

[Bakholt]

Jeg tror også, jeg tør sige, at langt, langt den største del af den danske befolkning har en interesse i og ønsker, at der bliver bedre forhold for den kollektive trafik. Trafikhandlingsplanen giver en række muligheder, en række anvisninger på, hvad vi kan gøre for at fremme den kollektive trafik, og det er så op til os selv, om vi tør og vil bruge de anvisninger, der er kommet.

Men vi må også stille os det spørgsmål, om vi bruger de kollektive trafikmuligheder, vi har i dag, godt nok, og det mener jeg ikke vi gør. Vi bør kigge på, om mulighederne inden for den kollektive trafik udnyttes maksimalt. En stor del af den kollektive trafik ligger i kommuner og amter, i de regionale trafikselskaber, og vi må have et helt andet samspil mellem de regionale trafikselskaber og DSB, end vi kender det i dag. Det, der foregår, bærer ofte præg af tilfældigheder.

Hvis vi skal have flere mennesker til at benytte den kollektive trafik, skal vi have et anderledes samarbejde mellem de regionale trafikselskaber og DSB. Om nogle få år er Storebæltsforbindelsen færdig; vi vil få nogle rejsetider med tog, der er væsentlig kortere end dem, vi kender i dag, og det må følges op også i de regionale trafikselskaber, således at vi får nogle flere af det, vi kalder føderuter, til banen for at udnytte de ressourcer, vi har her.

Jeg er overbevist om, at der er meget at hente her, hvis vi bruger de ressourcer, vi har til rådighed, godt nok, og derfor er vi nødt til at tage et initiativ på dette område. Jeg vil derfor spørge den nuværende trafikminister, om han vil kalde parterne sammen for at få en diskussion om, hvordan vi forbedrer de muligheder, der er, hvis vi koordinerer tingene og tilrettelægger dem godt nok.

Jeg tror ikke, der sker ret meget på området, uden at regeringen tager et initiativ. Vi har set, at den udvikling, der kunne være gået anderledes og bedre, ikke er foregået. Det gælder samarbejdet mellem de regionale trafikselskaber og DSB, og det gælder også samarbejdet mellem forskellige trafikselskaber på tværs af landegrænsen.

Vi er nødt til at tage en diskussion med dem og prøve, om vi kan udnytte de ressourcer, vi allerede har, anderledes og bedre til gavn for dem, der ønsker at bruge den kollektive trafik. Og det er der mange der gør. Det er jo ikke

sådan, som det en gang imellem kunne fremgå af debatten i dag, at folk enten vælger det ene eller det andet. Vi bruger jo både privatbilen og den kollektive trafik, men vi skal have det til at passe bedre sammen. Det mener jeg vi har en oplagt mulighed for, og det er på tide, vi kommer i gang med det.

Jeg håber, trafikministeren vil tage det initiativ, som jeg efterlyser her. Jeg mener, det er nødvendigt, og at det er på høje tid.

(Kort bemærkning).

Ikast (KF):

Nu forstod jeg ikke rigtig, hvad hr. Bakholt mente med DSB. Hvad er DSB? Er det DSB's busafdeling, eller er det DSB's jernbaneafdeling? Jeg er enig i, at der skal være et meget snævert samarbejde inden for den kollektive trafik, busser og jernbaner, men jeg kan ikke lide, at hr. Bakholt præciserer det med DSB. Hvorfor skal det være et statsligt foretagende? Kan hr. Bakholt gå ind for DanBus-systemet og det forslag, som er sendt til medlemmerne af Trafikudvalget, selv om det er udarbejdet af private?

Det vil jeg gerne vide. Eller er det kun et spørgsmål om, at det skal være DSB's busafdeling eller DSB's jernbaneafdeling? Det står mig lidt uklart.

Poul Andersen (S):

Trafikministeren har givet en fornuftig og fremadrettet redegørelse, som giver et godt grundlag for fremtidens trafikplanlægning. Der er specielt ét punkt, jeg gerne vil kommentere, og det er det, der omhandler søfarten og havnene.

I de kommende år vil vi som påpeget i redegørelsen opleve et stadig stigende transportbehov. Samtidig ændrer billedet af Danmarks omverden sig hele tiden. Hvor vi tidligere rettede vores transport mod henholdsvis Norden og EF, er der ved at opstå en Østersøregion, hvor vi har store og naturlige interesser. Regionen Baltikum, Polen, det tidligere Østtyskland, Kaliningrad og Skt. Petersborg har alle store muligheder for udvikling. Vandvejene er det naturlige transportelement i denne region. Derfor skal vi i gang med at se på, hvad der kan gøres for, at Danmark både får en central stilling i transportøjemed og også sikres gode handelsmuligheder.