

Til det andet spørgsmål: Når jeg har nævnt de 200 km, er det som et forhandlingsoplæg. Vi kan drøfte videre i udvalget, om det ikke kan være hensigtsmæssigt, at der er en eller anden kilometergrænse, frem for at der ingen kilometergrænse er. 200 km er et eksempel, som vi kan forhandle videre om.

Poul Fischer (DF):

Det fremsatte lovforslag nr. L 165 hilses velkommen af Dansk Folkeparti. Lovforslaget, der handler om liberaliseringen af rutekørsel over mere end to amter eller hovedstadsområdet og en tilstødende amtskommune, er et længe efterspurgt lovforslag både af bruger- og operatørside.

Der er ingen tvivl om, at ruter, der oprettes, for det meste vil have København som endestation. Det er derfor vigtigt, at staten i samarbejde med Københavns Kommune fremskaffer de nødvendige terminalfaciliteter centralt beliggende i København.

Toamtsreglen for fjernbusser lyder besnærende, men da amter som bekendt er af meget forskellig størrelse, burde der indføres en kilometergrænse på f.eks. 100 km.

Som sagt hilser vi en liberalisering velkommen, men det fremsatte forslag er for liberalt. Såfremt det vedtages i sin nuværende form, bliver det det vilde vesten. Der skal noget styring til, hvis det skal blive til glæde og gavn for forbrugerne og vognmændene og dermed for samfundet som helhed.

Operatørerne på dette marked skal være private. Der skal ikke kunne deltage operatører, der understøttes af offentlige midler, hvad enten det drejer sig om kommunale, amtskommunale eller statslige midler. Det skal være private firmaer, der for egen regning og risiko vil gå ind på dette marked. Vi skal ikke igen opleve en Combussag. Derfor bør der tages højde for det i den endelige lov.

Lovforslaget lægger op til en total liberalisering, således at forstå, at antallet af operatører er helt frit, og det er at gå for vidt.

Kl. 15.35

I hørings svarene kan vi se, at det bl.a. foreslås, at man anvender de internationale regler om buskørsel, hvorefter de to første operatører tildeles rutetilladelse, og tillader man yderligere operatører, sker det efter en behovsanalyse.

Ruter, hvor DSB forefindes, burde betragtes som den ene operatør, og yderligere operatører kan så tildeles en tilladelse under forudsætning

af, at ruteplaner ikke kolliderer med allerede eksisterende operatørers ruteplaner.

Endelig kunne det være et krav til de attraktive ruter, at der blev foretaget en baglandsbetjening. Et eksempel: En rute mellem Odense og København kunne starte i Assens og gå over Fåborg til Odense. Det ville samtidig styrke den kollektive trafik i det bagland, hvor banen ikke opererer.

Lovforslaget lægger op til mindst en ugentlig afgang. Det er for lidt. Som udgangspunkt bør der være tale om mindst en daglig dobbelttur. Det er absolut i forbrugernes interesse, at der er kontinuitet i køreplaner, og med en tvungen baglandsbetjening bør der kunne oprettes ruter, der er bæredygtige.

Når Dansk Folkeparti foreslår den ovennævnte styring, kan man naturligvis ikke komme uden om at skulle evaluere og vælge blandt operatører, der bejler til samme rute. Der bør derfor evalueres ud fra forskellige kriterier: økonomisk sikkerhed hos operatører, kvaliteten af busser, køreplaner, takster m.m. Man må igen den øvelse, hvis vi skal have et system, der skal bære fremover, ligesom der under udvalgsbehandlingen bør ses på moms- og takstproblematikken på Storebælt og indsættelse af yderligere kapacitet på bestemte tidspunkter.

Dansk Folkeparti ser frem til udvalgsbehandlingen, og endelig kan Dansk Folkeparti tilslutte sig sammenlægningen af Vejtransportrådet og Persontrafikrådet.

Kaj Ikast (KF):

Det Konservative Folkeparti kan støtte sammenlægningen af Vejtransportrådet og Persontrafikrådet. Det er en naturlig udvikling, og den går vi ind for.

Når vi nu bedømmer kollektiv trafik og ser de resultater, de har haft i de andre nordiske lande, eksempelvis Sverige, må vi nok erkende, at fjernbustrafikken i Danmark har været holdt tilbage i for mange år.

Vi må betragte fjernbustrafikken som en kollektiv trafik på lige fod med jernbanen og anden kollektiv trafik. Det vil sige, at det udspil, som ministeren er kommet med her, kan måske godt siges at være lidt svagt, men jeg vil gerne takke ministeren for det. Her får udvalget lejlighed til at finde løsninger, som kommer til at passe til danske forhold, og det er jo det, udvalget har bedt om under de forhandlinger, der har været indtil nu.