

er forbløffende, eller rettere: Jeg er ikke så forbløffet, som jeg burde være.

(Kort bemærkning).

Gudrun Laub (V):

Der vil fortsat blive forsket, og vi er uenige om synspunkterne. Sådan er det jo i et demokrati, at når vi er uenige, jamen så må vi stemme om det.

Med hensyn til Jernbanerådet siger fru Margrete Auken, at det er et godt snakkeforum, men dem har man jo mange af, og hvem som helst kan snakke med hvem som helst når som helst. Det skal vi ikke blande os i.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

At der fortsat vil blive forsket er altså en sandhed med meget store modifikationer. De penge, der sættes af til dansk transportforskning, hvad Venstre og De Konservative jo ved, er penge om ikke ligefrem smidt ud i den blå luft så i hvert fald omtrent. De prøver, vi havde på det den dag, hvor vi snakkede transportforskning herinde ved høringen, hvor Dansk Transportforskning skulle præsentere f.eks. deres færdselssikkerhedsforskning, var nogenlunde på samme niveau, som hvis man spørger yngstemanden i et amt: Hvad er det nu, man skal huske at tage hensyn til, når man skal tage færdselssikkerheden ind i sin planlægning? Det var nogenlunde den afkrydsningsliste, som blev præsenteret af chefen for den forskning, der skal laves der. Så jeg er da meget skeptisk.

Der sidder stadig væk ovre i Dansk Transportforskning gode forskere, det ved jeg, og det vil jeg ikke tage fra dem, men vi har begrænset det enormt: miljø er væk, færdselssikkerhed er stærkt beskåret, og den overordnede sammenhængende planlægning er også dybt begrænset. Den forskning, der var i gang på universiteterne, er også ødelagt. Så det er virkelig meget, meget forringet, og det vidste Venstre og De Konservative godt.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslaget vedtoges med 60 stemmer (V, DF og KF) mod 48 (S, SF, RV, EL og KRF).

Kl. 10.10

Formanden:

Lovforslaget vil nu blive sendt til statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

6) Tredje behandling af lovforslag nr. L 115: Forslag til lov om nedlæggelse af visse sporanlæg m.v.

Af trafikministeren (Flemming Hansen).
(Fremsat 27/2 2002. Første behandling 21/3 2002. Betænkning 25/4 2002. Anden behandling 14/5 2002).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sættes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Afstemning

Lovforslaget vedtoges med 105 stemmer (V, S, DF, KF, SF, RV og KRF) mod 2 (EL).

Formanden:

Lovforslaget vil nu blive sendt til statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

7) Tredje 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. Første behandling 5/4 2002. Betænkning 7/5 2002. Anden behandling 14/5 2002. Tillægsbetænkning 21/5 2002).

Der var stillet 1 ændringsforslag i tillægsbetænkningen.

Uden for tillægsbetænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Ændringsforslaget sattes først til forhandling.

Forhandling

Peder Sass (S):

Som sagt ved tidligere behandlinger af dette lovforslag ville vi i Socialdemokratiet godt have stemt for trafikministerens oprindelige lovforslag, men trafikministeren fortrød og fik gennemtruffet et ændringsforslag, der forbyder offentlig virksomhed at kunne byde på fjernbusruter.

Vi har det nuværende X-bus-system, et velfungerende, særdeles tilfredsstillende kørselssystem for borgerne i Jylland, men man kan frygte, at hvis dette lovforslag gennemføres sådan, som det nu ligger ved vedtagelsen af anden behandling, vil det betyde en forringelse af servicen over for borgerne i det jyske område.

Der er på det seneste sket det – og det er interessant, meget interessant – at Danske Busvognmænd og X-busser i fællesskab er nået frem til et forslag, som handler om, at man kan lave et system, som giver mulighed for fortsat at kunne køre med X-bus-systemet i det jyske. Man laver en grænse, der går lodret ned igennem Danmark, og så er det forbeholdt det frie initiativ til at kunne byde på ruter, som kan servicere på tværs af Danmark.

