

om at benytte toget som transportmiddel samt ud fra anden tilgængelig viden.

For at glæde Enhedslisten har jeg alligevel konkret været nede at se på køreplanen for at vurdere substansen i Enhedslistens beslutningsforslag. Jeg kan da konstatere, at det, det hele drejer sig om, er, at Enhedslisten ønsker, at toget skal ankomme kl. 07.29 til Århus H frem for kl. 07.12, altså 17 minutter senere end Arrivatoget.

For de pendlere, der skal møde i Århus kl. 07.30, er den nye togplan en klar forbedring. Den nye køreplan er også en klar forbedring for de pendlere, der skal møde kl. 08.00 og har et bestemmelsessted i Århus, der ligger længere væk fra Århus H, end hvad der kan nås inden for 31 minutter. Nu kan alle pendlere, der skal videre fra Århus H, og som har en transporttid på op til 48 minutter, nå at være fremme til tiden. Altså flere pendlere, der har et mødetidspunkt kl. 08.00, kan nu nå at være fremme til tiden.

Jeg kan også konstatere, at hvor toget hidtil stoppede ved otte stationer fra og med Struer, inden det nåede Århus H, nu stopper ved 12 stationer fra og med Struer. Igen er der flere pendlere, der har stor glæde af den nye køreplan i forhold til den gamle. Med det her anførte må Venstre afvise beslutningsforslaget.

(Kort bemærkning).

**Keld Albrechtsen (EL):**

Både ministeren og Venstres ordfører har været inde på, at det er usædvanligt, at vi stiller beslutningsforslag vedrørende en bestemt togafgang. Det vil jeg gerne medgive.

Når vi gjorde det, var det, fordi vi følte, at det simpelt hen var nødvendigt at sætte fingeren på et afgørende tog, fordi køreplansforringelserne var så omfattende på den linje. Det medførte så rent faktisk også – vi kan i hvert fald se en tidsmæssig sammenhæng – at efter vi havde stillet dette forslag, ændrede Arriva rent faktisk køreplanen, men stadig væk efter vores opfattelse ikke således, at det blev godt nok. Derfor fastholdt vi forslaget i det håb, at vi kunne få en yderligere forbedring som følge af debatten her. Det håber jeg så at vi kan.

Det er f.eks. ikke rigtigt, at det er nemmere at nå frem kl. 08.00, det er faktisk blevet lidt svære-re at komme frem kl. 08.00, fordi man kommer lidt senere til Århus med Arrivaløsningen, så man kan ikke nå så langt rundt i Århus for at nå sit arbejde. Det vil jeg vende tilbage til.

Men det er derfor, vi har stillet forslaget, det er derfor, vi fastholdt at få førstebehandlingen,

og hvis den kan afføde, at vi får rettet yderligere på det, så har det jo gjort sin gavn.

(Kort bemærkning).

**Morten Homann (SF):**

Nu noterede jeg med stor glæde, at hr. Flemming Damgaard Larsen havde læst køreplaner forud for den her debat, og det er selvfølgelig glædeligt, at man kan få en kvalificeret debat på det grundlag.

Så må hr. Flemming Damgaard Larsen også kunne bekræfte, at der med Arrivas nye køreplan både kommer senere ankomsttid til Århus H og en længere transporttid, og at det samlet i hvert fald meget svært kan beskrives som en serviceforbedring.

Så hæfter jeg mig ved en anden ting i hr. Flemming Damgaard Larsens indlæg, nemlig at det, vi skulle som trafikpolitikere, var, at vi skulle prioritere indsatsen dér, hvor der er flest mulige, der kunne få gavn af det – i dette tilfælde toget. Er det Venstres holdning? For så er det klart, at konsekvensen af det må være, at så skal man ikke nødvendigvis overhovedet drive tog i yderdistrikterne.

Kl. 17.40

I SF har vi selvfølgelig det modsatte udgangspunkt, nemlig at det ikke nødvendigvis er et spørgsmål om, hvor der er flest hoveder, der kommer med toget. Selv om der ikke er så mange, der skal med toget, kan det være mindst lige så vigtigt for dem at møde på arbejde. Derfor kunne jeg meget godt tænke mig at høre hr. Flemming Damgaard Larsen uddybe, om det virkelig er Venstres holdning, at det udelukkende skal være antallet af passagerer, der afgør udbuddet af den kollektive trafik.

(Kort bemærkning).

**Flemming Damgaard Larsen (V):**

Jeg forstod ikke helt hr. Keld Albrechtsens bemærkninger omkring de kraftige køreplanforringelser, for jeg mener, at jeg påviste, at der rent faktisk med det pågældende tog, vi her har til debat, er sket forbedringer. Det kunne jeg påvise med flere ting, bl.a. at man nu stopper ved 12 stationer mellem Struer og Århus H, og ikke kun ved otte, som man gjorde i DSB-tiden.

Så til hr. Morten Homann: Det er klart, at der bliver en længere transporttid fra Struer til Århus H, når toget skal standse 12 gange frem for kun otte gange. Det kan jeg kun bekræfte.

Det sidste, hr. Morten Homann var inde på, var, om vi fra Venstres side mener, at der kun