslinjer, som DSB er underlagt, og der har ikke været anden mulighed end at se bort fra DSB's tilbud i licitationen, hvilket vi i Dansk Folkeparti har bakket op.

Den besparelse, staten ville have haft, såfremt DSB's tilbud havde været konditionsmæssigt, kan selvfølgelig nemt beregnes, men det har jo kun akademisk interesse. Jeg er enig med forespørgerne i, at staten kunne have fået en besparelse. Der var så meget luft mellem DSB's tilbud og Arrivas tilbud, at ifald DSB's tilbud havde været på et højere niveau og dermed konditionsmæssigt, ville der være en besparelse. Men det kan vi jo ikke bruge til noget.

Efter at den værste storm har lagt sig, må man om DSB og DSB's ledelse konstatere, at de har været store i nederlagets stund. Jeg synes, DSB har vist sig som en god og hjælpsom kollega over for det vindende firma, Arriva, med hensyn til materiel og mandskab.

Udlanceringer af jernbanestrækninger vinder mere og mere indpas. DSB har budt i Tyskland, Norge og Sverige, og licitationen af de midt- og vestjyske jernbanestrækninger er udbudt under den tidligere regering. Inden kommende udlanceringer skal vi høste af de erfaringer, som denne licitation har givet på godt og ondt. Allerede på nuværende tidspunkt synes 1 år imidlertid at være for lidt til at få tingene på plads, og endelig

bør det overvejes i prækvalifikationsrunden at få yderligere dokumentation for, hvorledes den givne opgave tænkes løst på forskellige områder, såfremt den efterfølgende licitation vindes.

Kl. 16.30

Det skal også afklares, om placeringen af uddannelsen af lokoførerne skal ske i DSB-regi. Dansk Folkeparti finder det uheldigt med denne placering.

Selv om denne forespørgselsdebat ikke handler om Arrivas håndtering og opstart i det midt- og vestjyske, kan vi naturligvis ikke undgå at komme ind på det. Lad os bare konstatere, at det er noget rod med mange forsinkelser og mange aflysninger. Det kan befolkningen ikke være tjent med og ikke leve med.

Vi har forstået, at der torsdag skal være et møde mellem trafikministeren og Arrivas ledelse om den prekære situation. Dansk Folkeparti forlanger, at trafikministeren lægger maksimalt pres på Arrivas ledelse, så der hurtigst muligt rettes op på situationen. Det er vigtigt for Dansk Folkeparti, at Arriva lever op til intentionerne i den indgåede kontrakt. I modsat fald må kontraktens sanktionsmuligheder bringes i anvendelse.

Men til slut: Det, det hele drejer sig om, er, at der altså står nogle mennesker rundtomkring på perronerne i det midt- og vestjyske og er usikre på, om deres tog i det hele taget kommer. Det kan de ikke leve med, og det skal løses omgående.

(Kort bemærkning).

**Poul Andersen (S):**

Til hr. Poul Fischer: Er det ikke forkert, at Dansk Folkeparti er med på forslaget til vedtagelse sammen med Venstre og De Konservative? Burde det ikke være Enhedslisten, man havde fremsat forslag med her i dag? Dansk Folkeparti siger jo, som jeg tidligere har sagt, i almindelig del, bilag 65 fra Finansudvalget, helt klart og tydeligt her, og jeg citerer:

»Dansk Folkepartis medlemmer har udtalt, at Dansk Folkeparti ikke føler sig overbeviste om, at aftalen med Arriva vil kunne sikre det forventede og nødvendige serviceniveau.«

Hvorfor søren går man så ikke med Enhedslisten, der helt klart og tydeligt har tegnet en helt anden linje end den, der har været fremlagt fra Venstres og De Konservatives side? Det kan jeg ikke rigtig forstå.

(Kort bemærkning).

**Morten Homann (SF):**

Jeg vil godt bede Dansk Folkepartis ordfører kommentere den bemærkning fra Venstres ordfører tidligere i debatten om, at det her bare var udtryk for en bedemandsstemning i de berørte områder, og nu skulle man jo ikke gøre det værre, end det var.

Jeg vil også bare lige med hensyn til hr. Poul Fischers ordførelse bede hr. Poul Fischer om at bekræfte, at det her med DSB's indtægtsforudsætninger, som man havde diskussioner om, hvorvidt passagerprognoserne for 2002 drejede sig om, ikke bare var en blandt mange parametre, men ifølge Rigsrevisionens egen redegørelse var den altovervejende årsag til Trafikministeriets afvisning.

Så det er altså ikke en ligegyldig årsag blandt alle mulige andre. Det er den altovervejende årsag.

Så vil jeg godt spørge: Er det hr. Poul Fischers opfattelse, at meningen med togdriften, uanset hvordan man så varetager den i Midt- og Vestjylland med de ændringer, der er sket, er, at man kan sikre mindst samme serviceniveau, som der var før den 5. januar? Og så vil jeg i forlængelse af det spørge: Er det det, vi har fået? Har vi fået mindst det samme serviceniveau, som der var før den 5. januar? Hvis det ikke er tilfældet, hvad skal der så ske?

Jeg ved godt, at der skal være et møde mellem trafikministeren og Arrivas togdivision, men hvad skal der ske, hvis det viser sig, at Arriva ikke kan overholde kontrakten? Hvilke sanktioner vil man bringe i spil? Hvornår kan folk i Midt- og Vestjylland regne med, at der skal være truffet en afgørelse? Det vil jeg gerne have hr. Poul Fischer til at svare på.

(Kort bemærkning).

**Keld Albrechtsen (EL):**

Jeg må da sige, at jeg er enig i det synspunkt, som hr. Poul Andersen fremførte, at hvis der skulle være sammenhæng i Dansk Folkepartis politik i den her sag fra den ene måned til den anden, så skulle man støtte Enhedslistens forslag og ikke regeringens. Det er soleklart.

Men man vakler altså rundt. Nu så jeg i avisen i dag, at Dansk Folkeparti havde sagt, at man såmænd var ligeglade med, om der stod DSB eller Arriva på toget, bare det kørte. Det er jo præcis, hvad vi har sagt fra Enhedslistens side. Nu skal det køre. Derfor må DSB køre det, når Arriva ikke kan køre det. Men det mener

man åbenbart kun, når man taler med avisen. Man mener det ikke, når man kommer her i Folketingssalen og der skal træffes konkrete beslutninger og man skal tage et ansvar.

