

stillet over for lovforslaget, idet det åbnede for etablering af flere ruter og dermed en øget service over for befolkningen.

S ønsker, at samfundet skal være med til sikre transportbetjening af befolkningen, hvilket også skal sikres i yderområderne. Derfor er det nødvendigt med et sammenhængende net af ruter, der er etableret i et konstruktivt samarbejde mellem offentlige trafikskelskaber og private busfirmaer.

Under udvalgsarbejdet har trafikministeren imidlertid fremsat ændringsforslag nr. 7 om indsættelse af et nyt § 4a, stk. 3, som medfører, at offentlige trafikskelskaber ikke kan byde på fjernbusruter. Herved ændres grundlaget i det oprindelige lovforslag fundamentalt.

Gennemføres dette ændringsforslag om forbud mod, at offentlige myndigheder m.fl. må udføre fjernbuskørsel, vil en række ruter blive nedlagt. Det vil være helt utænkeligt, at private vognmænd for egen regning og risiko vil køre ruter, som er underskudsgivende. Såfremt offentlige myndigheder ikke må drive fjernbusstrafik, således som det igennem flere år har været praktiseret af X-bus-systemet, vil konsekvensen være, at busbetjeningen af borgerne helt ophører. Borgerne kommer til at opleve, at regionale trafikskelskaber bliver tvunget til at nedlægge og ændre på en rute, hvilket betyder, at mange passagerer får en væsentlig ringere service.

Ændringsforslaget vil endvidere komme til at skabe en utryghed hos mange passagerer, deriblandt mange ældre og børn, der har valgt en fjernbus for at undgå busskift på længere rejser.

Et *andet mindretal* i udvalget (SF og EL) indstiller lovforslaget til *forkastelse* ved 3. behandling. Mindretallet stemmer for de under nr. 1, 2 og 5 stillede ændringsforslag. Såfremt det under nr. 2 stillede ændringsforslag ikke vedtages, stemmer mindretallet for det under nr. 4 stillede ændringsforslag.

Socialistisk Folkeparti finder, at ideen om i højere grad at supplere den eksisterende kollektive trafik med fjernbusser er god, men stiller sig tvivlende over for, hvorvidt det er hensigten med og virkningen af dette lovforslag, som et flertal i Folketinget forventes at vedtage.

SF hæfter sig ved, at der med lovforslaget vælges en model, hvor området liberaliseres uden hensyntagen til en sikring af trafikbetjeningen i

de tyndtbefolkede områder. Resultatet af lovforslaget kan således meget vel blive, at der bliver ringere servicering af de tyndtbefolkede områder. Dermed kan SF notere sig, at et flertal i Folketinget vægter et ideologisk hensyn til liberalisering højere end ønsket om at sikre en udvidet og forbedret betjening med fjernbusser.

SF foreslår derfor med sine ændringsforslag en model, hvor der åbnes op for langt videre brug af fjernbusser, men hvor der i kraft af en behovsprøvelse gives mulighed for politisk at kunne prioritere en trafikbetjening, der ikke giver overskud på markedsvilkår. Samtidig giver denne tilgang mulighed for at undgå de interessekonflikter, der kan opstå, hvor en operatør samtidig betjener den samme strækning med jernbane og fjernbusser.

Enhedslisten er modstander af et fjernbussystem, der giver mulighed for, at fjernbusser konkurrerer med jernbanen. Fjernbusser skal styrke jernbanen, ikke undergrave jernbanen. Derfor kan Enhedslisten støtte fjernbusser, der har en tilbringerfunktion til jernbanestationer, og fjernbusser, der opfylder transportbehov i områder, som ikke er dækket af jernbane. Fjernbussers kørsel parallelt med en jernbane skal begrænses mest muligt.

Nye fjernbusruter skal efter EL's opfattelse tage udgangspunkt i områder, der i dag ikke er betjent af tog og fjernbus i forvejen. Derfor er den foreslåede ændring af fjernbusloven, der giver mulighed for at køre parallelt med jernbane, et vildspor. Miljømæssigt er det absolut ikke en fordel at flytte passagerer fra tog til bus. Det kan være en fordel at flytte bilister over i busser, men det er en endnu større fordel at få dem til at benytte tog. Som bekendt ligger der ikke skinner overalt i landet, og derfor er det klart, at bustransport er en uundværlig kollektiv transportform, men den skal ikke konkurrere med togtransporten om de samme passagerer.

Økonomisk set risikeres det, at en række buselskaber vil søge at underbyde DSB, og dermed forringes grundlaget for den togbetjening, der allerede eksisterer, ligesom DSB's overskud mindskes. I lovforslagets bemærkninger anføres det da også direkte, at statens udgifter til togtab vil blive forøgede. Således kommer befolkningen til skjult at betale for busruterne over skatten.