

stand til at udføre den opgave, som de får utrolig mange millioner skatteyderkroner for at udføre, og det er jo katastrofalt.

Den fg. formand (Birthe Skaarup):

Så går vi over til ordførerrækken. Hr. Martin Lidgaard.

Martin Lidgaard (RV):

Udlicitering af den danske togdrift har ikke fået den drømmestart, man kunne have ønsket sig. Man fristes faktisk til at sige, at den største effekt af udliciteringen fik vi, før vi overhovedet satte selve udliciteringen i gang, for man kan nemlig ikke komme uden om, at det, som konkurrencen har gjort ved organisationen DSB i de sidste 5 år, er revolutionerende, og alene derfor har hele tanken om udlicitering været en rigtig tankegang. Til bl.a. hr. Keld Albrechtsen: Det er ganske utroligt, hvad det har gjort.

Når vi samtidig må erkende, at vi ikke har fået den start, som vi kunne ønske os, så skyldes det selvfølgelig, at vi vel helt fra valget af aktører har været i tvivl om, hvorvidt det var det rigtige valg. Der har kunnet sås tvivl om, hvorvidt den sammenblanding, der var mellem den, der havde ansvaret for udbuddet, og ejeren af et af de bydende selskaber, på nogen måde kunne gøre, at vi fik et andet valg, end hvis ikke der havde været den sammenblanding. Det er rigtigt, som ministeren påpeger, at Rigsrevisionen har slået fast, at under de givne omstændigheder kunne ministeren ikke have handlet anderledes. Men spørgsmålet er jo selvfølgelig stadig væk, om vi ville have fået et andet valg under andre givne omstændigheder. Jeg hælder altså stadig væk nok til at mene, at hvis det var Svenska Järnvägar, der havde lavet det samme tilbud som DSB, havde man næppe afvist dem.

Kl. 17.15

Det kan man selvfølgelig altid diskutere frem og tilbage. Det, der er vigtigt, og det, som jeg er utrolig glad for at høre fra ministerens side, er selvfølgelig, at det skal vi have klarere adskilt fremover, og jeg håber, at ministeren vil bekræfte, at man har planer om at komme med et udspil på denne her side af sommerferien til, hvordan det kan gøres.

Det andet er, at da vi endelig fik Arriva ud på skinnerne, så er det heller ikke gået dødgodt. Man kan selvfølgelig diskutere, om 3,6 pct. er meget eller lidt. Det, man ikke kan diskutere, er selvfølgelig, at på udvalgte strækninger har vi en aflysningsprocent på 50 pct., og det er fuld-

stændig uacceptabelt også i en grad, så vi vel må forvente, at vi får gjort noget ved det.

Når det er udvalgte strækninger, og det er en af grundene til, at vi har holdt fast i vores forslag til vedtagelse, så er det nemlig systematiske aflysninger. Det er ikke bare tilfældigt spredt ud over alle strækninger i Vest- og Midtjylland. Det er faktisk ganske systematisk de samme strækninger, der gang på gang bliver ramt, det er de samme pendlere, det er de samme elever i gymnasierne osv.

Det rejser for mig at se det helt afgørende spørgsmål: Hvor længe kan man vente med at gøre noget? Faktisk ville jeg være utrolig glad, hvis ministeren gad fortælle os, hvad vi rent faktisk kan gøre, og hvad ministeren kan gøre. Hr. Keld Albrechtsen har været heroppe flere gange og sige, at man ikke kan gøre noget som helst. Der skal være 10 pct. aflysninger på alle strækninger 3 måneder i træk, før man overhovedet kan gøre noget. Sådan læser jeg altså trods alt ikke kontrakten.

Tværtimod læser jeg, at hvis man har et stort problem på udvalgte strækninger, og hvis man ønsker det, kan man lave et påkrav, og at man 30 dage, efter at man har lavet dette påkrav, kan indsætte alternativ drift på operatørens regning, hvis det ikke er blevet bedre. Jeg ved ikke, om ministeren kan fortælle, om det er mig eller hr. Keld Albrechtsen, der læser reglerne rigtigt.

Så er der selvfølgelig et andet spørgsmål: Hvornår skal man så lave et sådant påkrav? Der må jeg sige, at jeg finder det yderst rimeligt, at man giver Arriva chancen for en redegørelse på torsdag, før man tager nogen endelige skridt. Men jeg må jo også sige, at hvis ikke Arriva kan fremlægge en plan, der ganske hurtigt får det i orden, og det vil sige inden for de 30 dage, som et påkrav altså ville kunne forlange det inden for, så bliver vi selvfølgelig nødt til at starte en sådan procedure, andet kan vi ikke være bekendt over for pendlere, og der er intet ideologisk i det. Det ville vi såmænd også gøre, hvis vi havde 50 pct. aflysninger på andre strækninger i Danmark.

Endelig har vi så været rundt omkring det meget principielle spørgsmål, som handler om, hvorvidt udliciteringer er vejen frem i Danmark. Skal vi have flere udliciteringer?

I Det Radikale Venstre har vi altid haft et ret uideologisk forhold til udlicitering i den forstand, at det skal vi, hvis der er god fornuft i det, og hvis ikke der er, skal vi ikke. Jeg tror som sagt nok, det er vores vurdering, at selve det at sætte