Så siger hr. Poul Fischer med hensyn til DSB-tilbuddet, at hvis det virkelig kunne være rigtigt, så havde vi jo betalt alt for meget i tilskud til DSB. Jamen var det præcis ikke nøjagtig også, hvad vi gjorde? Er der ikke netop sket det, at DSB har betalt hundredvis af millioner kroner tilbage?

Det er lige nøjagtig det, der gør, at der er total sammenhæng i de tal, som DSB indleverede, og som blev forkastet af ministeren, samtidig med at ministeren modtog alle de mange hundrede millioner kroner fra DSB.

Kl. 16.35

#### **Poul Fischer (DF):**

Til hr. Poul Andersen vil jeg sige, at Dansk Folkeparti hele tiden har bakket op om basiskontrakten. At der er nogle bemærkninger til en til lægsbevilling, fordi der er tilkøbt yderligere trafik, skal jeg ikke kommentere, det må man stille spørgsmål til de pågældende om. Det, det drejer sig om, er, at der var en basiskontrakt, og at vi havde nogle forventninger om, at der var et udbudsmateriale, der dækkede fornødent.

Så er vi tilbage ved, at det er de samme antal togkilometer, der er blevet bestilt. Man kunne jo have forlangt, at det var den samme betjening eller samme køreplan, som DSB havde kørt efter, så havde man været ude over de problemer omkring myldretidstrafikken.

Jeg springer lige til hr. Albrechtsen. Arriva eller DSB? Jamen det er da rigtigt, at jeg har udtalt mig om det, for det har været påstået, at det var et korstog, man var i gang med, og at det var derfor, man fravalgte DSB og fandt på de argumenter, så de ikke kunne indgå i vurderingen af den licitation.

Ud fra det vil jeg sige, at det er fuldstændig forkert. DSB blev fravalgt på grund af, at deres tilbud ikke var konditionsmæssigt i orden.

Med hensyn til DSB's store overskud er det jo ikke således, at DSB har givet et drønende overskud i mange, mange år. Og fra en kontraktbetaling på 230 mio. kr., som så lige pludselig kommer ned på 60 mio. kr., er der altså en difference på 170 mio. kr. på 15 pct. af strækningen. Det lyder til at være forkert.

#### **Den fg. formand (Birthe Skaarup):**

Så går vi over til næste ordfører, og det er hr. Kaj Ikast.

#### **Kaj Ikast (KF):**

Ja, jeg nyder jo sådan hr. Keld Albrechtsen, når han omgås sandheden på den måde, som han gør i sin indledning i dag.

Når man nu ser på hele udviklingen inden for licitationen her, så var det mafiametoden, der ramte DSB. Og hvad er mafiametoden? Mafiametoden er det, som man praktiserede i Italien igennem længere tid under EU's første udbudsrunder, således at visse italienske jernbaner vandt ganske bestemte strækninger. Så kørte de et par år, så kom de med nogle meget store prisstigninger, og så satte de en klemme, således at de fik disse ordrer.

Derefter ændrede man systemet inden for EU, således at man sagde, at det skulle kunne bevises, at der var overskud inden for perioden. Og det var det springende punkt. Kan man, når man skal have 230 mio. kr. for at køre det sidste år, så køre det i år for 90 mio. kr. og stadig væk få et overskud? Så er der noget, der er rave skævt i dette land. Så har det tilskud, vi har givet til DSB igennem mange år, været alt, alt for stort. Og hr. Keld Albrechtsen spørger jo netop her om de økonomiske konsekvenser.

Hvis vi nu ikke havde lavet dette udbud, havde vi så fundet ud af det? Mit svar er nej, og jeg kan love hr. Keld Albrechtsen, at vi vil fortsætte med udliciteringen, ikke af hovedstrækningerne, men der skal være et antal strækninger, således at der er konkurrence nøjagtig som den, DSB har vundet i Sverige og i Norge, og til lykke med det. Jeg håber bare, de kan tjene pengene ind på det.

Det er den udvikling, vi må se: at der er et stort udbud, som konkurrerer med hinanden i de kommende år, og disse udbud er med til at sætte dagsordenen, for vi er kommet alt, alt for højt op i den pris, vi betaler for de offentlige ydelser.

Kl. 16.40

Dette har været en god lektion, og jeg synes, det er dejligt, at hr. Keld Albrechtsen netop spørger om det her, for Arriva var jo ikke det dyreste tilbud, det passer jo ikke. Jeg kom til at sige, at jeg ikke havde noget imod, at Deutsche Bundesbahn havde vundet. Nu var de noget dyrere igen, men de er også en dygtig togoperatør. De var så noget dyrere end Arriva. Og havde Arri-

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

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



Så spørger hr. Jens Peter Vernersen, om jeg har tiltro til Arriva. Ja, det har jeg virkelig. Der er så mange busruter i Danmark, Arriva kører med stor succes. Jeg har i 16 år – dog ikke alle med Arriva, men for en stor del de sidste år, jeg kan ikke huske, hvornår de vandt licitationen her i København – kørt med dem i linje 10, hvor de har givet den perfekte betjening. De kører præcis, og der er intet i vejen. Ledelsen er den samme. Forretningsideologien er den samme. Og vi har masser af ruter her i København, der køres af Arriva. Vi har det på Fyn, og vi har det rundtomkring i landet. Så jeg har intet problem med at have tiltro.

Jeg har også kigget på det, der skal køre i Groeningen i Holland. Og der er selvfølgelig altid noget at udsætte på den slags, ligesom hvis udenlandske ruter udelukkende kiggede på Helsingørbanen. Så der er altså også noget at kigge på i Danmark.

Til hr. Morten Homann angående DSB's tilbud: Jamen, man skal *føl*e, og man skal være *med* i licitationer. De specialister, der har med det at gøre, ved nøjagtig, hvor det rigtige tilbud ligger henne. Det kan jeg godt betro hr. Morten Homann. Og jeg vil støtte de specialister. Selv om jeg ikke kan huske alle deres beregninger i hovedet, så kan jeg godt sige: Det er ikke forkert denne gang.

(Kort bemærkning).

