

Jeg synes, man skulle tage og pakke sammen med alt det i dag og så holde sig til, hvad forespørgslen drejer sig om. Det er økonomien. Og jeg vil gerne sige: Vi kan mødes på fredag og tage debatten om, hvad vi skal gøre. Vi er nemlig klar.

Den fg. formand (Birthe Skaarup):

Så går vi over til den næste ordfører. Det er hr. Morten Homann.

Morten Homann (SF):

SF støttede i sin tid udliciteringen. Det var en del af det jernbaneforlig, som SF tilsluttede sig, og det blev bekræftet i finanslovaftalen 1999. Når vi gik med, var det for at fremme en tiltrængt effektivisering af jernbanedriften samt for at få et indblik i, hvad de reelle priser var.

De to formål er blevet opfyldt, især jo det første, mens vi har haft en underlig oplevelse med det andet.

Kl. 17.00

Det er åbenlyst, at DSB gjorde en gevaldig indsats, og nu får vi et voksende overskud i kassen her, et overskud, som regeringen får ud af den kollektive trafik for at finansiere sit fortvivlende skattestop, samtidig med at Venstre har brudt sine løfter fra valgkampen om, at også billetpriserne var beskyttede af det.

På trods af regeringens pengetørst misser man alligevel på den besynderligste måde en stor gevinst ved at vrage DSB, skønt de i udbud var billigst. Det har for det første betydet, at overskuddet er blevet betragteligt reduceret, og for det andet, at tilliden til hele systemet har fået et alvorligt knæk. Vi har formodninger om, at det var ministeriel fortørnelse over DSB, som på forhånd havde afgjort, at DSB ikke måtte vinde udbuddet, formodninger, der allerede dengang var ret velnæret af besynderlige dispositioner i forløbet op til afgørelsen og ret bastante fjendtlige udtalelser fra især den tidligere trafikminister.

Det har ikke styrket tilliden til, at udliciteringer kan foregå forsvarligt, når det bliver følelser snarere end fagkundskab, der afgør dem. Hertil er kommet endnu en vigtig forudsætning, som var helt afgørende for SF's støtte til projektet, og den ser mildt sagt ikke ud til at være opfyldt, nemlig at serviceniveauet skulle være mindst det samme som tidligere og altså helst også bedre.

Da vi valgte strækninger, var det faktisk ud fra et ønske om at opgradere dem og gøre dem bedre, og vi regnede faktisk med, at uanset hvem der vandt, ville de være interesseret i at gøre det bedste, ja, faktisk troede vi endda, at Arriva, når det nu af grunde, som de ikke selv var herre over, havde vundet udbuddet over DSB, ville gøre deres ypperste for at levere et ordentligt produkt. De kunne jo ikke have nogen interesse i at dømme sig selv ude på forhånd, hvis der nu kom flere muligheder.

Men der har vi virkelig forregnet os. Det er virkelig noget juks, som er kommet ud af det. Vi må i hvert fald være sikre på, at regeringen nu omgående sikrer, at systemet kommer til at virke, eventuelt ved at lade DSB overtage dele af kørslen i en periode. Det må i givet fald hurtigst muligt undersøges og forhandles på plads. Forhåbentlig er kontrakten ikke så svag, at der slet ikke er nogen bisse at skrue på.

Under forhandlingerne op til udbuddet ønskede SF, at der kom effektive sanktionsmuligheder ind i kontrakten, hvis den blev misligholdt. Disse sanktioner må bruges nu. Vi kan ikke vente til marts, slet ikke med de negative meldinger, som lokoførerne nu kommer med om deres arbejdsvilkår hos Arriva, og så må vi lære af erfaringerne. Det er kun tåber, der ikke gør det.

Derfor må der være sikret meget bedre vilkår for eventuelle fremtidige udliciteringer, hvor vi kontraktmæssigt må sikre, at bødebestemmelserne er til stede og der er mulighed for at opsigge kontrakten, hvis den bliver misligholdt, og det skal være effektive bestemmelser.

Endelig burde man nok også gøre her, som man gør i andre sammenhænge, nemlig lave en overdragelsesforretning, så man på forhånd vurderer, om den kommende udbyder kan fungere, inden andre firmaer slippes løs på noget så vigtigt som jernbanedriften.

Der er ikke nogen tvivl om, at det, der foregår i Midt- og Vestjylland lige for øjeblikket, er en ganske voldsom forringelse af den kollektive trafik, og det demonstrerer meget tydeligt, hvor vigtig den kollektive trafik er, og hvor stor skade, man kan gøre, når den ikke fungerer. Det kan ikke bagatelliseres, og det kan ikke undskyldes. Når man betaler 150 mio. kr. eller mere for opgaven, så skal det bare fungere.

Jeg vil på vegne af SF fremsætte følgende: