

Poul Andersen (S): Jeg vil gerne sige til hr. Albrechtsen, at vi i Socialdemokratiet ikke har været i tvivl om, hvad der skulle foregå i det midt- og vestjyske område. Da det kørte skævt, gav vi helt klare signaler om, at der skulle være tog i dag, tog i morgen og tog hver dag de næste 8 år. Vi har også hele tiden haft tæt kontakt til ministeren, og ministeren har været kaldt i samråd i anledning af det, der er foregået.

Vi har ikke haft ønske om, at der skulle køre busser på den strækning. Det er ministerens ansvar i forhold til den kontrakt, der er indgået med Arriva, og den skal der selvfølgelig leves op til.

Kl. 16.05

Jeg mener, at der er leveret en vare. Så kan man diskutere, om varen er leveret til det rigtige tidspunkt. Den 14. april starter DSB på en delstrækning, som der er indgået en ekstra kontrakt på, nemlig Århus-Langå-Struer, så der vil blive kørt tog i det midt- og vestjyske.

Så kan man diskutere håndteringen, om det er foregået på den rigtige måde, og om resultatet er kommet på det rigtige tidspunkt. Der vil jeg da gerne signalere her til hr. Keld Albrechtsen, at vi vil følge den her sag utrolig nøje, og vi vil være meget årvågne med hensyn til, om ministeren nu følger sagen op.

Vi har, som det også fremgår af dagspressen i dag jo lidt kontroverser omkring nogle andre sager, så derfor vil jeg heller ikke her i dag afvise hr. Albrechtsens fremsatte forslag. Nu afventer vi og ser, om ministeren er i stand til at håndtere den sag, om Arriva kommer til at køre den 14. april.

Der er sket de påkrav, der er lavet kontrakt på, der er også, som hr. Svend Heiselberg fremdrog det her, fra ministeren redegjort for, at de påkrav er fulgt op, og juridisk bliver der også fulgt op på tingene. Det har for os været en principalsag, at brugerne får det, de har krav på i det midt- og vestjyske, og det er altså ikke busser. Det er et spørgsmål om, at der skal køre tog. Og det er som sagt tog i dag, tog i morgen og tog hver dag de næste 8 år og så hurtigt som overhovedet muligt.

Når det er sagt, kan det selvfølgelig komme til at forekomme, ligesom det kan for DSB, at der sker nogle kiks på strækningen, så man midlertidigt er nødt til at indsætte busser. Det må man så acceptere, men det kommer de selvfølgelig til at bøde for, ligesom DSB må bøde for det, hvis

de ikke overholder deres indgåede aftaler med ministeriet.

Afslutningsvis vil jeg lige gentage, at vi hverken siger ja eller nej til Enhedslistens forslag her i dag, vi afventer og ser, hvordan ministeren er i stand til at håndtere sagen.

Poul Fischer (DF):

Den 4. februar 2003 var en forespørgselsdebat, F 34, vedrørende det midt- og vestjyske jernbanenet til behandling her i salen, og ved den lejlighed sagde Dansk Folkeparti, at det var en uholdbar situation med det antal aflyste tog, der havde været op igennem januar måned på disse strækninger. Det var helt uacceptabelt for brugerne at være i uvished om, hvorvidt der kom tog eller ej.

Ved samme debat accepterede vi at afvente en redegørelse fra Arriva om, hvorledes Arriva ville løse den uheldige situation. Som bekendt ville Arriva løse problemet ved at indsætte busser på marginalafgange indtil oktober 2003, hvorefter man havde lokoførere nok til at leve op til kontrakten – ikke en acceptabel løsning, når man havde kontrakt på togkilometer, men vel det eneste mulige i den nuværende situation.

Dansk Folkeparti har forståelse for og også foreslået ministeriet, at man anvendte de sanktionsmuligheder, kontrakten levede muligheder for, hvilket også er sket. Ved forespørgselsdebatten sagde vi også, at vi måtte vide, hvad der var fup og fakta i denne sag.

Efterfølgende er det kommet frem, at de uddannelsesmuligheder af lokoførere, udbudsmaterialet lagde op til, nemlig uddannelse af 40 lokoførere hos amterne, blev forpurret af Dansk Jernbaneforbund. Det vil sige, at Arriva ikke har kunnet få uddannet de lokoførere, de havde behov for, og derfor måtte håbe og tro på velvillighed hos DSB over for udlån af lokoførere, indtil der var uddannet nok gennem den eneste uddannelsesmulighed, nemlig hos DSB. DSB meddelte, at man ikke havde ledige lokoførere. Arriva burde naturligvis have reageret tidligere, men det er altså ikke alt, der er enten sort eller hvidt i denne sag.

Det ser nu ud til, at sagen er landet på benene med den netop indgåede aftale mellem Arriva, Trafikministeriet og DSB, en løsning, der ligner, at vi normaliserer tilstandene fra medio april.

Dansk Folkeparti kan ikke støtte B 88, da beslutningsforslaget tilsidesætter den indgåede kontrakt med de aftaler og sanktionsmuligheder, der er i denne. Lad os glæde os over, at der