

Den næste sag på dagsordenen var:

8) Første behandling af lovforslag nr. L 165: Forslag til lov om ændring af lov om buskørsel, lov om godskørsel og lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet. (Liberalisering af fjernbuskørsel og sammenlægning af Persontrafikrådet og Vejtransportrådet).

Af trafikministeren (Flemming Hansen).
(Fremsat 20/3 2002)

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Flemming Damgaard Larsen (V):

Venstre støtter lovforslaget om liberalisering af fjernbuskørsel og sammenlægning af Persontrafikrådet og Vejtransportrådet.

Venstre hilser med meget stor glæde, at det nu endelig lykkes at få skabt grundlag for, at der gives borgerne et bedre og mere alsidigt trafikudbud, end det er tilfældet i dag.

I et dynamisk samfund, der hele tiden er i udvikling og i stadig bevægelse, er det meget vigtigt, at der er så varieret et udbud af transportmuligheder som overhovedet muligt, et udbud, der giver gode og reelle valgmuligheder for den enkelte til at lade sig transportere på den mest hensigtsmæssige måde i forhold til vedkommendes behov og ønsker, et udbud, der giver et godt kvalitativt og kvantitativt kollektivt trafiktilbud.

Hertil kommer, at udenlandske erfaringer viser, at flere fjernbusser forbedrer den samlede kollektive trafik og samtidig tiltrækker et større passagergrundlag til den kollektive trafik. Fjernbusser bidrager derfor til øget mobilitet i samfundet.

Altså: Flere fjernbusser tager dels passagerer fra privatbilismen og skaber dels et nyt marked af rejsende, som ikke ville have rejst uden fjernbusser.

Erfaringer fra England og Sverige, der henholdsvis har en totalt liberaliseret fjernbustrafik og har en ret så liberal ordning, viste ved overgangen fra det, vi kender i Danmark, og til den nye ordning, at op til 25 pct. af fjernbuspassagerne kom fra bilen, og op til 25 pct. var nye rejsende, som uden fjernbussernes tilstedeværelse ville have afstået fra at rejse. De nye rejsende kom fra lavindkomstgrupper som bl.a. stude-

rende, pensionister og personer på sociale ydelser.

Liberaliseringen er naturligvis også en fordel for busoperatørerne, der således får et større og mere fleksibelt marked at operere på. Det giver bl.a. driftsøkonomiske fordele og mulighed for en bedre udnyttelse af et meget dyrt materiel.

Kl. 15.20

Det valg, der skal foretages om, hvor der er behov for fjernbuskørsel, er busvognmændene, som bærer den økonomiske risiko og har den daglige kontakt med markedet, bedst til at foretage, langt bedre end et centralt kontor.

For pendlerne vil lovforslaget også have en positiv virkning. I dag er det sådan, at mange pendlertog har for lille kapacitet, altså at mange pendlere må stå op i togene, som vi også har hørt under den foregående debat. Den konkurrence, som lovforslaget medfører, og den øgede kapacitet, der skabes, vil givet forbedre forholdene for pendlerne.

To forhold i lovforslaget vil jeg godt give et par ord med på vejen. Det ene er, at det er vigtigt at sikre, at der ikke gives offentlig støtte til fjernbusruter, der drives på et liberaliseret marked. Venstre er således enig med høringsudtalelsen fra Danske Busvognmænd.

Det andet er den store fordel for både passagerer, busvognmænd og amtslige trafikselskaber, at der kan indgås aftaler mellem busoperatøren og lokale eller regionale myndigheder om udførelse af lokal eller regional kørsel på ruten. Det er også en af de fordelagtige smidigheder, der er indbygget i lovforslaget.

Afslutningsvis vil jeg sige, at den liberalisering og afregulering, som er hensigten med lovforslaget, støtter Venstre således varmt. Venstre vil give lovforslaget en meget positiv behandling under udvalgsbehandlingen, hvor vi også er parate til at drøfte gode elementer fra hørings svarene. Jeg tænker især på de positive bidrag fra Danske Busvognmænd.

(Kort bemærkning).

Morten Homann (SF):

Jeg vil gerne høre fra Venstres ordfører, hvad årsagen er til, at man støtter det her forslag vel vidende, at der er et forsøg i gang med en udvidelse af fjernbusdriften, som skulle løbe frem til år 2004. Hvorfor ikke afvente de erfaringer, man kan gøre sig, ikke bare i Sverige og England, men faktisk også i Danmark, før man lægger sig fast på, hvilken model man skal benytte sig af?

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Ja, nu lagde jeg mærke til, at hr. Flemming Damgaard Larsen var inde på spørgsmålet om de engelske erfaringer. Jeg forstår sådan set slet ikke, at man som ordfører for det her forslag tør begive sig ind i de engelske erfaringer. For hvis der er noget, der taler imod det her forslag, så er det da den måde, selskaber, som bl.a. Arriva, har brugt busserne til at underminere togdriften med.

Det er jo en almindelig erfaring. Arriva har også fået bøder i England for at anbringe busruter, der konkurrerer med deres egne togruter. Så underminerer man togruterne, lader være med at sætte tilstrækkelig mange tog ind. Til sidst risikerer man så, at togruten simpelt hen bortfalder. Vi kan meget vel risikere med det her forslag, at det bliver konsekvensen i Vestjylland.

