

have gjort. Det er vilkårene, når vi skal tilgodese passagererne. Det ønsker vi i SF, og derfor er vi altså helt med på intentionen i Enhedslistens forslag og kan sige, at vi støtter det, for det har vi gjort, og vi håber, at det sådan set er opfyldt med det, der er foregået nu.

Vi kan altså ikke bare sige, at vi kan smide dem helt ud, vi kan jo ikke pådrage os den kanonbøde, det vil blive at løbe fra hele kontrakten i det foretagende, men vi agter at være så meget i haserne på regeringen fremover, at de ikke på noget tidspunkt skal forfalde til at tro, at det går an med busser.

Der er enkelte medlemmer, der har sagt rundt omkring, at det da ikke kunne gøre så meget, at man kørte med lidt busser i stedet for. Vi skal nok lade være med at sige, hvem det er. Han kan selv tilstå det, hvis han tør, men vi siger det ikke. Men det tegner ikke flertallet, det tegner ikke folkene bag den her aftale. Busser må ikke bruges, undtagen i de tilfælde, hvor der sker, som det også gør for DSB, helt uforudsete hændelser. Så må de selvfølgelig sættes ind, fordi kunderne skal frem, men aldrig som en del af driften.

Martin Lidegaard (RV):

Ja, som vi jo desværre allerede har haft lejlighed til at konstatere adskillige gange fra den her talerstol, har det første udbud af togdrift i Danmark ikke været en dans på roser og har jo ingenlunde levet op til vore forventninger.

Det startede med valget af Arriva. Rigsrevisionen har jo fastslået, at under de givne omstændigheder, der var, har ministeren ikke handlet forkert. Men Rigsrevisionen har jo også fastslået og påpeget, at sammenblandingen af kasketterne har været problematisk.

Derfor har ministeren også gentagne gange lovet – også her på denne talerstol – Folketinget at komme med nogle bud på, hvordan man kan adskille ejeren af DSB, Trafikministeren, og udbyderen, Banestyrelsen, i fremtiden. Jeg vil da gerne benytte lejligheden til at spørge ministeren, om vi ikke snart får noget konkret om det. Det er vi blevet lovet mange gange efterhånden, synes jeg.

Så gik vi videre, og vi kunne forstå, at der virkelig har været et ret dramatisk forløb i hele 2002 i forhandlingerne mellem Arriva, privatbanerne, ministeriet, Amtsrådsforeningen, Jernbaneforbundet, DSB og frem og tilbage.

Jeg kan ikke lade være med at spørge mig selv, især når jeg læste om hele forløbet i 2002,

om man måske burde have råbt vagt i gevær noget tidligere fra ministeriets side. Jeg sad lige og læste noget i anledning af, at vi skulle have debatten i dag, og det får mig til at stille et enkelt, helt konkret spørgsmål, som jeg måske kan benytte lejligheden til at stille til ministeren, nemlig:

Da man traf det valg fra Amtsrådsforeningens side, at man ikke ville uddanne de 40 lokoførere på privatbanerne alligevel, var ministeriet da informeret og godkendte, at man ikke kunne det, om jeg så må sige, for det var en aftale, der var med Amtsrådsforeningen? Det synes jeg nemlig i virkeligheden er en af de mere celebre detaljer i hele den historie.

Så kom vi frem til alle forsinkelserne. I den anledning må jeg nok sige, at siden forsinkelserne startede og fortsatte, har ministeren, også efter heftigt pres fra Folketinget, så vidt jeg kan vurdere uden at være jurist, sådan set gjort alt, hvad der er muligt ifølge kontrakten, for at løse det her problem. Han har lavet påkrav, han har sådan set gjort, hvad han kan.

Jeg vil ikke sige, at situationen i dag er perfekt, ingenlunde, for den burde aldrig have været helt derude, hvor den har været. Men efter, hvad vi sådan rent lovmæssigt kan foretage os, har vi gjort det. Det vil jeg trods alt også gerne kvittere for her og sige, at det forventer vi sandelig også bliver stilen fremover, som mange har været inde på, at hvis der bliver nogen som helst slinger i valsen, så forfølger vi det med alle til rådighed stående midler.

Den ånd, kan man sige, der også ligger i Enhedslistens forslag, vil jeg også gerne tilslutte mig. Til gengæld kan jeg ikke tilslutte mig det konkrete forslag af de grunde, som andre også har fremført, nemlig at så bryder vi jo kontrakten, og så har vi stort ståhej og bøder osv. Så som forslaget ligger her og nu, kan vi ikke tilslutte os det.

Men ånden, at vi skal forfølge det, og at passagererne skal have deres tog, og de skal have dem til tiden med alle de midler, vi overhovedet kan ifølge kontrakten, er vi helt med på hele vejen igennem.

Kl. 16.20

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Det hører med til kritikken af Arriva, at de laver numre med offentligheden. Det med Amtsrådsforeningen er jo pludselig blevet sådan, at man siger, at det var der, man ikke overholdt aftaler.