

skal være kollektiv trafik, det hvor der er rigtig mange kunder. Det mener vi naturligvis ikke. Men det er klart, at der, hvor der er mange kunder, er der en større, og skal der være en større intensitet. Men selvfølgelig skal man også tilgode de steder, hvor der er færre kunder.

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Jeg synes, det er nyttigt, at vi får denne lille gennemgang. For lidt siden fik vi at vide, at det skulle være nemmere at nå frem til et mødetidspunkt kl. 8 i Århus. Men når man kommer senere til Århus, end man gjorde med DSB, selv om man skal tidligere med toget fra Struer, så får man altså en længere rejsetid, og samtidig vanskeligere ved at nå at komme på arbejde, medmindre arbejdspladsen ligger lige i nærheden af stationen i Århus.

Jeg sagde det kun, fordi vi fik at vide, at det skulle være en forbedring også med hensyn til at nå frem til arbejde i Århus, og det er det jo altså ikke. Jeg håber så, at hvis Venstres holdning har bygget på en misforståelse omkring de her ting, så kan Venstres holdning endnu nå at forandre sig.

(Kort bemærkning).

Morten Homann (SF):

Når det er Venstres holdning, at man også skal betjene folk med kollektiv trafik i yderområder, hvor der ikke er så mange passagerer, må jeg tage det som udtryk for, at Venstres ordfører ikke er enig med trafikministeren, når han afviser forslaget med henvisning til passagerantallet på strækningen mellem Struer og Skive, hvor han nævner en syv-otte passagerer. Jeg tror, det virkelig tal er en lille smule højere, men lade det ligge.

Til gengæld må jeg så bede Venstres ordfører om at opklare, om han er uenig med trafikministeren på det punkt.

Jeg skal samtidig også bede Venstres ordfører om at bekræfte, som det fremgår af et svar til Trafikudvalget, at det virkelige passagertal på den ydre del af strækningen – altså hele vejen mellem Viborg og Struer – er væsentlig større end det, man kan hive ud på et lille stykke mellem Skive og Struer, og hvis man kigger på antallet af mennesker, så er det væsentlig større end de tal, som trafikministeren er kommet med.

(Kort bemærkning).

Flemming Damgaard Larsen (V):

Jeg har ikke yderligere kommentarer til hr. Keld Albrechtsen, end det jeg var inde på før.

Til hr. Morten Homann kan jeg sige, at jeg er helt enig i de betragtninger ministeren kom med, at vi også på strækninger kan komme ned på så lille et antal passagerer, at man må se på, om det er betimeligt, at man kører den pågældende strækning.

Hvis der på en afgang kun er syv, allerhøjest otte passager, vil jeg godt være med til at stille mig tvivlende over for, om man skal køre.

Den fg. formand (Birthe Skaarup):

Så er det næste ordfører. Det er hr. Poul Andersen.

Poul Andersen (S):

Man skal være ærlig og redelig, også over for hr. Keld Albrechtsen.

Jeg må medgive hr. Keld Albrechtsen, at der har været problemer. Det er bare dybt beklageligt, at man har ment, at det var den eneste måde, man kunne få fokuseret på det på og få rettet op på det. Det skal jeg bare beklage. Det burde være en naturlig ting, at man havde en fornuftig dialog. Men lad det være sagt som indgang til det her, for det er også min egen oplevelse.

Kl. 17.45

Så skal jeg selvfølgelig takke for ministerens redegørelse omkring det her. Jeg ved også, der har været dialog den vej rundt, og at man har forsøgt at finde nogle løsningsmodeller.

Men vi skal altså ikke lave køreplaner her i Folketinget, for det er ikke det, vi er valgt til. Vi fastlægger serviceniveauet og sætter noget økonomi bagved. Køreplanen fastlægges efter behov i samarbejde med lokale og regionale trafikoperatører, selvfølgelig med inddragelse af de pendlere og de brugere, der er derude. Alt andet er jo fuldstændig galimatias. Det er jo her, den er kørt galt, for det er jo det, Arriva ikke har formået at gøre godt nok.

I sidste ende drejer det sig om dialog mellem ministeriet og operatøren. Jeg har selvfølgelig også fået henvendelser fra lokale og regionale trafikselskaber i forbindelse med køreplanstillrettelæggelsen og også fra pendlere, der har henvendt sig.

Men jeg må sige, at det altså ikke er os, men ministeren, der skal holde både Arriva og DSB og de andre til aftalerne. Derfor nej til det fremsatte forslag.