

Den fg. formand (Birthe Skaarup):

Så er det hr. Poul Fischer som ordfører.

Poul Fischer (DF):

Al ære og respekt for Enhedslistens store engagement, men med dette beslutningsforslag mener vi nok, at det kammer over.

Vi skal som folketingsmedlemmer ikke udarbejde køreplaner, men sørge for, at der er gode rammebetingelser og minimumsbetjening til udførelse af den kollektive trafik. Transportøren udarbejder herefter køreplaner, og det skal selvfølgelig ske i dialog med brugerne. I øvrigt har Arriva en afgang, der tilnærmelsesvis matcher beslutningsforslaget.

Med disse bemærkninger kan Dansk Folkeparti ikke tilslutte sig beslutningsforslaget.

Den fg. formand (Birthe Skaarup):

Så bliver det hr. Morten Homann som ordfører.

Morten Homann (SF):

Der er flere ordførere, der har været inde på, at det er ganske usædvanligt at skulle behandle et beslutningsforslag i Folketinget om konkrete togafgange. Det skal jeg gerne medgive.

Men situationen i Midt- og Vestjylland er også ganske usædvanlig lige nu efter Arrivas overtagelse af togdriften. De forringelser, der er sket af togdriften, ikke bare de forringelser, som er sket på grund af aflysninger, men også forringelser som følge af køreplanen, omlægningerne og de reduktioner, der er sket i den forbindelse, er meget store for folk, som skal til uddannelse og til arbejde, og det ser jo ikke umiddelbart ud til, at man er indstillet på at finde en ordentlig løsning på problemet.

Hvis ikke Trafikministeriet og de trafikudbydere, som man har entreret med, det være sig den ene eller den anden, er indstillet på at løse problemet, falder ansvaret jo i sidste ende tilbage på Folketinget. Det skal sikre, at der er en trafikbetjening, som gør, at også udkantsområderne kan hænge sammen rent trafikalt.

Så selv om det er ganske utraditionelt og egentlig burde være ganske unødvendigt at have en behandling af et sådan forslag i Folketinget, så vil jeg sige, at det løser nogle konkrete problemer, der er blevet skabt efter de seneste omlægninger i det her område.

På den baggrund må vi sige, at vi også fra SF's side vil gå positivt ind i behandlingen af det her beslutningsforslag. Vi synes, der kan være brug for at styrke den kollektive trafik, togtrafik-

ken, med en ekstra afgang nu, hvor den er blevet svækket, så adskillige mennesker har svært ved at passe uddannelse og passe arbejde på grund af noget så simpelt og noget, der burde være så teknisk som en køreplanomlægning. Men det får altså voldsomme konsekvenser i det virkelige liv. Derfor kan SF støtte beslutningsforslaget.

Fjerde næstformand (Margrete Auken):

Så er det hr. Martin Lidegaard som ordfører.

Martin Lidegaard (RV):

Det var uægtelig med en vis overraskelse, at vi i Det Radikale Venstre læste dette beslutningsforslag. Endnu større var vores overraskelse, da det ikke blev fulgt op med tilsvarende beslutningsforslag for Kystbanen og Thybanen og alle de andre baner, for det er, som om det kun lige præcis er togforbindelsen mellem Struer og Århus, som fortsat skal sikres bevarelse.

Men o.k. Vi kan forstå, at der ligesom er ganske særlige ting, der gør sig gældende på denne strækning, hvorimod andre stakkels togpassagerers forbindelser i resten af landet ikke må forventes at få Folketingets opbakning til fortsat at eksistere.

Vi synes ikke helt, det er Folketingets opgave at gå ned på dette niveau, og vi kan derfor ikke støtte forslaget.

Kl. 17.50

Fjerde næstformand (Margrete Auken):

Så er det fru Tove Videbæk som ordfører.

Tove Videbæk (KRF):

Formålet med beslutningsforslag nr. B 46 er af bevare et af de væsentligste pendlertog mellem Struer og Århus uændret, efter at Arriva Tog A/S begynder som operatør i området. Mere konkret drejer det sig om afgang fra Struer over Langå til Århus med ankomst i Århus kl. 7.29, og afgang skal som hidtil betjenes med IC3-tog. Man ønsker at bevare afgang, fordi den passer godt for pendlere med mødetid kl. 8.00.

I Kristeligt Folkeparti kan vi godt tilslutte os det principielle indhold af beslutningsforslaget, nemlig en god trafikbetjening for pendlere samt en styrkelse af den kollektive trafik også i det vestjyske, eller især i det vestjyske, efter at Arriva har overtaget driften efter DSB.

Imidlertid er det, så vidt vi kan vurdere, hverken realistisk eller særlig konstruktivt at opstille