**Morten Homann (SF):**

Jeg tror, at hr. Kaj Ikast i skyndingen glemte mit spørgsmål, om han kunne bekræfte, at Rigsrevisionen havde opregnet lige netop det her forhold, at man ikke grundigt havde efterkontrolleret DSB's egne forudsætninger.

Jeg vil også i forlængelse af det spørge: Er det bare et spørgsmål om holdning, som hr. Kaj Ikast giver udtryk for, om det skal være DSB eller ej? Er det ikke et spørgsmål om fakta, er det ikke et spørgsmål om, at man rent faktisk skal dokumentere, hvilke forudsætninger det er, som på de og de betingelser kan holde, og hvilke forudsætninger det er, der ikke kan holde?

Det er ikke et spørgsmål om holdninger, men et spørgsmål om fakta og dokumentation. Og er der så ikke nogen af de mange internationale eksperter, hr. Kaj Ikast har talt med, eller for den sags skyld Trafikministeriets eksperter, som har kunnet pege på helt konkret, hvor DSB i sit tilbud havde forregnet sig?

Så giver hr. Kaj Ikast udtryk for, at han har stor tiltro til Arriva. Det er selvfølgelig rart at

høre i disse tider, hvor der er meget, meget få i det her land, der har tiltro til Arriva, men det varmer sikkert i Arrivas hovedkontor.

Jeg vil spørge hr. Kaj Ikast, om det efter den konservative ordførers mening er udtryk for professionalisme hos et professionelt selskab, når det efter 1 års forberedelse ud over selve udbudsfasen – 1 år efter at man har vundet licitationen – så stadig kommer bag på det, at man mangler lokoførere til at køre de tog, som man får 150 mio. skattekroner for at køre med. Er det et udtryk for professionalisme?

(Kort bemærkning).

**Jens Peter Vernersen (S):**

Ja, nu var det ikke linje 10, jeg spurgte om. Det var sådan set tilliden til Arriva som jernbaneoperatør, jeg godt synes, jeg ville høre lidt om.

Til det andet spørgsmål, jeg stillede, synes jeg også godt, der kunne gives et præcist svar: Hvornår skal de aflysninger, vi daglig ser på de jyske baner, ophøre efter hr. Kaj Ikasts opfattelse? Hvor lang tid accepterer Det Konservative Folkeparti disse aflysninger? Arriva siger jo, at der kan gå februar og marts måned med, og at der kommer nye lokoførere til, og at der går nye lokoførere fra, så der kan gå et stykke tid. Hvornår skal det her ophøre?

(Kort bemærkning).

**Kaj Ikast (KF):**

Jeg tager hr. Jens Peter Vernersen først. Jeg tror, jeg ønsker lige så meget som hr. Jens Peter Vernersen, at det her aldrig var sket. Jeg havde håbet, at vi kunne have haft en overgang, hvor det virkelig kørte effektivt, men jeg er ikke så klog som hr. Jens Peter Vernersen. Hr. Jens Peter Vernersen kan sige med sikkerhed, hvordan det går. Det kan jeg ikke, men det kan jeg torsdag aften kl. 24, når jeg har fået den totale oversigt over alt, hvad der er sket! Så kan jeg tage en kvalificeret diskussion med mine kolleger her i Folketinget og med ministeren om, hvad der skal gøres. Og jeg vil fraråde Arriva at komme med udenoms snak på nogen som helst punkter, for det er hverken Trafikudvalgets flertal eller ministeren eller formanden indstillet på. Der skal handles nu, og det har jeg sagt fra allerførste dag. Så hvis de ikke kan finde ud af det ...

Jeg vil gerne sige her fra Folketingets talerstol: Jeg er sikker på, at Arrivas chef har fundet ud af det. Hvis hr. Jens Peter Vernersen har fulgt med i dagens løb, så har Arrivas chef trukket alle udtalelser tilbage om marts. Han har oven i

købet ladet sive ud, at han har et antal lokoførere til rådighed efter omskoling allerede fra om 4 dage.

Kl. 16.55

Der er mange ting, der kører i luften. Nu vil jeg vente til torsdag, og så kan vi indkalde til ekstraordinært møde i Trafikudvalget og gennemgå det hele. For vi er kun interesseret i, at det her bliver en succes.

Til hr. Morten Homann: Jamen holdningerne. Det er da hr. Morten Homann, der har mere holdning til det, end jeg har. Jeg er fuldstændig ligeglad med, hvem der kører på linjerne og sporene rundt omkring, bare de kører effektivt. Sådan er det. Og så skal vi have et effektivt system i den kollektive trafik, der er bærende.

På alle de andre ruter kan man udmærket godt have nogen andre, bare de kører effektivt. Og det var målet med det her. Derfor tog vi den dyreste løsning. Vi tog ikke den billigste løsning, vi tog den dyreste løsning af de to, der var, vi tog den bare i to omgange.

(Kort bemærkning).

**Jens Peter Vernersen (S):**

Jeg vil godt sige til hr. Kaj Ikast, at det jo ikke er et spørgsmål om at stå heroppe og sige, om man kan være klog eller mindre klog. Det var sådan set et bud på, om man fra Det Konservative Folkeparti og fra hr. Kaj Ikast vil sige: Disse mange aflysninger, vi har set, skal simpelt hen stoppe fra næste mandag eller fra på fredag. At man ligesom kunne sige: Det er det, vi forlanger fra Det Konservative Folkeparti. Det var egentlig bare det enkle, og det mener jeg egentlig kunne være et krav, uafhængigt af hvad der kommer fra Arriva.

Jo, jeg har såmænd trukket de ritzautelegrammer ud, der er kommet i dag. Det ved hr. Kaj Ikast også godt jeg gør, alt andet ville ligge mig fjern. Og jeg må jo så sige, at der har været sagt meget i den her sag, der har været beskyldninger om lokoførere, der bare var sygemeldt, og at det var derfor, og så er der faktisk kommet en anden sandhed frem. Så det, man sådan ser, vil jeg også forbeholde mig ret til at tage med et gran salt.

(Kort bemærkning).

**Morten Homann (SF):**

Jeg vil godt bekræfte, at man har valgt en dyrere løsning. Den er langt dyrere end den, man kunne have fået, og man har valgt den dyreste model ved at lave tilkøb i to omgange for at få en

bare nogenlunde dækning i udgangspunktet. Så det er rigtigt, at man har valgt en meget dyr løsning.

