

ve trafik, forstår jeg simpelt hen ikke. Fjernbus-systemet i Xbus løber rundt økonomisk med 5-10 pct.s overskud. Det er jo det, der er tale om. Det mister man jo ikke noget ved, hvis det i værste fald skulle nedlægges, men vi har overhovedet ikke været på banen og sige, at det skulle nedlægges fra den 1. januar 2007. Giv os nu 2 år til at finde ud af, hvordan systemet skal fungere fremover.

(Kort bemærkning).

Morten Homann (SF):

Det vil jeg da sige at man gør i allerhøjeste grad, hvis Xbussystemet skulle nedlægges, hvis det var det, der måtte blive konsekvensen. Xbussystemet betjener mange hundredtusinde, over en million mennesker hvert år, og hvis man kommer i den situation, at det, at man fjerner nogle ruter, betyder, at det samlede system falder sammen, så er det da noget, som for alvor vil kunne mærkes.

Jeg har prøvet at lytte til hr. Poul Fischers indlæg i denne her debat, og jeg synes, at det, der står tilbage, er spørgsmålet: Hvorfor? Hvorfor er det vigtigt at prøve at presse et privat marked i gang her? Vi har set, at det kræver mere end almindelig tålmodighed at løbe det i gang. Det er ikke lykkedes selv med det lovforslag, som blev vedtaget forrige år.

Men vi har set, at det, der er på spil, og det, man risikerer at tabe, er et velfungerende bussystem. Så hvad er det for en gevinst, Dansk Folkeparti er ude efter, så man er villig til at spille harsard med et velfungerende bussystem?

Kl. 17.10

(Kort bemærkning).

Poul Fischer (DF):

Jamen det bliver jo gentagelse på gentagelse. Xbussystemets fjernbusruter løber rundt økonomisk, der er ikke offentlige tilskud til dem, men det er da ikke ensbetydende med, at det øvrige Xbussystem ikke kunne fungere, uden at de fjernbusruter var der. Jeg ser gerne, at vi får analyseret, hvorfor der ikke er oprettet nogen private fjernbusruter, og så evaluere ud fra det.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Hr. Homann, sidste spørgsmål til hr. Fischer.

(Kort bemærkning).

Morten Homann (SF):

Det kræver vel, at hr. Fischer uddyber, hvad er det, hr. Fischer gerne vil opnå, hvis det nu skulle

lykkes for ham med djævelens vold og magt at presse nogle private vognmænd til af egen drift at lave fjernbusruter, også selv om omkostningen måtte blive, at man lukker dele af eller hele Xbussystemet.

Hvad er det, hr. Fischer gerne vil have ud af den øvelse? Det er klart, hvad det er, der står på spil, og hvad det er, vi mister: Det er et ekstremt velfungerende bussystem. Men hvad er det for en gevinst, som hr. Fischer ser efter? Hvad er det for nogle fugle på taget, hr. Poul Fischer famler efter i det her forsøg på absolut at få nogle private operatører ind på det her marked?

(Kort bemærkning).

Poul Fischer (DF):

Jeg tror bestemt ikke, at man kan presse nogen private fjernbusruter i gang med de nugældende regler, men det var da interessant at få undersøgt, hvad der kunne skaffe nogle private fjernbusruter. Var det ved, at man fik noget et- og toamtsbetjening med? Som man ser i regnskabet for Xbus' fjernruter, så er der ingen af dem, der ikke har et- og toamtsbetjening med, der kan løbe rundt, og så kan der selvfølgelig heller ikke oprettes private fjernbusruter, som tingene er skruet sammen nu.

Det troede vi på, men vi må erkende, at det ikke er sket fyldest. Det er kun de ruter, der går på tværs i Danmark, det er lykkedes for.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Hr. Kaj Ikast som ordfører.

Kaj Ikast (KF):

Jeg ved ikke, om vi skal skrive datoen den 30. januar som skillelinje. Det vil jeg godt, for der skete noget epokegørende, og det var meget tydeligt, at venstrefløjen ikke var med. Det kan man høre her i dag.

Vi var med Politikens bagside som vært inviteret over for at se syv busser ovre i Viborg, og det gjorde venstrefløjen meget nar af. Så skulle de have taget med. Trafikudvalget og ministeriets embedsmænd fik en total gennemgang af hele Xbussystemets opbygning og en debat om det.

Vi mødte ildsjælen, der havde fået Xbusserne til at køre, nemlig Viborgs amtsborgmester. Hele den atmosfære, der var omkring Xbusserne, deres bestyrelser, deres repræsentantskab, de private busvognmænd, amternes repræsentanter i trafikselskaberne, det samspil, der var mellem dem, gav et helt nøjagtigt billede af en succes.