

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