Så vil jeg så stille mit spørgsmål for tredje gang. Det her er i mine øjne ikke et spørgsmål om holdninger. Det er et spørgsmål om netop at nå den effektivitet, som hr. Kaj Ikast taler om. Men hvis man skal have en klar og objektiv afklaring af, hvem der kan køre mest effektivt, hvorfor er der så ikke noget dokumentation på det? Og hvorfor påpeger Rigsrevisionen, at lige netop det her spørgsmål om indtægtsforudsætningerne for DSB kunne være nøjere gennemgået af Trafikministeriet, inden man traf sin beslutning?

Så overhørte hr. Kaj Ikast også mit andet spørgsmål. Jeg spurgte nemlig, om det i hr. Kaj Ikasts øjne er udtryk for professionalisme, at man har et selskab, som 1 år efter, at man har fået tildelt opgaven, kan blive overrasket over, at man mangler lokoførere. Er det udtryk for professionalisme? Hvis spørgsmålet skulle blive glemt, så må jeg jo tage det til indtægt for, at man opfatter det som lige så uprofessionelt, som vi gør i SF.

(Kort bemærkning).

**Kaj Ikast (KF):**

Jeg har et lille beskedent ønske: at hr. Morten Homann havde samme erfaring, som jeg har. Så ville han ikke stille det spørgsmål.

Det vil jeg sige rent ud: Der var ingen, der kunne bilde mig ind, at det skulle tage 6-7 måneder, før Helsingørerruten overhovedet kom til at køre med helt nye moderne tog, med de bedst uddannede folk, vi overhovedet har i hele verden, DSB's allerbedste. Sådan nogle ting opstår en gang i mellem.

Det er også et svar til hr. Jens Peter Vernersen. Jeg vil med min gamle rutine have lov til at tale med de folk, der er direkte ansvarlige, og have at vide helt nøjagtig, hvad der kører. Og hverken den ene eller den anden Zeitung, skal komme og bestemme, hvad jeg skal mene. Jeg vil have at vide nøjagtig fra dem, der har ansvaret: Hvad kører der, og hvad kan I gøre ved det?

Måske er det rigtigt, hvad jeg hører på vandrørerne herinde, at de allerede er ved at have overskud af lokoførere. Det kan godt være, at det ikke er helt rigtigt. Men der sker forhandlinger rundt omkring, det kan jeg høre på rørene, og når disse forhandlinger kører, så vil det jo være kedeligt at stå og love noget forkert.

Jeg synes, man skulle tage og pakke sammen med alt det i dag og så holde sig til, hvad forespørgslen drejer sig om. Det er økonomien. Og jeg vil gerne sige: Vi kan mødes på fredag og tage debatten om, hvad vi skal gøre. Vi er nemlig klar.

**Den fg. formand (Birthe Skaarup):**

Så går vi over til den næste ordfører. Det er hr. Morten Homann.

**Morten Homann (SF):**

SF støttede i sin tid udliciteringen. Det var en del af det jernbaneforlig, som SF tilsluttede sig, og det blev bekræftet i finanslovaftalen 1999. Når vi gik med, var det for at fremme en tiltrængt effektivisering af jernbanedriften samt for at få et indblik i, hvad de reelle priser var.

De to formål er blevet opfyldt, især jo det første, mens vi har haft en underlig oplevelse med det andet.

Kl. 17.00

Det er åbenlyst, at DSB gjorde en gevaldig indsats, og nu får vi et voksende overskud i kassen her, et overskud, som regeringen får ud af den kollektive trafik for at finansiere sit fortvivlende skattestop, samtidig med at Venstre har brudt sine løfter fra valgkampen om, at også billetpriserne var beskyttede af det.

På trods af regeringens pengetørst misser man alligevel på den besynderligste måde en stor gevinst ved at vrage DSB, skønt de i udbud var billigst. Det har for det første betydet, at overskuddet er blevet betragteligt reduceret, og for det andet, at tilliden til hele systemet har fået et alvorligt knæk. Vi har formodninger om, at det var ministeriel fortørnelse over DSB, som på forhånd havde afgjort, at DSB ikke måtte vinde udbuddet, formodninger, der allerede dengang var ret velnæret af besynderlige dispositioner i forløbet op til afgørelsen og ret bastante fjendtlige udtalelser fra især den tidligere trafikminister.

Det har ikke styrket tilliden til, at udliciteringer kan foregå forsvarligt, når det bliver følelser snarere end fagkundskab, der afgør dem. Hertil er kommet endnu en vigtig forudsætning, som var helt afgørende for SF's støtte til projektet, og den ser mildt sagt ikke ud til at være opfyldt, nemlig at serviceniveauet skulle være mindst det samme som tidligere og altså helst også bedre.

Da vi valgte strækninger, var det faktisk ud fra et ønske om at opgradere dem og gøre dem bedre, og vi regnede faktisk med, at uanset hvem der vandt, ville de være interesseret i at gøre det bedste, ja, faktisk troede vi endda, at Arriva, når det nu af grunde, som de ikke selv var herre over, havde vundet udbuddet over DSB, ville gøre deres ypperste for at levere et ordentligt produkt. De kunne jo ikke have nogen interesse i at dømme sig selv ude på forhånd, hvis der nu kom flere muligheder.

Men der har vi virkelig forregnet os. Det er virkelig noget juks, som er kommet ud af det. Vi må i hvert fald være sikre på, at regeringen nu omgående sikrer, at systemet kommer til at virke, eventuelt ved at lade DSB overtage dele af kørslen i en periode. Det må i givet fald hurtigst muligt undersøges og forhandles på plads. Forhåbentlig er kontrakten ikke så svag, at der slet ikke er nogen bisse at skrue på.

Under forhandlingerne op til udbuddet ønskede SF, at der kom effektive sanktionsmuligheder ind i kontrakten, hvis den blev misligholdt. Disse sanktioner må bruges nu. Vi kan ikke vente til marts, slet ikke med de negative meldinger, som lokoførerne nu kommer med om deres arbejdsvilkår hos Arriva, og så må vi lære af erfaringerne. Det er kun tåber, der ikke gør det.

Derfor må der være sikret meget bedre vilkår for eventuelle fremtidige udliciteringer, hvor vi kontraktmæssigt må sikre, at bødebestemmelserne er til stede og der er mulighed for at opsigge kontrakten, hvis den bliver misligholdt, og det skal være effektive bestemmelser.