Derfor synes jeg unægtelig, det er dristigt, og jeg vil godt spørge, om Venstres ordfører er fuldstændig bekendt med, hvordan et selskab som Arriva har brugt kombinationen af buskørsel og togekørsel i England.

(Kort bemærkning).

Flemming Damgaard Larsen (V):

Til hr. Morten Homann vil jeg sige, at de erfaringer, vi har både fra Sverige og England, som jeg omtalte, danner fuldt grundlag for, at vi gerne vil gennemføre dette lovforslag.

Så er det også således, at der i lovforslaget er indbygget en passus om, at i der 2005 bliver foretaget en evaluering, hvor vi så ser på det samlede område. Så der er altså taget højde for de ting.

Til hr. Keld Albrechtsen vil jeg sige, at jeg særdeles godt kender de engelske erfaringer, også på min egen krop. Jeg tilbringer ca. en måned om året i England, hvor jeg både bruger den kollektive trafik, tog og busser og fjernbusser, og det kører upåklageligt. Det har jeg virkelig gode erfaringer med, specielt efter at Arriva har overtaget det.

Jeg var også meget i England under den gamle ordning, men efter at Arriva har overtaget det, er serviceniveauet blevet højnet betydeligt, og der er et godt samspil imellem togdriften og busdriften nu i de områder af England, hvor jeg tilbringer en stor del af min tid.

Kl. 15.25

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Jeg vil godt nok sige, at det er et af de mest offensive og dristige debatindlæg, jeg nogen sinde har hørt fra den her talerstol. Årsagen, til at Arriva får bøder, er åbenbart, at det går helt ufatte ligt fantastisk godt med Arrivas drift i England. Det er altså årsagen til, at den britiske stat hele tiden må give selskabet bøder.

Men det bringer mig så til det spørgsmål, som jeg forsøgte at få svar på, som jeg godt vil spørge ind til en gang til: Er det sådan, at det, der i virkeligheden er perspektivet og grunden til begejstringen hos Venstres ordfører, er udsigten til, at man først kan få udliciteret en række strækninger i Vestjylland til Arriva og så åbne mulighed for, at Arriva også kan etablere buslinjer tværs hen over Jylland og dermed få mulighed for at trække passagererne væk fra de tog, man har udliciteret, og over til de busser, som man så vil kaste ind for langsigtet at sætte sig på den drift?

Er det det, der er perspektivet og den egentlige skjulte dagsorden bag ved det her forslag? Det har jeg en meget kraftig mistanke om at det er.

(Kort bemærkning).

Morten Homann (SF):

Jeg har bemærket, at der er en klausul om, at man skal tage forslaget op til overvejelse i 2005. Det undrer mig bare, at når man nu har et forsøg kørende, nemlig netop det forsøg med fjernbusserne, og man har en aftale om at evaluere det, hvorfor så ikke bruge den ekstra sikkerhed, det er at benytte sig af de erfaringer, som man har netop fra den danske situation og det danske trafikmarked? Jeg kan ikke forstå, hvorfor man ikke vil benytte sig af en viden og de erfaringer, man kan få lige netop fra Danmark, før man kaster sig ud i noget som det her.

Så vil jeg også godt have Venstres ordfører til at bekræfte, at han ikke ser nogen interessekonflikt i, at det samme selskab principielt set kan komme til helt frit at drive en fjernbusrute, som det kan lægge oven i den togrute, den driver i forvejen. Det ser Venstres ordfører altså ingen interessekonflikt i.

(Kort bemærkning).

Flemming Damgaard Larsen (V):

Det er et skræmmebillede, hr. Keld Albrechtsen prøver på at stille op dér, og det er slet ikke det, der er hensigten med lovforslaget, og det er heller ikke derfor, at Venstre støtter det. Vi er inter-

esseret i, som jeg sagde i min ordførertale, at der er så varieret et udbud som overhovedet muligt for den enkelte borger til at kunne lade sig transportere med tog, bus eller på anden måde. Og det er det synspunkt, lovforslaget vil styrke. Og det ser vi frem til. Vi har ingen formodning om, at der vil opstå den skræmmesituation, som hr. Keld Albrechtsen omtalte.

I øvrigt er det også således, at Arriva på den jyske længdebane til en vis grad vil indstille buskørslen og overføre transporten til jernbanen, så det viser bare noget om, at det ikke er den vej, det skal gå.

Til hr. Morten Homann kan jeg sige, at vi overhovedet ikke ser nogen konflikt, som jeg har været inde på. Vi ser overhovedet ikke nogen konflikt i, at det er det samme selskab, der skal transportere. Det, det handler om, er at få et så varieret udbud som overhovedet muligt for den enkelte borger.

Formanden:

Så er det hr. Peder Sass som ordfører.

Peder Sass (S):

Dette lovforslag er helt i tråd med den liberaliseringstanke og den ideologi, som VK-regeringen står for. Men lad mig med det samme slå fast: I Socialdemokratiet er vi enige i, at der er behov for at se nærmere på fjernbuskørslen i Danmark, og at vi får åbnet op for flere ruter end de eksisterende.

Når dette er sagt, så skal vi sikre os, at vi ikke i liberaliseringens hellige navn og VK-regeringens ideologiske korstog får givet frit løb for alt og alle, så vi hver måned åbner for en ny busrute og derefter må lukke for to andre busruter.