Det er et forslag, som vi så har stillet som ændringsforslag i takt med den model, der ligger, som er lavet mellem Danske Busvognmænd og X-busser.

Når nu man har hørt fra tidligere udtalelser i medierne og her senest i går og i dag, at man måske godt har kunnet finde ud af at ændre på andre fejlurderinger, så kan jeg ikke forstå, at trafikministeren ikke også her kunne sige, at det måske var en fejl, at man ikke gav mulighed for, at X-busser kunne fortsætte med det velfungerende system, som man har ovre i det jyske.

(Kort bemærkning).

Ole Vagn Christensen (S):

Som det blev sagt fra den socialdemokratiske ordfører, er det lidt uforståeligt for os, som kommer fra de tyndt befolkede områder, at vi her nu må konstatere, at man vil nedlægge et velfungerende system med X-busser og dermed forringe forholdene i området.

Jeg må derfor på det kraftigste anmode om, at de repræsentanter, som står heroppe og i tide og utide taler om, at de vil skabe et ligeligt Dan-

mark, tager op til overvejelse – når Danske Busvognmænd og amtsrådenes repræsentant i X-bus faktisk anbefaler, at man lader disse X-busser være – at tænke sig om, når der skal stemmes om det her.

Kl. 10.15

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Jeg skal ikke gentage den meget omfattende debat, vi havde under andenbehandlingen, ja for så vidt også under førstebehandlingen, og jeg vil meget gerne henvise til det svar på et spørgsmål til sagen, jeg underskrev her til morgen. Det er spørgsmål 30. Det giver en uddybende forklaring på det, hr. Peder Sass og hr. Ole Vagn Christensen spørger om og henviser til.

Jeg vil blot sige til hr. Ole Vagn Christensen: Hvis det system er så velfungerende, som hr. Ole Vagn Christensen taler om, så skal der nok være nogle fra den private sektor, der ønsker at overtage det. Så er der intet problem i det.

(Kort bemærkning).

Ole Vagn Christensen (S):

Det er enestående, at man er i den situation, at man tror, at man både kan servicere de lidt længere strækninger inde i de tyndt befolkede områder, at man kan klare det, der ligger indenfor, og så alligevel sige, at det her kan nok klares som nogle gode forretninger.

Min opfattelse er, at sådan en tolkning og sådan en holdning i retning af at prøve på at lave en tvangsudlicitering har ikke noget som helst at gøre med, at man foretager en seriøs behandling af det her spørgsmål. Derfor beder jeg om, at man overvejer, når man skal til at stemme, at det her jo i virkeligheden er en undergravelse af noget, og at man ikke kender til, hvad konsekvenserne af det vil være.

(Kort bemærkning).

Jens Peter Vernersen (S):

Jeg troede egentlig, at trafikministeren havde undersøgt helt nøje, hvad det her betyder. Det tvivler jeg på, efter at jeg har hørt indlæggene.

Hvis man tager med toget fra Holstebro over Struer til Aalborg, så tager det 4½ time. 4½ time med tog fra Holstebro-Struer-Skive til Aalborg. Så har man indsat X-bussen, der kører over tre amter, så kan man køre turen på to timer.

Hvad er det, trafikministeren vil? Vil han have os til at køre med toget, så vi skal bruge 4 timer i stedet for 2?

Så siger trafikministeren: Hvis det er så velfungerende; er der nok nogle, der vil overtage det. Trafikministeren forstår jo ikke, at i den del af Danmark, der ligger vest for Vejle, bliver sådan noget aldrig velfungerende, for der er ikke så mange mennesker derovre, at de kan fylde togene og fylde busserne, og derfor er man nødt til at have de systemer. Det forstår ministeren ikke, fordi ministeren i sit hoved er så konservativ.

(Kort bemærkning).