Endelig burde man nok også gøre her, som man gør i andre sammenhænge, nemlig lave en overdragelsesforretning, så man på forhånd vurderer, om den kommende udbyder kan fungere, inden andre firmaer slippes løs på noget så vigtigt som jernbanedriften.

Der er ikke nogen tvivl om, at det, der foregår i Midt- og Vestjylland lige for øjeblikket, er en ganske voldsom forringelse af den kollektive trafik, og det demonstrerer meget tydeligt, hvor vigtig den kollektive trafik er, og hvor stor skade, man kan gøre, når den ikke fungerer. Det kan ikke bagatelliseres, og det kan ikke undskyldes. Når man betaler 150 mio. kr. eller mere for opgaven, så skal det bare fungere.

Jeg vil på vegne af SF fremsætte følgende:

## Forslag til vedtagelse

»Folketinget finder Arrivas systematiske svigt og aflysninger på de udbudte strækninger i Jylland stærkt kritisable og helt uacceptable. Folketinget opfordrer regeringen til senest 18. februar at sikre drift i overensstemmelse med Arrivas kontraktforpligtelser. Folketinget forventer, at trafikministeren snarest anvender de sanktionsmuligheder og påbud, som kontrakten giver mulighed for.

Såfremt der ikke senest 4. marts er klarhed over, hvorvidt Arriva kan leve op til sine kontraktlige forpligtelser, opfordres regeringen til at undersøge mulighederne for, at en anden udbyder kan overtage driften.

Endelig opfordres regeringen til senest 1. maj at fremlægge en handlingsplan, der i forbindelse med fremtidige udbud af enhver art bl.a. sikrer mulighederne for at komme ud af kontrakter, hvor leverandører ikke lever op til deres forpligtelser, skærpede sanktioner samt mulighederne for at indføre en overdragelsesforretning, hvor det undersøges, om den fremtidige leverandør er klar til at løse opgaven.«

(Forslag til vedtagelse nr. V 50).

Det giver nogle klare budskaber. Arriva får 14 dage til at sikre, at driften kommer til at fungere. Hvis ikke det kan lykkes, må trafikministeren gå ind og garantere, at driften på de udbudte strækninger fungerer.

Vi giver Arriva 4 uger for at få tingene på plads, så de kan leve op til kontrakten fremover. Ellers må det være trafikministerens opgave at undersøge, om man har andre muligheder for at komme ud af kontrakten, og se, om der er en anden udbyder, der er interesseret i at køre på de jyske strækninger, når nu Arriva helt åbenlyst ikke er det.

Så opfordres regeringen til senest den 1. maj at komme med en redegørelse for, hvordan vi oven på de bitre, bitre erfaringer, vi har gjort i denne her sammenhæng, kan undgå, at man kommer i lignende situationer, hvis man nogen sinde turde vove sig ud i et jernbaneudbud igen.

### Den fg. formand (Birthe Skaarup):

Der er nu fremsat følgende forslag til vedtagelse: (Se ovenfor). Også dette forslag indgår herefter i forhandlingen.

Kl. 17.05

(Kort bemærkning).

### Keld Albrechtsen (EL):

I Enhedslisten følger vi selvfølgelig nøje den diskussion, som har været i SF på baggrund af de horrible erfaringer, vi har gjort med Arriva.

Nu kan man så konstatere, at SF har fremsat et forslag til vedtagelse, hvor der opstilles en række betingelser i forbindelse med eventuelt kommende udliciteringer, men i hr. Homanns ordførertale lagde jeg mærke til, at han stillede det spørgsmål til sig selv, om der overhovedet skulle være flere jernbaneudliciteringer, og det er jo uægtelig det afgørende spørgsmål.

Vi hilser det i Enhedslisten meget velkommen, hvis det forslag, hr. Homann har fremsat her, skal tages som udtryk for, at SF er på vej væk fra udlicitering, i hvert fald på jernbaneområdet. Jeg skal så undlade at spørge hr. Homann om andre områder, det fører nok for vidt i dag – men i hvert fald på jernbaneområdet.

Det vil være et utrolig positivt signal til det danske samfund, hvis vi kunne have en samlet venstrefløj, der lagde denne udliciteringsdebat bag sig, i hvert fald på jernbaneområdet. Så ville det være en glædens dag, ikke i forhold til at få løst problemerne, for det er et flertal i Folketinget ikke indstillet på, men i hvert fald til at få en god udvikling i debatten på venstrefløjen i Danmark.

(Kort bemærkning).

### Morten Homann (SF):

Der er i hvert fald ikke nogen tvivl om, at der skal mere end almindeligt mod til at kaste sig ud i en udlicitering på jernbaneområdet i den nærmeste fremtid. Det er også det, jeg kan se, at Enhedslistens forslag til vedtagelse er udtryk for.

Man har haft nogle ekstremt dårlige erfaringer både med processen, med selve valget af udbyder og i øvrigt også efterfølgende nu, hvor udbuddet faktisk er trådt i kraft, hvor man må sige, at det valg, man har truffet, i hvert fald slet ikke levede op til de forventninger, man havde, inden udbuddet blev sat i værk.

Derfor synes jeg, at den vigtige lære, man må drage af det her, er, at hvis man kommer i en situation, hvor man synes, der er grunde til at lave en udlicitering, så er det vigtigt, at man har nogle meget, meget klare betingelser, som bliver opfyldt, nogle betingelser, som helt åbenlyst ikke har været inde i processen omkring valget af Arriva.

Det synes jeg er den lære man må drage af det her. Jeg kan forstå, at hr. Keld Albrechtsen også

deler den opfattelse, at man må se meget nøje på erfaringerne fra udbuddet i Midt- og Vestjylland, inden man kan bevæge sig ud i nye lignende projekter.

Jeg tager skridtet videre og siger: Man må tilføje nogle nye skærpede krav til, hvordan man griber sådan en udliciteringsproces an, hvis man skal undgå, at det kan gå så forfærdelig galt, som det er gået denne gang.

(Kort bemærkning).