Dog ser vi i forslaget en mulighed for, at det kan give borgerne en bedre vifte af muligheder for persontransport over lange afstande som supplement til vores tog.

Så til selve forslaget: Socialdemokratiet ønsker en klarere definition af fjerntrafik, og dette vil vi tage op under selve udvalgsarbejdet. Vi ønsker at få præciseret rutelængder, hvor vi gerne ser f.eks. et mindste afstandskriterium på 200 kilometer og at få fastlagt et antal ture, der mindst skal køres om ugen og altså ikke kun én gang om ugen, som der står i lovforslaget. Vi er enige i, at der for at opnå tilladelsen skal køres i en periode af mindst 6 måneder.

Kl. 15.30

Endvidere synes vi i Socialdemokratiet, at det bør præciseres, hvordan den lokale og regionale

buskørsel skal kombineres med fjernbuskørslen. I den forbindelse ser vi gerne, at der dels etableres opsamlingssteder nær offentlige transportmidler og på parkeringspladser langs motorveje, dels etableres terminalfaciliteter i Københavnsområdet, således som vi i øvrigt har set, at der positivt er svaret i de høringssvar, vi modtog i går.

Men vi er generelt betænkelige ved, at staten vil åbne for buskørsel uden nogen form for forudgående behovsanalyse eller konsekvensbeskrivelse, som der lægges op til i forslaget. Vi må dæmme op for, at det ikke bliver alles kamp mod alle om at få de bedste holdepladser så tæt som muligt på torve og på banegårdspladser. Hvordan har ministeren tænkt sig at løse det problem i liberaliseringens navn?

Socialdemokratiet mener, at der må være mulighed for at indbygge en eller anden form for grænse for, hvor mange fjernbusruter der dog kan komme.

I forhold til den øvrige kollektive trafik, og her tænker jeg især på togtrafikken, skal vi i forbindelse med udformningen af dette forslag sikre, at togtrafikken fortsat kan opretholdelse, idet tog netop er hurtigere og sikrere end busser, og de forurener mindre.

Samtidig ønsker vi i Socialdemokratiet at medvirke til, at tyndt befolkede områder ikke lades i stikken med hensyn til muligheder for den kollektive transport, og jeg vil gerne høre, om trafikministeren har gjort sig nogen tanker herom, således at netop de tyndt befolkede områder ikke rammes med dette her lovforslag.

Socialdemokratiet har ingen betænkeligheder ved regeringens planer om at sammenlægge Persontrafikrådet og Vejtransportrådet.

Med disse bemærkninger kan Socialdemokratiet støtte lovforslaget til videre behandling.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Jeg har to små spørgsmål:

Betragter Socialdemokratiet ikke fjernbusser som kollektiv trafik?

200 km må være minimum. Hvis jeg husker rigtigt, er der jo fra Lolland-Falster til København 170 km. Selv, om den opfylder alle andre betingelser, vil det så ikke kunne lade sig gøre at køre fjernbus der?

(Kort bemærkning).

Peder Sass (S):

Til det første spørgsmål: Jo!

Til det andet spørgsmål: Når jeg har nævnt de 200 km, er det som et forhandlingsoplæg. Vi kan drøfte videre i udvalget, om det ikke kan være hensigtsmæssigt, at der er en eller anden kilometergrænse, frem for at der ingen kilometergrænse er. 200 km er et eksempel, som vi kan forhandle videre om.

Poul Fischer (DF):

Det fremsatte lovforslag nr. L 165 hilses velkommen af Dansk Folkeparti. Lovforslaget, der handler om liberaliseringen af rutekørsel over mere end to amter eller hovedstadsområdet og en tilstødende amtskommune, er et længe efterspurgt lovforslag både af bruger- og operatørsidde.

Der er ingen tvivl om, at ruter, der oprettes, for det meste vil have København som endestation. Det er derfor vigtigt, at staten i samarbejde med Københavns Kommune fremskaffer de nødvendige terminalfaciliteter centralt beliggende i København.

Toamtsreglen for fjernbusser lyder besnærende, men da amter som bekendt er af meget forskellig størrelse, burde der indføres en kilometergrænse på f.eks. 100 km.

Som sagt hilser vi en liberalisering velkommen, men det fremsatte forslag er for liberalt. Såfremt det vedtages i sin nuværende form, bliver det det vilde vesten. Der skal noget styring til, hvis det skal blive til glæde og gavn for forbrugerne og vognmændene og dermed for samfundet som helhed.

Operatørerne på dette marked skal være private. Der skal ikke kunne deltage operatører, der understøttes af offentlige midler, hvad enten det drejer sig om kommunale, amtskommunale eller statslige midler. Det skal være private firmaer, der for egen regning og risiko vil gå ind på dette marked. Vi skal ikke igen opleve en Combussag. Derfor bør der tages højde for det i den endelige lov.

Lovforslaget lægger op til en total liberalisering, således at forstå, at antallet af operatører er helt frit, og det er at gå for vidt.

Kl. 15.35

I hørings svarene kan vi se, at det bl.a. foreslås, at man anvender de internationale regler om buskørsel, hvorefter de to første operatører tildeles rutetilladelse, og tillader man yderligere operatører, sker det efter en behovsanalyse.

Ruter, hvor DSB forefindes, burde betragtes som den ene operatør, og yderligere operatører kan så tildeles en tilladelse under forudsætning

af, at ruteplaner ikke kolliderer med allerede eksisterende operatørers ruteplaner.