Morten Homann (SF):

Jeg synes da, det er tankevækkende, at man fra starten står med et lovforslag, som man kan lide eller lade være, men som med regeringens og trafikministerens egne ord skulle sikre, at folk fik flere valgmuligheder, og at der kom til at køre flere fjernbusruter i Danmark.

Undervejs i forløbet ender man så med en løsning, som med stensikker garanti betyder, at der er nogle af de fjernbusruter, som faktisk fungerer til folks store tilfredshed i dag, som må lukke, sådan at resultatet ikke bliver flere fjernbusruter, men færre fjernbusruter. Altså ikke flere valgmuligheder for borgerne, men færre valgmuligheder for borgerne. Og det er den løsning, man vælger.

Når der så oven i købet ligger et kompromisforslag på bordet fra de parter, det drejer sig om, som løser en stor del af problemerne, ikke alle problemerne, men en stor del af dem, og som kan sikre, at borgerne får flere valgmuligheder, flere fjernbusruter, og man så alligevel ikke vil støtte det, så er jeg er nået dertil, hvor jeg må sige, at det må være ideologi, det her drejer sig om.

Det må da dreje sig om, at man vil lave liberalisering for liberaliseringens egen skyld, og ikke om at skaffe borgerne valgmuligheder, for det, man gør med det her forslag, er, at man skaffer borgerne færre valgmuligheder, hvor vi gerne vil give dem flere.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Jeg skal ikke gentage argumenterne, men blot sige, at sagen er jo, at samspelet mellem de lange distancer og de korte distancer er utrolig svær at lave, hvis man alene overlader det til det frie initiativ. Derfor har vi i Det Radikale Venstre hele tiden været lidt betænkelige ved at forhindre X-bus i at køre, som de kører i dag i det jyske.

Men det, der egentlig får mig herop, er, at det ærgrer mig sådan, fordi selve lovforslaget er så

fremragende, som det er, og ministeren kunne sikre sig et bredt flertal fra SF til Dansk Folkeparti og bevise, at regeringen virkelig ønsker at samarbejde bredt, så denne lov også er sikret i fremtiden. At man så på grund af denne lille bitte detalje alligevel vælger at køre et lille flertal sammen med Dansk Folkeparti, er mig simpelt hen uforståeligt, så meget desto mere, som der nu er indgået et kompromis mellem parterne i sagen, som alle er enige om.

Jeg forstår simpelt hen ikke, hvad ministerens interesse så kan være i ikke at lave det brede forlig.

Kl. 10.20

(Kort bemærkning).

Peder Sass (S):

Der er ingen, der kan være i tvivl om, at her er der tale om en tvangsprivatisering. Der er tale om et forbud imod, at velfungerende delvis offentligt støttede trafikskaber kan være med til at byde på nogle ruter, som kan være med til at forøge serviceringen.

Det, det drejer sig om, er jo bl.a. at få flere borgere til at benytte tog, at benytte busser, og at færre kører i biler dér, hvor der er mulighed for bruge det andet system, der er velfungerende og attraktivt. Det er et af målene med det lovforslag, og det var det, der lå i det oprindelige lovforslag, men nu har man indskrænket mulighederne for, hvem der kan udbyde på de her områder.

Det er med andre ord en indskrænkning af den service, vi kan give vores danske borgere, og det synes jeg ikke, trafikministeren burde holde fast ved, netop fordi der var mulighed for, at vi alle kunne have været med helt fra det yderste venstre og så til det yderste højre.

Formanden:

Hr. Flemming Damgaard Larsen som ordfører.

Flemming Damgaard Larsen (V):

Det er ganske ukorrekt, at det her lovforslag medfører, at de tyndtbefolkede egne vil få en ringere busbetjening. Jeg er helt overbevist om, at på sigt vil busbetjeningen med lovforslaget blive bedre overalt i Danmark.

