

Forhandling

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Jeg kan med en vis undren konstatere, at Enhedslisten har vurderet, at det bør være Folketinget, der beslutter, hvornår togene skal køre fra Struer.

Derfor har Enhedslisten stillet forslag om, at Arriva skal køre et tog fra Struer kl. 5.40 med ankomst til Århus kl. 7.29.

Jeg er enig i grundideen i forslaget, nemlig at det er vigtigt at sikre pendlerne en attraktiv betjening med kollektiv trafik. Jeg mener dog modsat, at et forslag om at genindsætte et specifikt tog, DSB's tidligere tog nr. 714, måske er at gå til yderligheder.

Det er der flere grunde til, men jeg skal her nævne de fire væsentlige.

For det første blev det ved tilrettelæggelsen af udbuddet under den tidligere regering besluttet, at udbuddet skulle håndteres med udgangspunkt i en såkaldt nettokontrakt.

For det andet har vi allerede indkøbt ekstra betjening i myldretiden til de udbudte strækninger. Det er bl.a. kommet strækningen mellem Århus og Viborg til gode. Ved tilkøbet har vi især skelet til, hvor mange passagerer der kører på de enkelte strækninger.

I den forbindelse må det erkendes, at skulle det have været relevant at købe yderligere myldretidstrafik på de udbudte strækninger, ville det ikke have været den yderste del af Århus-Struerbanen, altså strækningen mellem Skive og Struer, der ville stå forrest i køen. Det er faktisk meget få strækninger, der har et mindre passagergrundlag end Skive-Struer-strækningen.

Det må også for det tredje bemærkes, at Arriva vil køre et tog fra Struer kl. 5.22, der ankommer til Århus kl. 7.38, altså i forbindelse med mødetid kl. 08.00 – jeg mangler næsten en kasket, kan jeg mærke. Dette tog vil betjene strækningen mellem Struer og Århus i et omfang, der i højere grad svarer til DSB's hidtidige betjening med tog nr. 714. Dette tog kører som tidligere nævnt fra Struer kl. 5.40 med ankomst til Århus kl. 7.29. Arrivatoget har, som man vil bemærke, en længere køretid end DSB's gamle tog nr. 714. Det skyldes bl.a., at toget standser ved flere stationer.

Enhedslisten mener, at dette vil være en forringelse for pendlerne. Det undrer jeg mig over, da man mod en forlængelse af rejsetiden opnår fordelene ved, at toget bliver tilgængeligt for flere

pendlere, end tog nr. 714 var, så nogen entydig forringelse kan jeg i hvert fald ikke se.

For det fjerde er der en række mere tekniske forhold, der ikke gør det realistisk blot at genindsætte et tog i Arrivas gældende køreplan.

Samlet set mener jeg derfor, at der er et rimeligt grundlag for at afvise beslutningsforslaget.

Den fg. formand (Birthe Skaarup):

Så går vi over til ordførerrunden, og det er først hr. Flemming Damgaard Larsen.

Flemming Damgaard Larsen (V):

I Venstre mener vi ikke, at Folketinget skal behandle forslag med et sådan detaljeringsgrad, som der her er tale om. At Enhedslisten vil tvinge Folketinget til at lægge togkøreplaner i Danmark er altså at gå for vidt, alt for vidt.

Vi får vel alle som folketingsmedlemmer henvendelser fra borgere om togaftange hos DSB, som bør være anderledes. Dem afviser vi og henviser til operatøren, i dette eksempel DSB. I hvert fald kan jeg ikke finde et forslag, der har været behandlet her i salen, om, at DSB skulle ændre sine køreplaner til nogle helt konkrete minutafgange. Det ville også være fuldstændig vanvittigt, hvis 179 folketingsmedlemmer skulle sidde og stemme sig igennem hele DSB's og nu også Arrivas køreplan.

Der er altid stor sandsynlighed for, at der i en overgangsperiode, hvor der sker nyt og sker ændringer, vil være problemer med nøjagtig at tilpasse det tilbudte til behov, forventninger og efterspørgslen.

Kl. 17.35

Med den balance, der skal findes, vil Folketinget være det dårligst tænkelige forum at virkeliggøre dette i. Det må bero på den tætte kontakt og dialog, der må være mellem i dette tilfælde Arriva og de lokale togkunder.

Enhver fornuftig driftsherre vil naturligvis finde det niveau og den balance, der giver de fleste tilfredse kunder. Vi skal samtidig tænke på, at enhver potentiel togpassager på en given strækning naturligvis ikke kan få tilgodeset det individuelle behov, vedkommende har. Der må selvfølgelig som ved alle andre forhold her i samfundet, hvor service udbydes, vurderes, hvor flest mulige bliver tilgodeset.

Denne vurdering må Arriva følgelig foretage med behørigt udgangspunkt i de henvendelser og signaler, som selskabet modtager fra den stedlige befolkning, der har behov for og ønske