**Keld Albrechtsen (EL):**

Nu vil jeg ikke påstå, at hr. Homanns svar var krystalklart, men jeg vil godt prøve at bore lidt i det. Lad mig så stille spørgsmålet på den måde: Hvis SF i dag skulle vælge at indgå den aftale, man indgik med den daværende regering om den udbudsproces, der førte til Arriva, som vi jo ikke kan se bort fra at SF dermed har et medansvar for, ville SF så have indgået den aftale?

Kl. 17.10

(Kort bemærkning).

**Morten Homann (SF):**

Der er ikke nogen tvivl om, at det, vi oplever i dag, er stærkt utilfredsstillende, og jeg tror, det på godt og især ondt har været en lærerig proces for os alle sammen. Jeg håber specielt, det også har været en lærerig proces for trafikministeren og Trafikministeriet, man har været igennem for at nå frem til det her punkt.

Jeg håber selvfølgelig, at man får løst problemerne, sådan at folk igen kan regne med at tage med toget i Midt- og Vestjylland. Men jeg synes, den vigtigste lære, man må drage af det her, er, at hvis man har modet til at lave en udlicitering og ser et behov for at lave en udlicitering, så skal der næste gang simpelt hen være nogle meget, meget klare betingelser opfyldt, herunder dem, som jeg nævnte i min ordførertale, og dem, som også ligger i SF's forslag til vedtagelse, nemlig at man har nogle klare sanktionsbestemmelser i kontrakten, at man har nogle muligheder for at kunne opsige kontrakten, hvis nu den leverandør, man vælger, som i tilfældet Arriva – lige nu i hvert fald – ikke leverer den vare, man faktisk betaler dem ganske mange skatteyderkroner for at levere.

Så det står helt klart, at der er en lære, som alle, også SF, har måttet drage af det her, og som jeg tror man bliver nødt til at holde sig for øje, hvis man vil kaste sig ud i et udliciteringsprojekt igen.

(Kort bemærkning).

**Keld Albrechtsen (EL):**

Tak for svaret. Det var jo så tæt på en bekræftelse, man kan komme uden direkte at skulle sige, at man indgik en aftale, som man ikke skulle have indgået. Det er der ingen politisk repræsentant der bryder sig om at erkende offentligt, og derfor skal jeg ikke presse hr. Morten Homann yderligere i det spørgsmål.

Men så skal jeg stille hr. Morten Homann et andet spørgsmål, fordi hr. Morten Homann taler om det mod, der skal til for at lave en ny udlicitering. Jeg skal villigt tilstå, at det er en form for mod, jeg ikke besidder, så modig er jeg ikke. Er SF så modig, at man vil kunne godkende en ny jernbaneudlicitering på et senere tidspunkt?

(Kort bemærkning).

**Morten Homann (SF):**

SF var en del af aftalen om det her, og det sagde jeg også ganske klart i min ordførertale, og det vil også fremgå af referatet af Folketingets debat, at SF var en del af den her aftale, og det står vi gerne ved.

Så er det klart, at det resultat, som vi nu ser, efter at der har været en udbudsproces, efter at der har været et valg og ikke mindst et fravalg af DSB, og efter at man nu har fået selskabet til at køre, ikke bare lader meget tilbage at ønske, det er nærmest fuldstændig katastrofalt. Det vil jo så være et svar på hr. Keld Albrechtsens første spørgsmål.

Til hr. Keld Albrechtsens andet spørgsmål vil jeg sige, at SF ikke har noget presserende behov for, at der skal laves jernbaneudlicitering. Men jeg siger: Bliver der en situation, hvor man siger, at man vil kunne løse nogle opgaver – man kan jo ikke sige, hvordan fremtiden vil arte sig – ved at lave en udlicitering, så vil jeg sige, at før man begiver sig ud på den sti, som den her proces har vist kan være meget farefuld, så bliver man nødt til at have nogle meget, meget klare betingelser, som skal være opfyldt, ikke bare så klare, som vi har haft denne her gang, men nogle, hvor vi også lærer af den proces, som vi har været igennem, og hvor vi stiller nogle skærpede krav til sanktioner og skærpede krav til, hvordan man kan komme ud af kontrakten, og også gerne nogle skærpede krav til, hvordan man kan kontrollere den udbyder, som vinder opgaven, for det har jo i virkeligheden vist sig, at det største problem i det her ikke har været kontrollen af DSB's bud i Trafikministeriet, men at man ikke kontrollerede, at Arriva rent faktisk var i

stand til at udføre den opgave, som de får utrolig mange millioner skatteyderkroner for at udføre, og det er jo katastrofalt.

**Den fg. formand (Birthe Skaarup):**

Så går vi over til ordførerrækken. Hr. Martin Lidgaard.

**Martin Lidgaard (RV):**

Udlicitering af den danske togdrift har ikke fået den drømmestart, man kunne have ønsket sig. Man fristes faktisk til at sige, at den største effekt af udliciteringen fik vi, før vi overhovedet satte selve udliciteringen i gang, for man kan nemlig ikke komme uden om, at det, som konkurrencen har gjort ved organisationen DSB i de sidste 5 år, er revolutionerende, og alene derfor har hele tanken om udlicitering været en rigtig tankegang. Til bl.a. hr. Keld Albrechtsen: Det er ganske utroligt, hvad det har gjort.

Når vi samtidig må erkende, at vi ikke har fået den start, som vi kunne ønske os, så skyldes det selvfølgelig, at vi vel helt fra valget af aktører har været i tvivl om, hvorvidt det var det rigtige valg. Der har kunnet sås tvivl om, hvorvidt den sammenblanding, der var mellem den, der havde ansvaret for udbuddet, og ejeren af et af de bydende selskaber, på nogen måde kunne gøre, at vi fik et andet valg, end hvis ikke der havde været den sammenblanding. Det er rigtigt, som ministeren påpeger, at Rigsrevisionen har slået fast, at under de givne omstændigheder kunne ministeren ikke have handlet anderledes. Men spørgsmålet er jo selvfølgelig stadig væk, om vi ville have fået et andet valg under andre givne omstændigheder. Jeg hælder altså stadig væk nok til at mene, at hvis det var Svenska Järnvägar, der havde lavet det samme tilbud som DSB, havde man næppe afvist dem.

Kl. 17.15

Det kan man selvfølgelig altid diskutere frem og tilbage. Det, der er vigtigt, og det, som jeg er utrolig glad for at høre fra ministerens side, er selvfølgelig, at det skal vi have klarere adskilt fremover, og jeg håber, at ministeren vil bekræfte, at man har planer om at komme med et udspil på denne her side af sommerferien til, hvordan det kan gøres.