Det, vi bare vil sikre nu, er at få skabt rene linjer for, at der, hvor de offentlige trafikskaber har adgang til de offentlige kasser, kører de i deres eget amt og i naboamtet, og hvor det er over tre amter og mere, er det så private, der har det

marked, således at der er skabt nogle helt rene linjer.

I dag er det således, at X-bus-systemet har en tilladelse, en dispensation til at køre ud over tre amter, men optællinger viser, at 80 pct. af deres passagerer kommer fra eget amt og naboamtet, og kun 20 pct. af passagererne kommer fra tredje amt og ud over tredje amt.

Det er så lille et tal, at det på ingen måde vil forringe værdien ved fremtidig busdrift heller ikke i de tyndtbefolkede områder, at vi får gennemført det her lovforslag.

Så jeg må på det kraftigste tilbagevise bemærkningerne om, at det her er en forringelse. Det vil helt givet modsat betyde en forbedring af den offentlige bustransport i Danmark.

(Kort bemærkning).

Morten Homann (SF):

Jeg var meget glad for, at Venstres ordfører her fra talerstolen for et øjeblik siden bekræftede, at det her vil betyde, at der vil være nogle områder – ikke bare udkantsområder, men nogle områder i Jylland – som vil opleve, at der simpelt hen er færre valgmuligheder, færre fjernbusruter, fordi man har valgt et ideologisk forslag, som drejer sig om at liberalisere, privatisere for dets egen skyld uden at have blik for, hvad det her giver af muligheder for borgerne.

Så jeg er glad for, at Venstres ordfører var heroppe og bekræftede, at det er sådan, tingene hænger sammen.

Så vil jeg alligevel godt sige, at jeg synes, det er lidt arrogant at sige, at det her kun går ud over 20 pct. af X-bussernes passagerer. Hvad hvis jeg sagde, at vi havde et eller andet forslag, der kun går ud over 20 pct. af Danmarks eller Jyllands befolkning? Det drejer sig om 300.000 mennesker, som mister deres transportmulighed. Det her går ud over 300.000 mennesker om året. Jeg synes, det er lidt arrogant at sige, at det drejer sig kun om 20 pct., det kan vi godt se stort på.

(Kort bemærkning).

Ole Vagn Christensen (S):

Det er også en kort bemærkning til Venstres ordfører. De generelle tal dér kan jo ikke bruges til noget, når man står ude i virkeligheden.

Det er ubegribeligt, at hr. Svend Heiselberg, som jo kender til X-bussernes tilblivelse også i Viborg Amt, og som ved, at disse X-busser giver mulighed for, at man på rimelig kort tid kan komme til en uddannelsesby som Skive fra Thi-

sted- og Hanstholm-området, lige pludselig siger, at det nu ikke skal eksistere mere, for når vi ser generelt på tallene, er der sådan set ikke ret mange, der gør brug af det.

Jeg vil lige gøre opmærksom på, at de almindelige ruter fra Thisted til Skive tager 2 timer, det andet tager 1 time. Jeg synes, det forklarer lidt om, hvad det er, man er på vej til at lave.

Kl. 10.25

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Jamen så kan jeg godt forstå, at hr. Ole Vagn Christensen er imod, for det er jo slet ikke det, lovforslaget omhandler. Med hensyn til den rute, hr. Ole Vagn Christensen nævner, så er det et-amts-kørsel, til dels to-amts-kørsel. Det eneste, der fremtidig skal i udbud, er tre-amts-kørsel. Alle andre X-busser får lov til at køre.

Formanden:

Det var en kort bemærkning til hr. Flemming Damgaard Larsen, forstod jeg, og så må det være hr. Larsens tur.

(Kort bemærkning).

Flemming Damgaard Larsen (V):

Det, hr. Morten Homann prøver at lægge mig i munden, må jeg på det bestemteste afvise, det har jeg slet ikke givet udtryk for, men jeg vil henholde mig til det, jeg sagde før.

