

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Det er ikke, fordi jeg tror, at det nytter noget at prøve på at banke noget ind bag fordommenes tykhuder, så det er mere for historikkens og de grønne bøgers skyld, at jeg vil sige, at det er altså ikke for at bekæmpe privatbilismen, at SF er imod, at der skal være taxaer i busbanerne. Jeg vil bare lige sige det.

Så vil jeg godt lige sige en gang til, at jeg synes, vi skal prøve, om vi kan få nogle meldinger fra forholdsvis uvildige instanser i de nordiske lande om, hvordan det går. Nu ved jeg ikke, om deres busselskaber har samme problem som vores, nemlig at de har en politisk sammensat bestyrelse, som har masser af interesser, der skal varetages på én gang. Men hvis de har bestyrelser, der er politisk mere uafhængige end vores, så kan vi i hvert fald få nogle ordentlige svar, og det kan godt være, vi kan få det alligevel, for vi har jo kunnet få meldinger fra HT om, at de ikke var spor glade for det her, og det er dog på trods af, at de har en politisk bestyrelse. Så det kan jo være, vi kan få tilsvarende ordentlige meldinger fra de andre nordiske lande.

Formanden:

Så er det fru Pia Kjærsgaard som ordfører for forslagsstillerne til B 30.

Pia Kjærsgaard (DF):

Jeg tror, vi alle kender situationen, hvad enten vi kører som folketingsmedlemmer eller som privatpersoner, med at sidde i en taxa i en lang bilkø i myldretiden, hvor der er en ledig busbane, og hvor der absolut ikke er en bus i sigte.

Forsøget i Københavns Kommune faldt jo godt ud. Det har også været omtalt her fra mange ordføreres side, og Dansk Folkeparti ønsker at gøre det permanent i store byer.

Dette forslag drejer sig jo ikke om, at man ikke vil mænge sig med al folket, som fru Margrete Auken så charmerende udtrykte det, i en stressende, osende bilkø. Det drejer sig jo sådan set bare om at få lidt flow i trafikken og få trafikken til at fungere lidt bedre. Naturligvis forstår jeg da godt, at buschaufførerne helst vil have deres busbaner i fred. Det er der jo i og for sig ikke noget unaturligt i, men da synes jeg, at man som lovgiver er forpligtet til at se på: Hvad er mest hensigtsmæssigt?

Jeg er såmænd også sikker på, at hvis taxa-chaufførerne kunne få en bane for sig selv, så ville de også gerne det. Det ville selvfølgelig

være komplet urealistisk, ligesom Dansk Folkeparti mener, det er urealistisk, at buschaufførerne skal have en bane for sig selv. Der er jo ikke spor unaturligt i, at man har fået visse krav fra buschaufførernes side – i hvert fald nogle ordførere har fået – eller ønsker, skal jeg måske sige.

Jeg synes også, det var meget positivt, overraskende positivt at høre de gode toner fra regeringen. Det giver helt klart en forhåbning om, at det her forslag bliver gennemført. Det synes Dansk Folkeparti er ganske godt. Der var hjertet støtte fra Venstre og De Konservative; det synes jeg var dejligt at høre.

Jeg skal meddele, at Dansk Folkeparti selvfølgelig støtter vores eget forslag, det er klart.

Vi støtter også L 34 fra Fremskridtspartiet, som blev fremsat en uge senere, for de to forslag er identiske. Jeg skal måske nok, ligesom jeg gjorde ved det forrige forslag, sige, at det ville klæde Fremskridtspartiet at begrænse papirnummeret i Folketinget lidt mere, end tilfældet er, specielt når man fra hr. Tom Behnkes side hører, at det eneste, det drejer sig om for Fremskridtspartiet, er at få forslaget gennemført, og at man er fuldstændig ligeglad med, hvem der er ophavsmand. Det synes jeg lyder positivt, men man burde følge sine ord op i handling.

(Kort bemærkning).

Tom Behnke (FP):

Nu forholder det sig jo sådan, når man fremsætter et beslutningsforslag i Folketinget, at i tilfælde af, at det bliver vedtaget, får regeringen en frist til at komme med et lovforslag, som så skal igennem tre behandlinger, før det kan vedtages i Folketinget. Hele denne langsommelige proces kunne man lige så godt springe over og lave et lovforslag med det samme, specielt når lovforslaget er så simpelt, som tilfældet er i denne her sag.

Derfor lavede Fremskridtspartiet et lovforslag, sådan at vi med det samme kunne få det vedtaget, og så var det lov. Det var simpelt hen for at springe det administrative led over.

Det andet, der ligger i det er, at når man sammenligner forslagene, så ser man, at det i beslutningsforslaget står anført, at det skal gælde i alle større byer, hvorimod vi i Fremskridtspartiet mener, at det skal indføres i færdselsloven som en generel regel. Deri består forskellen på de to forslag.