Endelig kunne det være et krav til de attraktive ruter, at der blev foretaget en baglandsbetjening. Et eksempel: En rute mellem Odense og København kunne starte i Assens og gå over Fåborg til Odense. Det ville samtidig styrke den kollektive trafik i det bagland, hvor banen ikke opererer.

Lovforslaget lægger op til mindst en ugentlig afgang. Det er for lidt. Som udgangspunkt bør der være tale om mindst en daglig dobbelttur. Det er absolut i forbrugernes interesse, at der er kontinuitet i køreplaner, og med en tvungen baglandsbetjening bør der kunne oprettes ruter, der er bæredygtige.

Når Dansk Folkeparti foreslår den ovennævnte styring, kan man naturligvis ikke komme uden om at skulle evaluere og vælge blandt operatører, der bejler til samme rute. Der bør derfor evalueres ud fra forskellige kriterier: økonomisk sikkerhed hos operatører, kvaliteten af busser, køreplaner, takster m.m. Man må igen den øvelse, hvis vi skal have et system, der skal bære fremover, ligesom der under udvalgsbehandlingen bør ses på moms- og takstproblematikken på Storebælt og indsættelse af yderligere kapacitet på bestemte tidspunkter.

Dansk Folkeparti ser frem til udvalgsbehandlingen, og endelig kan Dansk Folkeparti tilslutte sig sammenlægningen af Vejtransportrådet og Persontrafikrådet.

Kaj Ikast (KF):

Det Konservative Folkeparti kan støtte sammenlægningen af Vejtransportrådet og Persontrafikrådet. Det er en naturlig udvikling, og den går vi ind for.

Når vi nu bedømmer kollektiv trafik og ser de resultater, de har haft i de andre nordiske lande, eksempelvis Sverige, må vi nok erkende, at fjernbustrafikken i Danmark har været holdt tilbage i for mange år.

Vi må betragte fjernbustrafikken som en kollektiv trafik på lige fod med jernbanen og anden kollektiv trafik. Det vil sige, at det udspil, som ministeren er kommet med her, kan måske godt siges at være lidt svagt, men jeg vil gerne takke ministeren for det. Her får udvalget lejlighed til at finde løsninger, som kommer til at passe til danske forhold, og det er jo det, udvalget har bedt om under de forhandlinger, der har været indtil nu.

Det vil jeg gerne takke ministeren for, da det giver en mulighed for, at vi kan få alle synspunkter samlet, så det her kan blive en succes, og det vil jeg gerne sige tak for.

Morten Homann (SF):

I SF er vi positive over for at bruge fjernbusser som supplement til DSB's kollektive trafik og som supplement også til de muligheder, som den amtslige trafik giver. Så vi er positive over for også at udvide brugen af fjernbusser i forhold til i dag.

Jeg synes, det her forslag meget godt illustrerer, at én ting er at ønske, at man får flere frie valgmuligheder som borger i det her land, f.eks. når det drejer sig om transport, men en anden ting er at stå på liberalisering som idé. De to ting er ikke nødvendigvis det samme, og de to ting hænger ikke nødvendigvis sammen.

Jeg synes, der er lidt for meget liberaliseringsideologi i det her forslag og lidt for lidt af det, som drejer sig om at give nogle faktiske valgmuligheder for borgerne i Danmark. Jeg synes, der er gået for meget ideologi i det, og det vil vi selvfølgelig gerne prøve at være med til at rette op på i SF.

Man skal f.eks. tænke på, at hvis man bare vælger denne her liberaliseringsløsning, som ministeren lægger op til, så vil man stå i en situation, hvor man ikke vil kunne give en garanti for, at det her frie valg og de valgmuligheder også gælder for folk, som bor i yderområderne af landet. Man ville kunne risikere at få en konkurrence på de mere profitable strækninger, hvor der er mange passagerer, og hvor det med at få kollektiv trafikbetjening af den ene eller anden slags altså er forbeholdt folk, som bor i de mere tætbefolkede egne af landet.

Kl. 15.40

Det vil også være skadeligt for valgmulighederne i forhold til de forskellige former for trafik, at man ikke nødvendigvis kan sikre sig, at man får den kvalitet og den komfort, som toget i alle tilfælde tilbyder, hvis man får den her interessekonflikt, hvor det samlede selskab kan administrere den samme linje både med tog og med busser og har de interessekonflikter, som kan komme ud af det. Man vil altså godt kunne få ud som resultat, at de borgere, som bor i det område, altså ikke får den mulighed, at de kan vælge imellem en busløsning og en togløsning med de kvalitets- og prisforskelle, det giver.

Af hensyn til at man skal kunne planlægge trafikken overordnet, synes jeg ikke, der er no-

gen grund til, at man skal fjerne en behovsvurdering, når det drejer sig om fjernbusser. Men det er selvfølgelig rigtigt, at denne her behovsvurdering skal blødes op i forhold til, hvordan tingene er i dag, sådan at man også kan åbne mulighed for, at man kan udbyde ruter på togbetjente strækninger. Der er heller ikke nogen grund til, at man fortsat skal have en eller form for loft over, hvor mange ruter der kan sendes i udbud.

