

Hvis man vil bruge det her i miljødebatten, som fru Mette Gjerskov gerne vil, og som SF gerne vil, så skal vi have folk til at stille bilen og tage den kollektive trafik – og meget gerne busserne. Det gjorde de ikke ved den ordning, Socialdemokraterne havde lavet.

Så det blev altså billigere for dem, der i forvejen kørte med den kollektive trafik, og sådan vil det jo også være, hvis man nedsætter busbilletsprisen. Så vil man i stedet for at gå fra et stoppested til et andet ude i regnvejret måske alligevel hoppe ind i bussen. Men det vil ikke få de folk, vi vil have til at stille bilen, til at tage den kollektive trafik, og det er jo det, hele øvelsen går ud på. Derfor skal vi jo tænke os om. Det skal jo være et klogt tilskud til den kollektive trafik og, ja, ikke bare et rent tilskud for tilskuddets skyld.

Kl. 15:58

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):

Tak til ordføreren. Vi går videre i ordførerrækken. Den næste ordfører er så den radikale ordfører, og det er hr. Johannes Poulsen.

Kl. 15:58

(Ordfører)

Johs. Poulsen (RV):

Når man har hørt på den nu snart 3 timer lange debat i dag med afsæt i forespørgslen, kan man godt gå hen og få det indtryk, at man lever i forskellige verdener, afhængig af hvem man spørger. På den ene side er der nogle, der tegner et billede af, at alt stort set er idel lykke, det hele kører, som det skal, og tingene er i orden. På den anden side tegnes der et billede af, at alt er elendighed, vi står ude i regn og kulde, som fru Mette Gjerskov sagde, på apostlenes heste og venter på busser, der ikke kommer, og det hele er helt, helt forfærdeligt.

Jeg tror sådan set ikke, at nogen af billederne er korrekte, og jeg synes egentlig, at det ville klæde Folketinget og debatten, hvis man måske i lidt højere grad fokuserede på nogle af de områder, hvor man dokumenterbart kan konstatere, at her er der ting, der kan forbedres i forhold til de målsætninger, vi gerne vil opnå i forbindelse med kollektiv trafik og det at flytte folk fra specielt individuelle biler til busser og tog og med de miljøgevinster, der ligger i forlængelse af det, og det, vi også gerne vil sikre, nemlig at der er en fundamental service i vore byer, men for den sags skyld også på landet, som betyder, at hvis ikke man har mulighed for at transportere sig individuelt, f.eks. på cykel eller anden måde, så har et andet tilbud i form af en kollektiv trafik, der fungerer. Der må man jo nok sige, at

hvis man kigger nærmere efter under de mange ord, er der naturligvis nogle steder, hvor der er udfordringer, som trænger til at blive belyst nærmere, og som trænger til at blive – hvad skal man sige – taget hånd om.

Først og fremmest synes vi fra radikal side, at der hvor man må konstatere, at busdriften er presset, er i de tyndbefolkede dele af landet, og det er i landsbyer. Der er der hårdt pres på, forstået på den måde, at vi kan konstatere dokumenterbart, at der bliver færre ruter og færre afgange, og derfor bliver det også sværere for de mennesker, der er afhængige af den kollektive trafik, at kunne bo og leve det pågældende sted, hvis man rent faktisk skal transporteres.

Der har i dag været en debat om navngivne gymnasier. Den kan man selvfølgelig godt forlyste sig med, men det er jo en kendsgerning i alt fald, at man bliver nødt til at have en fundamental service på busområdet i landsbyer og landområder, hvis man vil sikre, at folk kan bo i landsbyer og landområder og f.eks. frekventere ungdomsuddannelserne, der som oftest ligger i en lidt større by. Der bliver selvfølgelig nødt til at være en service, der er i orden på de områder, som gør, at man rent faktisk kan nå frem. Jeg synes, at det, man bør fokusere fremadrettet på – ikke mindst når man skal investere i fremtiden – er at sikre, at sådan nogle helt fundamentale serviceområder rent faktisk også er dækket ind. Der kan man så diskutere, om det kræver flere penge eller ej. Jeg synes ikke, at man kan afvise, at det kunne betyde, at der skulle flere penge til. Det skulle måske være i en anden form, end vi har set det hidtil, og jeg er sådan set enig med de ordførere, bl.a. fru Henriette Kjær, der har sagt, at der jo hverken miljømæssigt eller på anden måde er noget sjov i, at der kører nogle store tomme busser rundt i nogle områder, som rent faktisk hverken til opfyldelse af miljømæssige eller servicemæssige mål bidrager positivt, men at man i stedet finder mere intelligente løsninger.

Det er da også meget mere interessant set med vores øjne, og derfor har vi også lagt vægt på, at man fokuserer på de erfaringer, som drages både indenlands og udenlands, hvor man målrettet satser på, at kunden oplever tilbuddet som spændende og godt og interessant. Der er man faktisk også i stand til at tiltrække flere passagerer. Det skal vi naturligvis lære af, og det skal vi naturligvis bruge til noget fornuftigt, og det synes vi man først og fremmest skal have fokus på.