

udøvere er dem, der får udstedt de fleste køretilladelser igennem Europas miljøøje, nemlig Østrig.

Fremskridtspartiet kan derimod ikke forstå, at vi i forbindelse med dette lovforslag overhovedet skal drøfte f.eks. begrænsninger på den nye Storebæltsbro. Hvorfor er der begrænsninger for netop busvognmænd på Storebæltsbroen? Hvorfor er der ikke begrænsning for lastbiler? Hvorfor er der ikke begrænsninger på Lillebæltsbroen? Vi forstår det simpelt hen ikke. Vil man forlange, at almindelige mennesker skal kunne forstå, at nationen bygger et prægtigt og i øvrigt længe ventet bygningsværk for over 20 mia. kr.? Jeg kan selvfølgelig tilslutte mig hr. Kaj Ikasts ønske om en total frigivelse på dette område.

Fremskridtspartiet kan heller ikke tilslutte sig de urimelige forhold om frakendelse af førerretten for de hastighedsbestemte køretøjer. I dette lovforslag, som i lovforslag nr. L 108, ønsker vi ikke, at der gives lov til at køre hurtigt overhovedet med undtagelse af hastigheden på motorveje. Vi ønsker, at uanset køretøjets art må en hastighedsovertrædelse tage udgangspunkt i den skilte hastighed.

Derudover er der mange andre ting, Fremskridtspartiet heller ikke kan gå ind for, og de er blevet kommenteret af de øvrige ordførere, især fra Venstre og Det Konservative Folkepartis side. Vi kan selvfølgelig ikke tilslutte os, at der pludselig med mere eller mindre kontrol sendes 7.000 mindre busser, der under en eller anden form er indkøbt for ikkeprivate midler til konkurrence for de etablerede, på markedet.

Skulle forslaget under udvalgsbehandlingen undergå så mange ændringer, at trafikministerens udtalelse på transportmessen i Herning i går – hvor ministeren lovede fair konkurrence og lige vilkår for alle transportudøvere i dette land – skulle komme til at stå til troende, kunne der måske opstå en situation, hvor Fremskridtspartiet kunne være positivt over for forslaget – men ikke før.

Ole M. Nielsen (KRF):

Jeg vil melde mig til brigaden af politikere, der synes, at dette her er svært stof – ikke bare fordi det er svært at læse, og fordi der er mange, mange bemærkninger, men også fordi det er svært at finde ud af, hvad der er ret og vrang, altså hvad der er godt og skidt i det. Det synes jeg faktisk er ganske besværligt.

Kristeligt Folkeparti hører jo til dem, der gerne vil støtte den kollektive trafik; men den kollektive trafik er jo ikke ensbetydende med DSB alene. Bustrafik er i høj grad kollektiv trafik, og togtrafik er jo ikke hellig, så den skal beskyttes fra alle steder. Der er jo helt klart områder af landet, som ikke kan betjenes på en fornuftig, økonomisk og miljømæssig vis med tog, og her er f.eks. fjernbusser jo ikke kun et supplement, som nogle har sagt, men sandelig også en erstatning.

Når Thybanen kan få problemer, som den socialdemokratiske ordfører sagde på et tidspunkt, er det jo, fordi den ikke fungerer og giver en tilfredsstillende betjening, og fordi omvejen er for stor, når man skal ned omkring Vestjylland for at komme fra Thisted til Midtjylland og Østjylland, og det er jo ikke nemt at lave om på. Vi skal jo ikke til at lægge nye jernbanespor over Mors for at få det til at fungere bedre; det tror jeg ikke på. Det er altså betydeligt bedre og mere fornuftigt at løse problemet med fjernbusser, som man jo også allerede gør, og derfor er det også, jeg ikke forstår, hvorfor det skal være så kunstigt og besværligt at lave et forsøg med fjernbusser, og hvorfor det skal være så stramt og snærende. Jeg kan være i tvivl om, hvorvidt der overhovedet er muligheder at få nogle busoperatører til at gå ind i et sådant projekt som det, der er lagt op til i lovforslaget, også inden for den korte tidstermin. Hvem har råd til at sætte noget i gang og opbygge noget på en forsvarlig måde, og hvem kan nå at få bevis for, om det er godt eller skidt med de snærende bånd?

Jeg mener ikke som De Konservative, at alt skal være frit, for det er helt klart, at så kan vi sagtens få drevet de linjer, hvor der er masser af kunder, og hvor man kan tage kunderne fra DSB på den østjyske længdebane og over Storebælt. Men hvis man skal give frihed til at lave forretning på nogle områder, skal man jo binde de samme busfolk op på, at de også skal køre nogle strækninger, som ikke umiddelbart er så god en forretning. Det var jo det, man kunne bruge fjernbusforeningen eller S-buskontoret, eller hvad det nu hedder, til, og så kunne de jo tilmelde sig de private busoperatører, som har lyst til at være med i sådan en forretning, og indgå nogle omfattende aftaler med det offentlige om at betjene nogle linjer, som det ikke er fornuftigt at betjene med tog, og som måske slet ikke bliver betjent i øjeblikket, mod at de også fik lov til at køre nogle af de steder,