Så for at gøre det helt klart: Der er ikke nogen, der bliver forringet af det her. Der, hvor X-bus i dag kører, vil private selvfølgelig i fremtiden – netop fordi det er et velfungerende system, og det giver overskud osv. – ind på markedet og tage det. Helt konkret handler det om syv ruter. Det er syv ruter i hele Danmark, mere er det ikke.

(Kort bemærkning).

Morten Homann (SF):

Så lykkedes det mig igen at blive lidt forvirret over Venstres ordfører. Ét er, at det så drejer sig om syv ruter og kun 300.000 mennesker, og at det åbenbart ikke betyder så meget for Venstres ordfører, men kan Venstres ordfører så ikke bekræfte, at hvis det her lovforslag vedtages, så betyder det, at en række af X-bus-ruterne må lukke? Betyder det ikke også, at når de ruter må lukke, så er der nogle mennesker, som kommer til at miste deres busbetjening?

Det kan godt være, at der på sigt vil være nogle af ruterne, der genopstår, men betyder det

ikke, at der vil være nogle mennesker, der vil miste deres busbetjening?

(Kort bemærkning).

Ole Vagn Christensen (S):

Jeg kan godt forstå, at man nu ligesom prøver at give det indtryk af, at det er noget andet. Jeg nævnte en servicering med X-busser i et bestemt område, men serviceringen hænger jo sammen, det er jo noget, der foregår videre, og det er det samlede X-bus-system, vi frygter, at man vil tage fra os. Det frygter vi vil være med til at gøre, at der ikke bliver de muligheder for, at man kan udnytte de faciliteter, der er i naboamterne og inden for området. Hvis ikke der er den fornødne opbakning og støtte dertil, så burde Venstre da forstå, at så er der heller ikke noget, der eksisterer.

F.eks. er der en lille by uden for Thisted, der hedder Sennels, og hvis man er i den situation, at man kommer til jernbanestationen lørdag eftermiddag, ja, så kan man komme af sted mandag morgen. Det er den slags ting, vi vil komme til at opleve, der vil foregå på det her område, hvis ikke nogen tager hånd om det.

(Kort bemærkning).

Flemming Damgaard Larsen (V):

De eksempler, hr. Ole Vagn Christensen kommer med, vedrører slet ikke dette lovforslag. Overhovedet ikke. Der, hvor hr. Ole Vagn Christensen kommer med eksempler fra, kan der køres af X-bus, for det er inden for samme amt, så der er overhovedet ingen ændring på det punkt.

Så spørger hr. Morten Homann, om der er nogle ruter, der må lukke. Det tror jeg ikke på, der er. Det, der vil ske, er, at X-bus-systemet ikke kan køre de pågældende ruter fremover, og det er syv ruter, det handler om. Men når de er velfungerende og giver overskud, så vil de private vognmænd selvfølgelig øjeblikkelig ind på markedet på disse ruter.

(Kort bemærkning).

Peder Sass (S):

Jeg har tidligere spurgt, om der fra flertallets side kunne gives nogen som helst garanti for, at der vil være private, der vil byde på ruterne i de tyndt befolkede områder i Jylland, men der har ikke været nogen, der har kunnet give noget svar på, om de vil det.

Dette forslag betyder alt andet lige ingen garanti for de borgere, der på nuværende tids-

punkt bliver betjent af X-busserne på de syv ruter, tværtimod er der en stor sandsynlighed for, at vilkårene for disse borgere vil blive væsentligt forringet, når godkendelsesperioden udløber i år 2004.

Gør det overhovedet ikke noget indtryk på flertallet, på Venstre, at Danske Busvognmænd, det er et liberalt erhverv, i samarbejde med X-busserne kommer med et forslag, som opererer med, at her kan vi mødes, her kan vi lave noget i fællesskab? Gør det ikke indtryk, at liberale erhverv går sammen med et halvoffentligt selskab og vil lave noget i fællesskab?