Så jeg tror godt, man kan finde en løsning, hvor man kan åbne for at bruge fjernbusruter noget mere, men bruge dem, sådan at de giver valgmuligheder til folk, i stedet for bare at bruge dem som liberaliseringsideologi.

Jeg synes, at det er positivt at gå ind i denne her diskussion. Jeg vil endda sige, at der jo kan være nogle særlige behov for at udbyde nogle ekstra ruter, som liberaliseringen ikke vil kunne stå for, at man vil kunne se, at der er nogle steder i landet, hvor der ikke er togbetjening, hvor der ikke umiddelbart er mulighed for, at man ved en simpel liberalisering kan sørge for at lokke andre udbydere til, men hvor man faktisk politisk synes, at det kan være en god idé, at mennesker i en bestemt egn af landet også kan få mulighed for fjernbusbetjening til f.eks. hovedstadsområdet.

I den situation kunne der da godt være en pointe i at gå ind målrettet og udbyde en fjernbusrute og så finde den finansieringsmodel, som hører til, sådan at man går skridtet videre og siger: Hvis det her drejer sig om at skabe valgmuligheder for folk, så kan liberaliseringen måske ikke engang garantere de ruter, som der er brug for, og man må så til at bruge nogle mere politiske modeller for at sikre, at folk får de fri valgmuligheder.

Til slut vil jeg sige, at vi i SF ikke har de store indvendinger imod, at de to råd bliver lagt sammen. Det synes vi er en fornuftig løsning.

Samlet set synes vi, det er fornuftig, at man åbner for fjernbusruter, men vi synes, at ministeren under udvalgsarbejdet skulle lytte til, hvordan man kunne få drejet forslaget i retning af at skabe flere valgmuligheder i stedet for bare at skabe liberalisering for liberaliseringens egen skyld.

Martin Lidegaard (RV):

Det Radikale Venstre er positiv over for begge elementer i forslaget.

I forhold til at liberalisere buskørslen virker det fornuftigt at skabe mere konkurrence og

gøre det mindre besværligt og bureaukratisk at få et bredere kollektivt trafikudbud over længere afstande, så det kan vi kun støtte. Forhåbentlig vil det ikke kun skabe mere konkurrence for de eksisterende kunder, men også være med til samlet at trække flere trafikanter over i den kollektive trafik.

Derfor er vi enige med Hovedstadens Udviklingsråd, der påpeger, at nye operatører skal kunne tilslutte sig informationssystemer, rejseplanlægning og rejsekort, ligesom vi synes, at vi under udvalgsarbejdet grundigt skal overveje, hvordan vi sikrer, at de fremtidige ruter spiller sammen med anden form for kollektiv trafik, f.eks. gode terminaler, så vi ikke får anarki, men netop de bedste samlede løsninger. Jeg håber, at ministeren her vil give et tilsagn om at tage dette hensyn og undersøge mulighederne, så det kan komme med i den endelige lovgivning.

Med hensyn til sammenlægningen af Persontrafikerådet og Vejtransportrådet er det et forslag, vi støtter. Som vi har sagt ved andre lejligheder, har vi principielt ikke noget imod at kaste et kritisk lys på råd og nævn, og vi glæder os over det, når der er saglige begrundelser. Så vidt vi kan vurdere, giver det fin mening at lægge de to råd sammen, da de har overlappende funktioner og begge betjenes af Færdselsstyrelsen.

Det Radikale Venstre kan altså som udgangspunkt støtte lovforslaget.

Keld Albrechtsen (EL):

Den eksisterende lovgivning giver jo mulighed for at give tilladelse til fjernbuskørsel, hvis der er foretaget en vurdering af behovet for den ansøgte rute og taget hensyn til, om behovet vil kunne dækkes ved anvendelse af de bestående kollektive trafikforbindelser, altså først og fremmest tog.

I dag er det jo sådan i lovgivningen, at hvis der ikke er behov for at indsætte en fjernbus, ja, så skal der heller ikke indsættes en fjernbus. Det er jo eklatant fornuftigt, at der er den behovsvurdering i den eksisterende lovgivning, og når det er fornuftigt, så er det jo fornuftigt af to grunde:

Kl. 15.45

For det første er der altså et miljøhensyn at tage, og den mest miljørigtige transportform er toget. Derfor er det ud fra et miljøsynspunkt en meget dårlig ting, hvis det af hensyn til nogle vognmandsinteresser kan lykkes for regeringen at få flyttet passagererne væk fra DSB og over til nogle private vognmænd.

Jeg kan godt se en ideologisk begrundelse hos Venstre og De Konservative, for de er jo vognmændenes repræsentanter på Tinge. Det er klart nok, at der er nogle interesser, der skal varetagelse, og det er legitimt nok, især hvis man åbenlyst står ved det; men miljømæssigt fornuftigt er det altså ikke, må man sige. Det svækker også Danmarks muligheder for at opfylde sine forpligtelser efter Kyotoprotokollen, og det er i øvrigt karakteristisk, at en meget stor del af de forslag, regeringen kommer med på miljø-, energi- og transportområdet, gør det dag for dag vanskeligere og vanskeligere for Danmark at leve op til sine CO₂-forpligtelser. Det vil dette forslag også gøre, og også samfundsøkonomisk set er det et dårligt forslag, for der er ingen samfunds-mæssig fornuft i, at der bruges flere ressourcer på en transport, der ikke er behov for.

