

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 underskudsdekning 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