

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, indsatte 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