

Det svarer også til, at de påberåbte sig, at de havde en aftale med DSB om udlån af lokoførere – hr. Martin Lidegaard er fuldstændig klar over, hvad jeg hentyder til – som om der var nogen, der ikke havde holdt deres løfter.

Der vil jeg gerne spørge hr. Martin Lidegaard, om ikke han er enig med mig i, at når man har lavet sådan en udlicitering, så påhviler ansvaret for informationer og vagt i gevær, og hvad ved jeg, også den, der vinder udliciteringen. Det er jo ikke en handicapservice at tage sig af Arriva, selv om man en gang imellem kan være fristet til at tro, at det er det, vi har med at gøre. Ansvaret for at fortælle, at nu er de i en situation, hvor de ikke kan klare tingene, påhviler Arriva.

Det her sker sidste sommer. Når de så i december siger, at de kan klare tingene, kan man vel ikke bede ministeren om at behandle dem, som om det var handicapafdelingen af Dansk Transportsystem, altså ikke dem, der betjener de handicappede, men dem, der ikke selv kan finde ud af det. Det går jeg ud fra at hr. Martin Lidegaard er enig med mig i.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Fru Margrete Auken har jo fuldstændig ret i, at det er Arrivas fulde og ene ansvar, at de godkendte den ændring i udbuds-, kan vi sige, vilkårene, som det var, at de 40 ikke skulle uddannes af privatbanerne. Som sådan er der ingen tvivl om, hvor ansvaret ligger, også for at man gentagne gange i løbet af efteråret har sagt, at man godt kunne klare det. Der er slet ingen grund til at diskutere det.

Men når jeg borer lidt i det med Amtrådsforeringen og lokoførerne og Jernbaneforbundet og alt sådan noget, er det, fordi det var der, at filmen knækkede. Det er ikke et spørgsmål om ansvarsplaceringen der, men det er et spørgsmål om, hvorfor filmen knækkede. Det synes jeg er lidt interessant.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Ja, filmen knækkede, men den knækkede mere omfattende end som så, for det havde næppe heller været nok med de 45 lokoførere. Derfor har det været udmattende at høre denne her historie om, at det var også derfor, og det var også den, og det var den, for det er vrøvl. De skulle bruge flere for at kunne leve op til deres forpligtelser. Det er også en side af billedet, at vi bliver

ved med at få de historier fra Arriva, i stedet for at de indrømmer, at de ikke kan finde ud af det.

Den fg. formand (Grete Schødts):

Tilbage til ordførerrækken. Fru Tove Videbæk.

Tove Videbæk (KRF):

Som vi allerede har hørt i debatten, har det virkelig været slemt at være pendler i det vest- og midtjyske her i vinter. Folk har stået i timevis på banegårde og ventet på toge, der kom for sent, eller som slet ikke kom, og er kommet for sent på arbejde og alt mulig andet. Det har været toppen af dårlig togservice.

Jeg er også enig i det, der er blevet sagt, at den kontrakt, som blev indgået med Arriva, var en kontrakt om toge, der skulle køre på skinner, og ikke om busser. Det er klart, at vi ikke kan acceptere buskørsel i stedet for togkørsel, for hvis det var en buslicitation, vi var inde i, kunne lokale vognmænd jo have været med på det her. Men det kunne de ikke, fordi det var togdrift, det drejede sig om.

Så jeg er enig med Enhedslisten i, at servicen skal genoprettes. Den skal op på det, som den har været før osv. Men sådan som Enhedslisten skriver, at det skal ske øjeblikkeligt, er nok ikke sådan lige ladsiggørligt. Det er måske i det hele taget ikke ladsiggørligt i virkeligheden.

Men jeg vil da også sige her ligesom også tidligere ordførere, at i forhold til den kontrakt, som er indgået med Arriva, har vi set trafikministeren handle i tråd med den kontrakt lige så hurtigt, det har kunnet lade sig gøre, og han har gjort, hvad der kunne lade sig gøre. Det synes jeg kun at vi kan kvittere for her på alle mulige måder.

Nu er der så indgået en ny kontrakt, som Trafikministeriet og DSB har indgået med Arriva, om, at DSB skal køre på strækningen Århus-Langå-Struer. Arriva mister en hel masse penge på det her, fordi de selvfølgelig skal betale for det, og den samlede løsning er udgiftsneutral for staten osv., osv., og DSB og Arriva vil i samarbejde med Dansk Jernbaneforbund arbejde for, at der fra den 1. april 2003 fortsat udlånes lokomotivførere på frivillig basis.

Kl. 16.25

Jeg kan altså ikke se andet, end at den principaftale, som er indgået, skulle kunne løse problemet på den strækning, der hedder Struer-Århus, så derfor kan vi ikke stemme for det her forslag. Vi mener, at det sådan set kommer lidt efter sin tid, da problemet sådan set delvis er