Derfor vil vi sige fra Enhedslistens side, at vi vil gerne være med til, som SF nævnte, at der etableres en fjernbus de steder, hvor der ikke er nogen tog, og hvor der er brug for en fjernbus; det er helt sikkert. Men hvis det er det, man ønsker, behøver man jo ikke at ændre loven. Jeg har forstået, at det tillader den eksisterende lovgivning, det kan man sagtens allerede, så det er jo, kan jeg sige til SF's oplysning, ikke nogen begrundelse for at stemme for regeringens lovforslag.

Så vil jeg sige om de ønsker, som nogle partier har fremsat om ændringer af lovforslaget, at Enhedslisten kan ikke medvirke til at gennemføre lovforslaget. Men Enhedslisten er naturligvis indstillet på, hvis der kan være et flertal for det her i Folketinget, at medvirke til at stille ændringsforslag, som afbøder nogle af virkningerne af forslaget. Deri ligger ikke et tilsagn om at stemme for det endelige resultat, men vi medvirker gerne undervejs til at gøre det mindre slemt ved hjælp af ændringsforslag, og jeg forstod det sådan, at der var nogle ændringsforslagsønsker fra Dansk Folkeparti og Socialdemokratiet og formentlig også fra SF, og det kunne jo tegne det mønster, at et flertal ikke fuldstændig kunne fjerne forslaget, hvilket vi helst så fra Enhedslistens side, men dog i hvert fald begrænse ulykken.

Hvis det er muligt i udvalget at nå frem til sådanne ændringsforslag, vil Enhedslisten selvfølgelig medvirke til dem; det vil jeg gerne give tilsagn om. Jeg lagde mærke til en kilometergrænse, som hr. Sass var inde på, og den kilometergrænse kunne i hvert fald være med til at forhindre, at det problem, der kunne opstå, ved at Ar-

riva udnyttede bus og tog parallelt i Jylland, ikke kunne opstå. Den slags ændringsforslag vil jeg give tilsagn om, at Enhedslisten godt vil medvirke til.

Men vi ser altså helt generelt ikke noget behov for dette forslag. Det går sådan set kun i den gale retning, og jeg tror, ministeren vil kunne bekræfte, at der er tale om et stykke borgerlig ideologi, som skal gennemføres for at markere liberalismens banner fra regeringspartiernes side.

(Kort bemærkning):

Kaj Ikast (KF):

Nu er det jo meget sjældent, man kan få lejlighed til at fange hr. Keld Albrechtsen på det forkerte ben, men hr. Keld Albrechtsen kom til at sige, at den borgerlige regering havde et dårligt miljømæssigt forhold.

Jeg vil gerne spørge: Var det ikke hr. Keld Albrechtsens parti, der indførte, at der skulle være dieseltog i Danmark og ikke eltog, hvor den borgerlige regering hele tiden havde satset på eltog? Lige pludselig skulle vi gå over til udelukkende at købe dieseltog, sammen med SF og Socialdemokratiet lavede man det forlig.

Og så forstår jeg ikke helt, hvad forskellen er på dieslbusser og dieseltog. De er begge to kollektive trafikmidler, og de er begge to diesel-drevne. Diesebilerne er normalt af nyere årgang, fordi de udskiftes hvert fjerde år, hvorimod togene bliver udskiftet hvert 20. år. Kan hr. Keld Albrechtsen ikke forklare mig forskellen?

Kl. 15.50

(Kort bemærkning):

Keld Albrechtsen (EL):

Det kan vi jo få belyst i udvalget, men forskellen er den enkle, at hvis man har nogle tog, som kører i forvejen, gælder det jo om at sikre, at de også bliver brugt, og at man ikke etablerer et konkurrerende system.

Uanset om det er el eller diesel, eller hvad det er, er selve produktionen af en bus energikrævende, og det er dobbelt energikrævende, hvis der på en strækning, hvor der kun er brug for at køre med tog, samtidig skal køre en bus ved siden af, så de skal dele passagererne imellem sig. Det tror jeg godt hr. Kaj Ikast kan se.

Jeg skal ikke gå ind i diskussionen om, hvorvidt tog er mest energiøkonomiske med el eller med diesel. Det er en større sag, og det vil nok kræve formandens tilladelse at gennemføre en drøftelse af det her i dag, men det er sådan set heller ikke det, sagen drejer sig om.

Formanden:

Men under udvalgsarbejdet er det jo udmærket.

Fru Tove Videbæk.

Tove Videbæk (KRF):

Yderligere liberalisering af fjernbuskørsel er ikke noget, som i første omgang afskrækker Kristeligt Folkeparti, men vi er meget optaget af metoden eller udstrækningen af liberaliseringen.

Vi kan godt være lidt bekymrede, hvis det er en total liberalisering, der er tale om, og det i den sidste ende kunne resultere i, at den kollektive personbefordring på skinner ville blive økonomisk nødlidende og få behov for yderligere offentlige tilskud. Der er yderligere den vinkel i sagen, at p.t. går intentionerne i EU jo på at få flyttet mest mulig transport over på skinner eller til vand. Hvis en total liberalisering resulterer i mere vejtrafik, flere fjernbusser og færre tog, ja, så går vi jo sådan set i Danmark i den modsatte retning af, hvad intentionerne er i EU.

