

i, at kontrakten bliver annulleret på grund af misligholdelse.

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Jeg vil gerne takke Folketingets partier for en god debat og en meget nødvendig debat. Jeg synes, det utrolig tydeligt er fremgået, at målene for alle partierne og for regeringen er, at vi vil have løsninger, og at vi vil have dem hurtigt.

Jeg har derfor været glad for debatten og for, at Folketinget trods mange forslag til vedtagelser er bag denne indstilling, og jeg føler mig fuldstændig overbevist om, at Arrivas ledelse også har fulgt denne debat meget, meget grundigt og fuldstændig klart har forstået de budskaber, Folketinget har givet, for de er nemlig fuldstændig enslydende.

Må jeg sige om det eneste udestående, man kunne diskutere, nemlig misligholdelse af kontrakten, at der har været mange forskellige synspunkter. Alle har sådan set ret, men man har bare taget forskelligt udgangspunkt, nemlig i, om det er noget, der sker nu, noget, der sker om 30 dage, eller noget, der sker om 3 måneder.

Kl. 17.25

Må jeg ikke henvise til det svar på spørgsmål 208, som jeg oversendte til Folketinget i går. Der står alle betingelserne for en eventuel misligholdelse, og de er ikke til at misforstå.

Tak for debatten.

Keld Albrechtsen (EL):

Jeg vil også gerne sige tak for debatten til ministeren og til de øvrige deltagere.

Jeg vil ikke sige på Enhedslistens vegne, at vi er tilfreds med debattens resultat. Vi er dybt skeptiske over for, hvad der kan komme ud af det møde på torsdag, og vi er ikke imponeret af de aftaler, som det flertal i Folketinget har indgået, og som har ført til den suppedas, vi nu står i.

Men nu får vi så se, hvad der sker på torsdag. Vi har indleveret et forslag til folketingsbeslutning, således at dette forslag ligger klar og hurtigt kan behandles, hvis ministeren ikke på torsdag er i stand til at fremkomme med en løsning.

Så skal jeg bare slutte med at sige, at debatten jo altså samtidig har vist, at der her i Folketingssalen er en stigende skepsis over for udlicitering på jernbanelområdet. Vi hørte nogle meget forbeholdne udtalelser fra hr. Morten Homann, meget forbeholdne udtalelser fra hr. Martin Lidegaard om udlicitering; nu mangler vi dem også

fra Socialdemokratiet og Dansk Folkeparti på det her område.

I Enhedslisten er vi tilfredse med den del af forløbet, fordi den bevidstløse ideologi, der har hersket i dette land i et helt årti, nemlig at udlicitering skulle være en god idé, er der blevet sat spørgsmålstegn ved, og det spørgsmålstegn breder sig nu helt ind i Folketingssalen, og selv om jeg er skuffet over, at der ikke er opnået konkrete resultater i denne debat til gavn for pendlerne og passagererne, så har debatten i det mindste haft den fremadrettede funktion, at der er flere folketingsmedlemmer, der er kommet i tvivl med sig selv om, hvorvidt det er så formidabelt godt at udlicitere jernbanedrift.

Så tak for debatten.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Forslag til vedtagelse nr. 48 af Gitte Lillelund Bech (V), Poul Fischer (DF) og Kaj Ikast (KF) (*se side 4482*) vedtoges med 51 stemmer (V, DF, og KF) mod 1 (EL); 42 (S, SF, RV og KRF) stemte hverken for eller imod.

Hermed var følgende forslag til vedtagelse bortfaldet:

Forslag til vedtagelse nr. V 47 af Keld Albrechtsen (EL).

Forslag til vedtagelse nr. 49 af Poul Andersen (S), Martin Lidegaard (RV) og Tove Videbæk (KRF).

Forslag til vedtagelse nr. V 50 af Morten Homann (SF).

Hermed sluttede forespørgslen.

Den næste sag på dagsordenen var:

5) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 46:

Forslag til folketingsbeslutning om sikring af pendlertog mellem Struer og Århus.

Af Keld Albrechtsen (EL) og Line Barfod (EL). (FremSAT 22/11 2002).

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Jeg kan med en vis undren konstatere, at Enhedslisten har vurderet, at det bør være Folketinget, der beslutter, hvornår togene skal køre fra Struer.

Derfor har Enhedslisten stillet forslag om, at Arriva skal køre et tog fra Struer kl. 5.40 med ankomst til Århus kl. 7.29.

