

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 forespørgersens 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