Det andet er, at da vi endelig fik Arriva ud på skinnerne, så er det heller ikke gået dødgodt. Man kan selvfølgelig diskutere, om 3,6 pct. er meget eller lidt. Det, man ikke kan diskutere, er selvfølgelig, at på udvalgte strækninger har vi en aflysningsprocent på 50 pct., og det er fuld-

stændig uacceptabelt også i en grad, så vi vel må forvente, at vi får gjort noget ved det.

Når det er udvalgte strækninger, og det er en af grundene til, at vi har holdt fast i vores forslag til vedtagelse, så er det nemlig systematiske aflysninger. Det er ikke bare tilfældigt spredt ud over alle strækninger i Vest- og Midtjylland. Det er faktisk ganske systematisk de samme strækninger, der gang på gang bliver ramt, det er de samme pendlere, det er de samme elever i gymnasierne osv.

Det rejser for mig at se det helt afgørende spørgsmål: Hvor længe kan man vente med at gøre noget? Faktisk ville jeg være utrolig glad, hvis ministeren gad fortælle os, hvad vi rent faktisk kan gøre, og hvad ministeren kan gøre. Hr. Keld Albrechtsen har været heroppe flere gange og sige, at man ikke kan gøre noget som helst. Der skal være 10 pct. aflysninger på alle strækninger 3 måneder i træk, før man overhovedet kan gøre noget. Sådan læser jeg altså trods alt ikke kontrakten.

Tværtimod læser jeg, at hvis man har et stort problem på udvalgte strækninger, og hvis man ønsker det, kan man lave et påkrav, og at man 30 dage, efter at man har lavet dette påkrav, kan indsætte alternativ drift på operatørens regning, hvis det ikke er blevet bedre. Jeg ved ikke, om ministeren kan fortælle, om det er mig eller hr. Keld Albrechtsen, der læser reglerne rigtigt.

Så er der selvfølgelig et andet spørgsmål: Hvornår skal man så lave et sådant påkrav? Der må jeg sige, at jeg finder det yderst rimeligt, at man giver Arriva chancen for en redegørelse på torsdag, før man tager nogen endelige skridt. Men jeg må jo også sige, at hvis ikke Arriva kan fremlægge en plan, der ganske hurtigt får det i orden, og det vil sige inden for de 30 dage, som et påkrav altså ville kunne forlange det inden for, så bliver vi selvfølgelig nødt til at starte en sådan procedure, andet kan vi ikke være bekendt over for pendlere, og der er intet ideologisk i det. Det ville vi såmænd også gøre, hvis vi havde 50 pct. aflysninger på andre strækninger i Danmark.

Endelig har vi så været rundt omkring det meget principielle spørgsmål, som handler om, hvorvidt udliciteringer er vejen frem i Danmark. Skal vi have flere udliciteringer?

I Det Radikale Venstre har vi altid haft et ret uideologisk forhold til udlicitering i den forstand, at det skal vi, hvis der er god fornuft i det, og hvis ikke der er, skal vi ikke. Jeg tror som sagt nok, det er vores vurdering, at selve det at sætte

hele udliciteringen i gang, selve det at have en konkurrence allerede nu markant har forbedret den kollektive trafik i Danmark, i hvert fald har det markant forbedret omkostningsniveauet i DSB.

Jeg vil heller ikke udelukke, at enkelte andre isolerede strækninger kan der være fornuft i at udlicitere, men jeg må nok sige, ligesom fru Margrete Auken tidligere gav udtryk for heroppefra, at man skal tænke sig meget grundigt om, før man udliciterer større hovedstrækninger, og det er simpelt hen, fordi jeg tror, at det giver lidt mening at sige, at der altså skal være en vis kritisk masse af skinner og jernbaner at operere med for et selskab som DSB, og vi risikerer sådan set at smadre et i dag virkelig velfungerende selskab, hvis vi udliciterer meget store dele af det fremover.

Lad dette være ordene herfra. Jeg håber, at ministeren vil gøre os lidt klogere på det med, hvad ministeren egentlig kan gøre, ikke bare, hvad han vil gøre, men hvad han kan gøre.

**Den fg. formand (Birthe Skaarup):**

Så er det næste ordfører fru Tove Videbæk.

**Tove Videbæk (KRF):**

I vores vestjyske medier læser og hører vi daglig om togaflysninger, der gør, at gymnasieelever og andre studerende ikke kan nå frem til deres uddannelsessted, lønmodtagere ikke kan nå frem til deres arbejdsplads, de mister måske timelønninger, bonus osv., men værst af det hele er dog, at de ikke ved, hvornår de kan komme af sted. De ved ikke, hvornår toget kommer, eller om der kommer en bus. Nogle dage bliver de lovet en bus, som ikke kommer, og bagefter får de at vide, at bussen godt nok kom, men holdt det forkerte sted, således at togpasagererne ikke vidste, at det var deres bus osv. – kaos har været totalt.

Kl. 17.20

Som der står i Ringkjøbing Amts Dagblad i fed overskrift en dag: »Aflysninger bliver en del af hverdagen«. Andre overskrifter er: »Arriva aflyser og aflyser«. »Antallet af aflyste tog stiger«. »82 aflysninger på 3 uger«. »Arriva-cirkuset kan vare et halvt år«.

Det er simpelt hen ikke i orden. Det er stærkt kritisabelt, uacceptabelt og dybt frustrerende for de pågældende togpasagerere i Midt- og Vestjylland.

Kristeligt Folkeparti i Ringkjøbing Amt havde i aftes generalforsamling, og her var stemnin-

gen ikke særlig venlig over for Arriva. Man vedtog en resolution, hvor man udtrykte meget klart, at Kristeligt Folkeparti i Ringkjøbing Amt kræver, at ministeren straks sikrer midt- og vestjyder tog til tiden.

De tilføjer, at det er aldeles uacceptabelt; at borgere, virksomheder og uddannelsesinstitutioner daglig må døje med ikke blot færre afgange, men også forsinkelser og aflysninger i stort tal. Dette kan betyde, at borgerne tvinges til at finde andre transportformer, og dermed ødelægges den kollektive trafik i vores landsdel.