Disse vinkler vil vi gerne gå ind i udvalgsarbejdet med. Vi vil gerne være med til at diskutere yderligere og bedre muligheder for fjernbuskørsel, men en total liberalisering er vi nok lidt betænkelige ved. Men vi går gerne ind i et positivt samarbejde om sagen i udvalget.

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Det er ikke, fordi jeg skal gå ind for auktionsprincippet i Folketinget, men der var 90 pct.s tilslutning til det sidste forslag, og nu konstaterede jeg 98 pct.s tilslutning, og det er jeg utrolig glad for.

Jeg er glad for den åbenhed, som alle ordførerne har vist, og jeg kan kvittere med at sige, at en minister skal naturligvis være åben over for alt, hvad der sker under udvalgsarbejdet. Det siger sig selv, det er en del af det parlamentariske system.

Jeg har ikke lagt skjul på over for alle, jeg har talt med om dette lovforslag, at vi er endog meget åbne i Trafikministeriet, for vi tror, vi har fundet de vises sten, men vi er godt klar over, at der kan ske forbedringer. Det tror vi faktisk der kan, og jeg synes også, nogle af indlæggene i dag har peget på det. Det synes jeg er meget, meget godt. Jeg synes endda, indlæggene og svarene har været så positive, at man i virkeligheden kan undre sig over, at tingene ikke er indført for længst. Når 98 pct. af Folketinget siger ja til et forslag, kan man undre sig over det, men jeg er i hvert fald meget, meget glad for det.

Jeg synes, der har været rejst nogle generelle problemer om afsætningsstederne, altså det at afsætte folk og optage folk i Københavnsområdet. Det fremgår også af høringsssvarene, at det skal vi have belyst. Flere, bl.a. hr. Peder Sass, talte også om afstandskriterier, og det er jeg åben over for at diskutere.

Den eneste lille smule malurt, jeg har, er til hr. Albrechtsen, og det kan ikke undre. Hr. Albrechtsen havde det synspunkt, som er lodret forkert, at det er vognmandsinteresser, regeringen ønskede at varetage. Vi har ikke noget imod, at det går godt for vognmændene, bestemt ikke, men det er forbrugernes interesser, vi ønsker at varetage. Det er alene forbrugernes interesser, og det er derfor, vi har lavet lovforslaget, netop for at de kan få nogle flere alternativer til den kollektive trafik, der allerede findes, altså mere kollektiv trafik. Jeg håber, hr. Martin Lidegaard hører efter – mere kollektiv trafik, sagde jeg.

Hr. Flemming Damgaard Larsen spurgte, om det giver øget mobilitet. Jeg synes, eksemplerne fra Norge og Sverige viser – og det er også noget, jeg vil bede fru Videbæk om at høre efter – at 25 pct. af de nye rejsende i Sverige og Norge, der gik over til fjernbusser, kom fra bilerne. Dermed opfylder vi jo et af de ønsker, som fru Videbæk havde, og det synes jeg er meget interessant.

Kl. 15.55

Hr. Peder Sass siger, at der er noget ideologi i forslaget. Ja, det er der bestemt, og det er vel en ærlig sag. Men det var endnu mere ærligt, at hr. Peder Sass alligevel sagde ja til forslaget, og det er jeg selvfølgelig glad for.

Hr. Peder Sass var som sagt inde på definitionen af afstande, og det synes jeg vi skal diskutere meget. Der fremgår af lovforslaget noget om, at hvis man bor i hr. Peder Sass' amt, kan man ikke bruge systemet, fordi Roskilde Amt rent busmæssigt indgår som en del af Storkøbenhavn, og det vil jeg gerne kigge på. Jeg vil være positiv over for, at udvalget kigger på det, for det er der da bestemt noget fornuft i.

Så talte hr. Peder Sass om de tyndt befolkede områder, og her synes jeg faktisk, hr. Poul Fischer havde en god betragtning. Han brugte et spændende ord, der hedder baglandsbetjening, og det må jo være oplagt under udvalgsarbejdet at se på, om det er noget, man kan gøre noget ved.

Så havde hr. Poul Fischer nogle betragtninger, som jeg er bekendt med, om liberalisme: Skal man bare give frit slag? Det er det, vi lægger op

til i lovforslaget. Vi har ikke rigtig i ministeriet kunnet finde andre løsninger, men vi har faktisk tænkt meget på det, fordi jeg har stillet mig selv spørgsmålet: Hvem skal afgøre, hvor meget behov der er for en rute fra X til Y? Er det ministeren, der skal gå ud med et stopur og tælle passagerer, eller er det en embedsmand i ministeriet, eller er det Færdselsstyrelsen, eller hvem er det? Med forslaget har vi valgt at lade markedet afgøre det, men også her er det klart, at kan udvalget komme med nogle ting, som bedre kan afgøre det, end jeg har fantasi til at finde frem til, er vi åbne over for det.

Hr. Kaj Ikast sagde, at det var et svagt udspil, og det bekræfter jo nok det, som jeg har sagt, nemlig at jeg synes, at her har vi et lovforslag på et helt nyt område, og så er udvalgsarbejdet jo i virkeligheden utrolig vigtigt.

Så var jeg ved at falde ned af stolen, da hr. Homann fra SF sagde ja til forslaget. Det er jeg meget taknemlig for. SF er positiv over for fjernbusser, for de giver flere valgmuligheder til borgerne. Jeg håber, at hr. Keld Albrechtsen hører godt efter, at hr. Homann sagde direkte: Det giver flere valgmuligheder for borgerne. Det noterede jeg mig med stor glæde.