Jeg er enig i grundideen i forslaget, nemlig at det er vigtigt at sikre pendlerne en attraktiv betjening med kollektiv trafik. Jeg mener dog modsat, at et forslag om at genindsætte et specifikt tog, DSB's tidligere tog nr. 714, måske er at gå til yderligheder.

Det er der flere grunde til, men jeg skal her nævne de fire væsentlige.

For det første blev det ved tilrettelæggelsen af udbuddet under den tidligere regering besluttet, at udbuddet skulle håndteres med udgangspunkt i en såkaldt nettokontrakt.

For det andet har vi allerede indkøbt ekstra betjening i myldretiden til de udbudte strækninger. Det er bl.a. kommet strækningen mellem Århus og Viborg til gode. Ved tilkøbet har vi især skelet til, hvor mange passagerer der kører på de enkelte strækninger.

I den forbindelse må det erkendes, at skulle det have været relevant at købe yderligere myldretidstrafik på de udbudte strækninger, ville det ikke have været den yderste del af Århus-Struerbanen, altså strækningen mellem Skive og Struer, der ville stå forrest i køen. Det er faktisk meget få strækninger, der har et mindre passagergrundlag end Skive-Struer-strækningen.

Det må også for det tredje bemærkes, at Arriva vil køre et tog fra Struer kl. 5.22, der ankommer til Århus kl. 7.38, altså i forbindelse med mødetid kl. 08.00 – jeg mangler næsten en kasket, kan jeg mærke. Dette tog vil betjene strækningen mellem Struer og Århus i et omfang, der i højere grad svarer til DSB's hidtidige betjening med tog nr. 714. Dette tog kører som tidligere nævnt fra Struer kl. 5.40 med ankomst til Århus kl. 7.29. Arrivatoget har, som man vil bemærke, en længere køretid end DSB's gamle tog nr. 714. Det skyldes bl.a., at toget standser ved flere stationer.

Enhedslisten mener, at dette vil være en forringelse for pendlerne. Det undrer jeg mig over, da man mod en forlængelse af rejsetiden opnår fordelene ved, at toget bliver tilgængeligt for flere

pendlere, end tog nr. 714 var, så nogen entydig forringelse kan jeg i hvert fald ikke se.

For det fjerde er der en række mere tekniske forhold, der ikke gør det realistisk blot at genindsætte et tog i Arrivas gældende køreplan.

Samlet set mener jeg derfor, at der er et rimeligt grundlag for at afvise beslutningsforslaget.

Den fg. formand (Birthe Skaarup):

Så går vi over til ordførerrunden, og det er først hr. Flemming Damgaard Larsen.

Flemming Damgaard Larsen (V):

I Venstre mener vi ikke, at Folketinget skal behandle forslag med et sådan detaljeringsgrad, som der her er tale om. At Enhedslisten vil tvinge Folketinget til at lægge togkøreplaner i Danmark er altså at gå for vidt, alt for vidt.

Vi får vel alle som folketingsmedlemmer henvendelser fra borgere om togaftange hos DSB, som bør være anderledes. Dem afviser vi og henviser til operatøren, i dette eksempel DSB. I hvert fald kan jeg ikke finde et forslag, der har været behandlet her i salen, om, at DSB skulle ændre sine køreplaner til nogle helt konkrete minutafgange. Det ville også være fuldstændig vanvittigt, hvis 179 folketingsmedlemmer skulle sidde og stemme sig igennem hele DSB's og nu også Arrivas køreplan.

Der er altid stor sandsynlighed for, at der i en overgangsperiode, hvor der sker nyt og sker ændringer, vil være problemer med nøjagtig at tilpasse det tilbudte til behov, forventninger og efterspørgslen.

Kl. 17.35

Med den balance, der skal findes, vil Folketinget være det dårligst tænkelige forum at virkeliggøre dette i. Det må bero på den tætte kontakt og dialog, der må være mellem i dette tilfælde Arriva og de lokale togkunder.

Enhver fornuftig driftsherre vil naturligvis finde det niveau og den balance, der giver de fleste tilfredse kunder. Vi skal samtidig tænke på, at enhver potentiel togpassager på en given strækning naturligvis ikke kan få tilgodeset det individuelle behov, vedkommende har. Der må selvfølgelig som ved alle andre forhold her i samfundet, hvor service udbydes, vurderes, hvor flest mulige bliver tilgodeset.

