

Det betyder jo, at det ikke bare er et valg, hvor man kan træffe den mest økonomisk rentable beslutning, for det er ikke ligegyldigt, om de bare i weekenden bruger et eksisterende tog, som de allerede har betalt for, eller om de faktisk skal ud at investere i nyt materiel for egne penge, altså ikke for ministeriets penge, til at sætte ind i myldretiden, sådan at det alt andet lige vil være mere rentabelt for Arriva at bruge et ekstra togsæt i en overgang i weekenden end at bruge det i myldretiden.

Kl. 17.20

### **Margrete Auken (SF)**

Dette er lige for historikkens skyld. Vi har jo ikke siddet og lavet detaljer om udbudsarbejdet. Det har vi simpelt hen ikke kunnet, og vi har heller ikke fået lov til det. Men vi lavede nogle overordnede betingelser, der var forligsbetingelserne, som var en forlængelse af den aftale, vi havde.

Det, vi lige skal have slået fast, er, at i disse overordnede retningslinjer hedder det: mindst samme kvalitetsniveau. Og jeg vil bare spørge ministeren og have hans ord for, at niveauet som minimum bør ligge på, at man får dækket myldretidsbehovet, altså så man ikke kan sidde, som hr. Morten Homann beskrev det, og lave beregninger, så man siger: Hvordan kan vi smartest få pengene ind et eller andet sted? Men man skal altså have noget, som vi kan gå ud at se på. Altså én ting er katastrofen med, at man ikke tog DSB – den ligger et andet sted – men så vi kan gå ud at sige, at resultatet trods alt blev sådan, at for passagererne blev det i hvert fald ikke ringere og helst bedre.

Jeg vil altså godt have ministeren til at sige helt klart, at til det hører, at vi mindst har en myldretidsdækning, som den vi har i øjeblikket.

### **Første næstformand (Svend Auken):**

Så er det trafikministeren. Jeg håber, at trafikministeren kan huske pointen.

### **Trafikministeren (Flemming Hansen):**

Formanden har jo ikke samme alder som mig, så han ved ikke, hvor svært det kan være, men jeg skrev det ned. Og det, jeg vil sige, er, at når man normalt betragter en virksomhed, så taler man om omsætning, og så taler man om indtjening. Normalt er det således, at når man har en omsætning, trækker man et vareforbrug fra eller et forbrug af et eller andet, og så får man en bruttofortjeneste.

Men Arrivas enestående situation er den, at deres omsætning for hver eneste billet, de sælger til 30 kr. og mere, giver de 30 kr. i indtægt, for hele indtægten går til Arriva. En ret meget større motivationsfaktor for en anerkendt og dygtig virksomhed kan jeg ikke rigtig se. Derfor har jeg altså ikke de bekymringer, som hr. Morten Homann giver udtryk for.

Så til fru Margrete Auken. Der kan jeg ikke komme videre, end jeg har sagt. Jeg kender ikke køreplanerne. Jeg er enig i, at kvalitet er mange ting, og det står i kontrakten, at kvalitet er det, at der er plads til folk i myldretiden, så enkelt er det. Det har jeg også svaret før. Jeg tror, at jeg brugte vendingen i næsten samtlige spørgsmål.

### **Morten Homann (SF):**

Så vil jeg godt bede ministeren i sit sidste svar for det første besvare et af fru Margrete Aukens spørgsmål fra før: Betragter ministeren det, at der er det samme antal afgang i myldretiden, som en parameter, når man skal vurdere kvaliteten, eller betragter ministeren det ikke som en del af kvaliteten?

Så vil jeg give ministeren fuldstændig ret i, at sådan som kontrakten er indrettet, har Arriva et incitament til at køre flere togkilometer. Men jeg vil godt have ministeren til at bekræfte, at det ikke er det samme, som at Arriva har et incitament til også at køre flere togafgange, i og med, som skitseret før, at der kan være nogle store engangsudgifter til at skaffe det nødvendige materiel til at køre de her afgang.

### **Trafikministeren (Flemming Hansen):**

Jeg tror, at jeg svarede fru Margrete Auken, og jeg prøvede at være præcis med hensyn til det med kvalitet, og hvad det er. Det kan godt være samme antal afgang, og det kan da også være færre afgang, afhængig af hvor mange kunder der er til afgangene.

Arriva har nogle helt klare krav. 95 pct. af kunderne skal have plads til at sidde ned også i myldretiden. Og hvis Arriva opfylder det, opfylder de deres kontrakt. Hvis 5 pct. kommer til at stå op, er det ikke andet, end hvad vi oplever også hos DSB.

Men det er kvalitetskrav, det er jeg enig i. Dem er jeg sikker på at Arriva opfylder, for ellers opfylder de ikke deres kontrakt.

Hermed sluttede spørgsmålet.