Så var hr. Homann inde på problemet med mange eller få mennesker: Skal man have fjernbusser fra Rønde på Djursland til København? Det ved jeg ikke om man skal, men hvis der er nogle, der vil køre, skal man have det. Jeg må gøre opmærksom på, at InterCity Lyn kun går til Århus, men ikke ud til Rønde. Sådan er trafik jo bygget op, der skal være et kundeunderlag.

Så skal jeg rette en misforståelse. Hr. Morten Homann talte om udbud, men vi udbyder ikke disse ruter, vi tager imod nogle ansøgninger i Færdselsstyrelsen. Det er en væsentlig forskel mellem det hidtidige og det kommende.

Hr. Martin Lidegaard var meget positiv over for forslaget – det er jeg glad for – og stillede spørgsmålet: Hvordan spiller det sammen med anden kollektiv trafik? Det er jo netop sådan noget, udvalget må se på. Jeg kan referere til det, hr. Poul Fischer udtrykte med ordet baglandsbetjening, det synes jeg er et spændende ord.

Hr. Keld Albrechtsen gik imod, og her skal jeg bare understrege, at det er ikke vognmandsinteresser, vi ønsker at varetage med forslaget. Vi har ikke noget imod, at vognmændene bliver glade, men det er forbrugernes og alene forbrugernes interesser, vi ønsker at varetage med dette lovforslag.

Jeg vil takke for modtagelsen.

(Kort bemærkning).

Morten Homann (SF):

Jeg vil gerne sige tak for ministerens opsamling og lige præcisere to ting.

For det første: Når jeg taler om at udvide med nye ruter, er det i virkeligheden et spørgsmål om, hvordan man bedst kan løse det problem, der handler om at skaffe folk valgmuligheder, og jeg synes ikke, at lovforslaget her er det, der bedst løser problemet. Men en af de ting, som kunne føre os videre, var, at man gik aktivt ind og sagde, at her på denne strækning er der et behov, som markedet ikke kan tilfredsstille, men som vi fra politisk side synes, der kan være grund til at tilfredsstille. Så kan man se på, hvordan man kan få strækningen betjent med fjernbusruter.

Så vil jeg også sige, at jeg er meget positiv, og det var også det, jeg nævnte i mit ordførerindlæg, over for ideen med fjernbusser og over for større udbud af fjernbusser. Men min pointe var netop, at dette forslag drejer sig mere om liberalisering end om at give folk valgmuligheder.

Kl. 16.00

Så som forslaget ligger, synes jeg ikke, det er et godt forslag, men jeg håber da selvfølgelig, som også hr. Keld Albrechtsen var inde på, at vi kan få så mange ændringsforslag igennem på forslaget, at vi kan få et godt forslag, som skaber flere valgmuligheder i stedet for bare at skabe mere liberalisering.

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Jeg fornemmer, at ministeren måske var en lille smule overrasket over den melding, der kom fra SF, og så fik jeg det råd, at jeg skulle lytte meget til SF. Jeg vil sige, at jeg sådan set var lige så overrasket som ministeren, det var jeg.

Men nu kan jeg forstå, at hr. Homann også selv har lyttet til det referat, som ministeren gav af SF's synspunkter og har så fundet anledning til at præcisere, at det forslag, som ministeren kommer med, er liberalisme. Stillet over for den kendsgerning forstod jeg SF's melding sådan, at så var man nærmere et synspunkt, der ligner Enhedslistens end ministerens.

Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslaget overgik derefter til anden behandling.

Afstemning

Førmanden:

Jeg foreslår; at lovforslaget henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (*Ophold*). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

9) Første behandling af lovforslag nr. L 166: Forslag til lov om ændring af lov om anlæg af rute 18, strækningen Herning N-Brande, og rute 15, strækningen Herning Ø-Snebjerg. (Motorvej Herning-Brande).

Af trafikministeren (Flemming Hansen).
(FremSAT 20/3 2002)

Lovforslaget sættes til forhandling.

Forhandling

Svend Heiselberg (V):

Det har altid været et stærkt ønske fra Venstre, at den omhandlede vejstrækning ville blive vedtaget som motorvej. Det glæder mig derfor, at Socialdemokratiet tilslutter sig ministerens forslag om opgradering i forhold til det oprindelige forslag.

For Midt- og Vestjylland betragter vi opgraderingen som erhvervsmæssigt og samfundsmæssigt af stor betydning. Vi ved godt, at der er flere steder i landet, hvor man venter på, at der skal tages beslutning om udbygning af infrastrukturen, men når vi træffer beslutningen nu, er det jo netop, fordi at arbejdet skulle påbegyndes.

Jeg håber, at de gamle partier gerne sammen med de nye fortsat kan arbejde sammen om udbygning af infrastrukturen. Vi har behov for, at der kommer mere asfalt på landkortet på Sjælland, men det må ikke være på bekostning af den øvrige del af landet.

Vi kan anbefale forslaget.

Jørn Pedersen (S):

I Socialdemokratiet har vi også den holdning, at når vi nu er så tæt på at starte op, så kan vi lige så godt, når vi har aftalt det, finde de sidste millioner og få lavet første etape. Med hensyn til en