

her private selskaber, som havde hvert sit billetsystem, at vi dog får lov at beholde et fælles billetsystem i Danmark. Det er en fordel. Men jeg kan simpelt hen ikke forstå, hvorfor man synes, at vi skal have en masse private udbydere ind, og hvorfor det skulle være så godt.

(Kort bemærkning).

Henriette Kjær (KF):

Jamen det har jeg heller ikke sagt noget om. Som jeg svarede hr. Rune Lund, er det op til trafikalselskaberne at beslutte det. Nu hører jeg så ikke til dem, der mener, at private er af det dårlige, men faktisk kan være gode til at løse nogle opgaver.

Mange af de selskaber, der er, er jo ekspertes på det her område, så jeg ser sådan set meget positivt på det. Hvis de kan gå ind og løse en opgave overbevisende og godt, så kommer de ind. Men det er som sagt ikke givet på forhånd. Det er op til en politisk beslutning truffet i de nye trafikalselskaber.

(Kort bemærkning).

Line Barfod (EL):

Erfaringerne fra både Danmark og andre lande er, at når man tager de private ind, kan det godt være, at de til at starte med gør det til den samme kvalitet, men billigere, men hvis de skal blive ved med at være billigere, er de nødt til at skære ned på kvaliteten. Det går så ud over kvaliteten af busdriften, og chaufførerne får dårligere vilkår, og dermed bliver det også dårligere for passagererne. Når chaufførerne f.eks. ikke har lov til at holde pauser undervejs, er det altså ikke så betryggende for passagererne at køre med busserne, så det er ikke særlig gode vilkår, man byder dem.

Så skal jeg bare høre om en sidste ting. Jeg ved jo, at fru Henriette Kjær nærer stor omsorg for de handicappede, og derfor et spørgsmål, som også har været fremme tidligere i debatten, nemlig om vilkårene for handicapkørslen. Er det et punkt, hvor De Konservative vil være med til at garantere, at der ikke bliver ringere vilkår for handicapkørsel, end der er i dag? Vil man være med til at lave de fornødne ændringer, så vi sikrer, at handicapkørslen ikke bliver ringere end i dag?

(Kort bemærkning).

Henriette Kjær (KF):

Først med hensyn til kvaliteten: Her må jeg igen slå fast, at det jo netop er den enkelte kommune eller den enkelte region, som beslutter sig for,

hvor tit de vil køre på en rute, hvordan køreplanen skal se ud, hvordan de forestiller sig det, og så går jeg ud fra, at der er nogle arbejdsmiljøregler, der sikrer, at chaufførerne får de pauser, som de skal have, ellers er det jo en overtrædelse af loven.

Jeg mener ikke, at vi har de store problemer med de private trafikalselskaber, der bl.a. kører her i hovedstadsområdet. Jeg synes, at det ser ud til at fungere ganske udmærket. Men igen: Det er en politisk beslutning, og jeg synes, at man i Enhedslisten må respektere, at det er op til de enkelte nye trafikalselskaber og kommunerne, som jo melder ind og også selv betaler, hvordan de ønsker deres kollektive transport.

Så er der spørgsmålet om de handicappede. Jeg vil da ikke afvise, at der kan foregå en om-lægning, men det betyder jo ikke nødvendigvis, at det kan være en forværring af situationen for de handicappede. Men det er da klart, at det er noget, der står højt på vores dagsorden, at der er en ordentlig betjening af netop den gruppe.

Kl. 18.00

Den fg. formand (Jens Vibjerg):

Tak til ordføreren. Så går vi videre i ordfører-rækken, og det er hr. Martin Lidegaard.

Martin Lidegaard (RV):

I Det Radikale Venstre har vi den grundholdning, at hvis man skal lave store samfundsmæssige forandringer i det bestående, skal det være, fordi man mener, at det bliver væsentlig bedre, og så skal man som minimum have et overblik over, hvilke økonomiske konsekvenser de forandringer har.

Efter vores mening er det største trafikale problem i organiseringen af trafik i Danmark, at vi alt for længe har haft en skyttegravskrig mellem dem, der vil kollektiv trafik, og dem, der vil have veje, og at vi i den grad mangler en samlet plan for, hvordan de forskellige trafikformer kan spille bedre sammen.

Efter vores mening løser regeringens strukturforslag på trafikområdet hverken det problem eller giver os bare en tilnærmelsesvis fornemmelse af, hvilke økonomiske og service-mæssige konsekvenser forslaget vil have for brugerne af trafik i Danmark; det gælder så vel for brugerne af den kollektive trafik som for brugerne af vejene.

Når det er sagt, er det også klart, at den radikale politiske sjæl fungerer sådan, at hvis vi kan komme ind og rette lidt op på katastroferne, gør