

Færgetrafikken, som jeg var inde på før, skal være der, men der er jo ikke en naturlov, der siger, at man skal tilgodese DSB og favorisere DSB-færgeselskaber til fordel for alle andre, og det har man altså en tendens til at gøre.

Taxakørsel er også en form for kollektiv trafik, og derfor mener vi i Dansk Folkeparti, at man skulle give mulighed for, at taxaer kunne køre i busbaner. Det ville gøre, at de, der valgte den form for kollektiv trafik, kom hurtigere frem i stedet for at sidde i en lang kø bagefter en halvtom bus.

Så står der også noget om delebiler. Det er selvfølgelig godt med delebiler, og det kan vi selvfølgelig også støtte, men vi mener alligevel, at det må også være sådan, at de, der gerne vil have en privatbil, ikke skal beskattes fra hus og hjem, fordi de gerne vil have et køretøj.

Så står der også, at man vil forsøge at gøre det billigere at køre med den kollektive trafik. Jamen der er jo mange undersøgelser, der viser, at det egentlig ikke er prisen, der er afgørende. Det er de ting, som jeg omtalte før: regulariteten og det dér med, at man ikke skal stå og vente i timevis, og at man ikke får nogen information om, hvorfor togene ikke kører. Derfor er prisen ikke det alt afgørende. Vi vil selvfølgelig gerne være med til at have nogle lavere takster på kollektiv trafik, men det kan jo også gøres på andre måder end lige i form af at give et tilskud. Det kunne også gøres i form af at effektivisere og lave besparelser. Det ville også give en lavere pris.

Så er der hele bustrafikken, som man i dette land har mishandlet på det groveste. Man gjorde det en overgang, at man lavede bestemmelser om licitationer, og det er i sig selv godt nok, men det, man så gjorde, var, at man lod DSB-busser komme ind med nogle fuldstændig forvredne tilbud, som gjorde, at man udkonkurrede de private busselskaber.

Senere lod man udenlandske selskaber komme hertil og give tilbud på den kollektive trafik, samtidig med at man sendte millionbeløb til disse busejere for at gøre bilerne mere handikapvenlige. Det er i sig selv godt nok, men når så busserne efter en 3-4 år holder op med at køre, så tillader man, at de sælges til Finland og andre lande, hvor man ikke kræver pengene tilbage igen. Det er klart, at sådan nogle ting kan man som privat vognmand ikke hamle op med, dér er man jo taber på forhånd.

Da vi så endelig skulle sælge Combis, prøvede danske vognmænd at slå sig sammen og

købe busserne. Det var man sådan set ikke interesseret i, man ville hellere have et andet europæisk selskab ind og stå for busdriften, så man fik de sidste fjernet.

Så er der sådan noget som fjernbuskørsel. Jamen også her har der været masser af restriktioner. Nu har man så sagt, at nu kan de godt få lov at køre med 5, og de kan køre over Storebælt så og så mange gange, i stedet for at give det frit og så lade folk køre de steder, hvor der er et behov for at køre med busser. Det gør man ikke. Man lægger flere og flere restriktioner på, man flytter endda stoppesteder, så de kan komme over og holde i Istedgade i stedet for foran Hovedbanen osv. Man prøver simpelt hen på at gøre det så dårligt som overhovedet mulig for de private busselskaber.

Jeg synes, det er godt, vi får debatten om den kollektive trafik, og som jeg indledte med at sige, er der også ting i det her, som vi kan støtte, når det kommer frem.

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Efter at vi siden Anden Verdenskrig alene har fokuseret på den individuelle transport, etablerer vi nu i disse år en trafikpolitik, der baserer sig på alle trafikformer som led i et effektivt transportsystem, der samtidig tager hensyn til miljøet og tilgodeser trafikikkerheden.

Det er væsentligt, at vi bruger de forskellige transportformers styrke og på den måde skaber et effektivt transportsystem. I den sammenhæng er der i de senere år gennemført mange initiativer, som bidrager positivt til udviklingen af den kollektive trafik, og som giver en god platform for de kommende års arbejde. På nogle områder kan vi allerede se effekten af initiativerne, på andre områder vil der først være en effekt på lidt længere sigt.

Der skabes gennem anlæg af nye banestrækninger grundlag for forbedring af jernbanetrafikkens konkurrenceevne over for andre transportmidler, primært fly og biler. Åbningen af den faste forbindelse over Storebælt har forøget antallet af togrejsende i øst-vesttrafikken med godt 50 pct., og den faste forbindelse har generelt medvirket til at give togtrafikken et løft. Efter åbningen af den faste forbindelse har der for første gang i mange år kunnet konstateres fremgang i den kollektive trafik.

Det må forventes, at Øresundstrafikken, der åbnes om godt et års tid, også vil forbedre konkurrenceevnen for jernbanetrafikken. Åbningen af jernbaneforbindelsen til Kastrup i 1998 og