Denne vurdering må Arriva følgelig foretage med behørigt udgangspunkt i de henvendelser og signaler, som selskabet modtager fra den stedlige befolkning, der har behov for og ønske

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 sværeste 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

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, med mindre 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.

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

den slags meget detaljerede beslutningsforslag. Vi mener ikke, at vi her i Folketinget skal gå ind i at lave detaljerede togplaner. Men når det er sagt, er det helt klart, at vi forventer os meget af trafikministerens møde med Arrivas ledelse på torsdag. Vi forventer, at ministeren banker i bordet og forlanger, at Arriva lever op til diverse ting i kontrakten, på alle måder og hurtigst muligt.

Men at lægge detaljerede togplaner, som Arriva skal rette sig efter, mener vi bestemt ikke vi skal her i Folketinget, og det vil Kristeligt Folkeparti ikke være med til.

Fjerde næstformand (Margrete Auken):

Ordføreren for forslagsstillerne, hr. Keld Albrechtsen.

Keld Albrechtsen (EL):

Jeg vil gerne sige tak til hr. Morten Homann og SF for støtten til forslaget. Så skal jeg sige til hr. Martin Lidegaard og andre, at det jo naturligvis er rigtigt, at man godt kan se en lille provokation i det her forslag, og jeg kan sige til hr. Martin Lidegaard, at det selvfølgelig er korrekt, at Enhedslisten ikke har tænkt sig nu at gennemgå alle afgangstider for alle togene i Danmark og så indlevere beslutningsforslag om dem. Det har vi naturligvis ikke tænkt os.

Men på den anden side vil jeg sige, at der, som hr. Poul Andersen også var inde på, altså kan opstå en situation, hvor der ikke er den lydhørhed, der skal være til stede, og så er man som oppositionsparti jo henvist til at reagere. Det er så det, vi har gjort.

Det gav en ændring i første omgang, men det var ikke en ændring, der efter vores mening var tilstrækkelig stor. Vi har set, at antallet af tog i myldretiden mellem Struer og Århus er skåret ned fra fem til tre, og blandt de fem var det ene af dem endda et intercitytog. Det opleves ikke som en forbedring i området. Jeg synes ikke, at den køreplan, der nu er gældende, har ført niveauet tilbage til det, vi havde før den 5. januar.

Så selv om jeg godt kan høre, at der umiddelbart er et flertal imod dette forslag, så håber jeg nu alligevel på, at den her lille provokation – også via at ministeren jo godt kan arbejde videre med den sag i sine drøftelser med Arriva – måske kunne have den virkning, at der blev rettet yderligere op på det. Hvis det er tilfældet, skal jeg såmænd være glad og lykkelig over forløbet. Men det er en opfordring til ministeren om, at det kan gå sådan.

Derfor vil jeg heller ikke – det skal så være et afsluttende svar også til hr. Martin Lidegaard – give det løfte, at der ikke på et senere tidspunkt ved en anden lejlighed kan komme et forslag om en bestemt afgang. Som ministeren vel nok har i meget klar erindring også fra spørgetimen i dag, gælder det jo også et spørgsmål som f.eks., hvor en bestemt færgesafgang skal have sin afslutning.

Så tak for debatten med forhåbning om, at det alligevel har gjort sin gavn af fremsætte det her forslag.

Hermed sluttede forhandlingen, og forslaget overgik derefter til anden (sidste) behandling.

Afstemning

Fjerde næstformand (Margrete Auken):

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

Den sidste sag på dagsordenen var:

6) Første behandling af lovforslag nr. L 131: Forslag til lov om ændring af skattestyrelsesloven. (Ændret klagestruktur, styrkelse af kommunale samarbejder og digital kommunikation m.v.).

Af skatteministeren (Svend Erik Hovmand). (FremSAT 22/1 2002).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Kl. 17.55

Peter Christensen (V):

Med dette lovforslag giver vi kommunerne nogle redskaber, som de længe har efterspurgt, og som allerede blev stillet dem i udsigt ved fremsættelse af L 58. Det er redskaber, som skal gøre samarbejdet om ligning og anke mellem forskellige kommuner endnu nemmere og mere enkelt.

Der har gennem længere tid været en udvikling i gang gående mod flere og større samarbejder. Flere steder er der faktisk tale om meget sto-