Der skal styr på den sag nu. Arriva har fået bevillinger under forudsætning af, at de skulle præstere mindst samme serviceniveau, som før Arriva kom til.

Kristeligt Folkeparti var med til at nikke til en bevilling, som Arriva fik oven i hatten, fordi vi var enige i, at serviceniveauet bestemt ikke skulle gå ned på de pågældende strækninger.

Hvad er det så, vi oplever? At Arriva nærmest systematisk og daglig aflyser tog og i den grad forringer servicen på området.

Arriva undskylder sig bl.a. med mangel på lokomotivførere. Det anslås ifølge Ritzau, at Arriva her og nu mangler 20-30 lokoførere. Midt i marts bliver der uddannet 18 nye, der er ansat hos Arriva, og til april kommer der yderligere 16 nye til. Men jokeren i spillet er jo, at 40 lokomotivførere, som Arriva har lånt af DSB, skal leveres tilbage til DSB den 31. marts, når kontrakten med DSB udløber, og så er vi jo lige vidt.

Arriva har derefter kontrakt på at låne 20 lokomotivførere frem til den 31. juli, men hvornår Arriva har lokoførere nok, er vist stadig væk et åbent spørgsmål.

Derfor er jeg glad for en anden overskrift over en artikel forleden: »Minister sætter Arriva stolen for døren«. Trafikministeren har indkaldt Arrivas ledelse til et møde torsdag. Det gjorde ministeren umiddelbart efter et møde i sidste uge. Mødet holdes ikke for at starte en proces, hvor man sætter sig og småsnakker om sagen, men ifølge JydskeVestkysten for at afslutte processen. Det er altså for at få handlingsplaner på bordet og svar på, hvornår Arriva har tænkt sig at leve op til kontrakten.

Ved det møde forventer vi naturligvis, at ministeren også sætter Arriva stolen for døren og meddeler Arriva, at sanktionsmulighederne i bod og bonus-ordningen træder i kraft, hvis ikke Arriva lever op til kontraktens ordlyd.

Måske skulle det også på det møde nævnes for Arriva, at det i sidste ende jo kan munde ud

i, at kontrakten bliver annulleret på grund af misligholdelse.

**Trafikministeren (Flemming Hansen):**

Jeg vil gerne takke Folketingets partier for en god debat og en meget nødvendig debat. Jeg synes, det utrolig tydeligt er fremgået, at målene for alle partierne og for regeringen er, at vi vil have løsninger, og at vi vil have dem hurtigt.

Jeg har derfor været glad for debatten og for, at Folketinget trods mange forslag til vedtagelser er bag denne indstilling, og jeg føler mig fuldstændig overbevist om, at Arrivas ledelse også har fulgt denne debat meget, meget grundigt og fuldstændig klart har forstået de budskaber, Folketinget har givet, for de er nemlig fuldstændig enslydende.

Må jeg sige om det eneste udestående, man kunne diskutere, nemlig misligholdelse af kontrakten, at der har været mange forskellige synspunkter. Alle har sådan set ret, men man har bare taget forskelligt udgangspunkt, nemlig i, om det er noget, der sker nu, noget, der sker om 30 dage, eller noget, der sker om 3 måneder.

Kl. 17.25

Må jeg ikke henvise til det svar på spørgsmål 208, som jeg oversendte til Folketinget i går. Der står alle betingelserne for en eventuel misligholdelse, og de er ikke til at misforstå.

Tak for debatten.

**Keld Albrechtsen (EL):**

Jeg vil også gerne sige tak for debatten til ministeren og til de øvrige deltagere.

Jeg vil ikke sige på Enhedslistens vegne, at vi er tilfreds med debattens resultat. Vi er dybt skeptiske over for, hvad der kan komme ud af det møde på torsdag, og vi er ikke imponeret af de aftaler, som det flertal i Folketinget har indgået, og som har ført til den suppedas, vi nu står i.

Men nu får vi så se, hvad der sker på torsdag. Vi har indleveret et forslag til folketingsbeslutning, således at dette forslag ligger klar og hurtigt kan behandles, hvis ministeren ikke på torsdag er i stand til at fremkomme med en løsning.

Så skal jeg bare slutte med at sige, at debatten jo altså samtidig har vist, at der her i Folketingssalen er en stigende skepsis over for udlicitering på jernbaneanrådet. Vi hørte nogle meget forbeholdne udtalelser fra hr. Morten Homann, meget forbeholdne udtalelser fra hr. Martin Lidegaard om udlicitering; nu mangler vi dem også

fra Socialdemokratiet og Dansk Folkeparti på det her område.

I Enhedslisten er vi tilfredse med den del af forløbet, fordi den bevidstløse ideologi, der har hersket i dette land i et helt årti, nemlig at udlicitering skulle være en god idé, er der blevet sat spørgsmålstegn ved, og det spørgsmålstegn breder sig nu helt ind i Folketingssalen, og selv om jeg er skuffet over, at der ikke er opnået konkrete resultater i denne debat til gavn for pendlerne og passagererne, så har debatten i det mindste haft den fremadrettede funktion, at der er flere folketingsmedlemmer, der er kommet i tvivl med sig selv om, hvorvidt det er så formidabelt godt at udlicitere jernbanedrift.

Så tak for debatten.

Hermed sluttede forhandlingen.

**Afstemning**

Forslag til vedtagelse nr. 48 af Gitte Lillelund Bech (V), Poul Fischer (DF) og Kaj Ikast (KF) (*se side 4482*) vedtoges med 51 stemmer (V, DF, og KF) mod 1 (EL); 42 (S, SF, RV og KRF) stemte hverken for eller imod.

Hermed var følgende forslag til vedtagelse bortfaldet:

Forslag til vedtagelse nr. V 47 af Keld Albrechtsen (EL).

Forslag til vedtagelse nr. 49 af Poul Andersen (S), Martin Lidegaard (RV) og Tove Videbæk (KRF).

Forslag til vedtagelse nr. V 50 af Morten Homann (SF).

Hermed sluttede forespørgslen.

Den næste sag på dagsordenen var:

**5) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 46:**

**Forslag til folketingsbeslutning om sikring af pendlertog mellem Struer og Århus.**

Af Keld Albrechtsen (EL) og Line Barfod (EL). (Fremsat 22/11 2002).

Forslaget sattes til forhandling.