(Kort bemærkning).

Ole Vagn Christensen (S):

Jeg forstår godt, at vi står dér, hvor vi står, når man vurderer tingene på den måde, som Venstres ordfører gjorde det: at det, der foregår omkring X-busserne, overhovedet ikke har nogen betydning. X-busserne er et system, der er blevet bygget op, som giver nogle hurtige muligheder, og systemet er knyttet sammen gennem flere end to amter, men det har ikke nogen betydning.

Man kunne bruge udtrykket, at mange bækkene små gør en stor å, og det er det, der har gjort, at trafikken i netop disse områder er blevet styrket. Det er det, man nu vil undergrave, fordi man ikke sætter noget andet i stedet. Man tror, at man sætter noget andet i stedet, men det har vi overhovedet ingen garanti for.

(Kort bemærkning).

Flemming Damgaard Larsen (V):

Til de medlemmer, som fortsat taler om tyndt befolkede områder, vil jeg godt lige læse op, hvad det helt konkret er for nogle ruter, vi taler om, og de ligger aldeles ikke i tyndt befolkede områder: Det er Aalborg-Holstebro, det er Esbjerg-Århus, det er fra Vejle til Ringkøbing, det er fra Vejle til Hanstholm, det er fra Randers til Herning, det er fra Horsens til Skive, det er fra Frederikshavn til Silkeborg, det er fra Viborg til Nørre Snede, og det er fra Skjern til Vejle.

Det er ikke ude i de tyndt befolkede områder, men det er mellem nogle større byer, der er lavet disse fjernbusruter i X-bus-systemet. Og det er dem, man siger giver overskud og er velfungerende, og når de er det, er det helt klart, at så er det også et marked, som de private vil gå ind på.

Hermed sluttede forhandlingen om ændringsforslagene.

Afstemning

Ændringsforslaget forkastedes, idet 48 stemte for, 61 imod.

Lovforslaget som helhed sattes herefter til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Afstemning

Lovforslaget vedtoges med 63 stemmer (V, DF, KF og KRF) mod 44 (S, SF, RV og EL).

Formanden:

Lovforslaget vil nu blive sendt til statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

8) Tredje 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. Første behandling 5/4 2002. Betænkning 2/5 2002. Anden behandling 14/5 2002).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Afstemning

Lovforslaget vedtoges med 92 stemmer (V, S, DF, KF og KRF) mod 16 (SF, RV, EL og Thomas Adelskov (S)).

Formanden:

Lovforslaget vil nu blive sendt til statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

9) Tredje behandling af lovforslag nr. L 185:

Forslag til lov om Post Danmark A/S.

Af trafikministeren (Flemming Hansen).

(Fremsat 4/4 2002. Første behandling 16/4 2002.

Betænkning 7/5 2002. Anden behandling 14/5 2002).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Kl. 10.35

Afstemning

Lovforslaget vedtoges med 98 stemmer (V, S, DF, KF og KRF) mod 11 (SF, RV og EL).

Formanden:

Lovforslaget vil nu blive sendt til statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

10) Tredje behandling af lovforslag nr. L 106: Forslag til lov om ændring af lov om ændring af lov om lige løn til mænd og kvinder. (Lønoplysninger).

Af beskæftigelsesministeren (Claus Hjort Frederiksen).

(Fremsat 20/2 2002. Første behandling 15/3 2002. Betænkning 8/5 2002. Anden behandling 16/5 2002).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Pernille Rosenkrantz-Theil (EL):

En analyse fra Socialforskningsinstituttet viste en uforklaret lønforskel – med uforklaret mener jeg, at der er taget højde for uddannelse, kvalifikationer, samme arbejde osv. osv. – på det private arbejdsmarked på 12 pct. Dansk Arbejdsgiverforening offentliggjorde sidste efterår en analyse, som viste en forskel i lønnen på 9 pct. for