

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 Lidgaard 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.