

[Fischer]

turinvesteringer på. Vi vil ikke være med til en ny fondsdannelse med opbygning af fondsstruktur og fondsbestyrelse; der skal måske også være et repræsentantskab, mange møder og meget mere. Det drejer sig i stedet om at opbygge en infrastruktur, ikke om at bygge fonde.

Jeg skal ikke kommentere alle 10 punkter i det socialdemokratiske forslag, men nævne et vigtigt punkt. Vi mener, at en sådan fond alvorligt kan svække Folketingets styring af investeringspolitikken, og det har vi bestemt ikke brug for. Tværtimod skal vi væk fra organer, der kan virke anonyme, og koncentrere os om at få styrket Folketingets indflydelse i de kommende år.

Afslutningsvis vil jeg også nævne det socialdemokratiske forslag om at forhøje benzinafgiften. Jeg synes, det er udtryk for en noget traditionel socialdemokratisk tankegang. Man taler om, at for hver 10 øre, benzinafgiften hæves, kan der skaffes så og så mange millioner kroner. Det er sikkert rigtigt, men det kan også være skruen uden ende. Ja, der er en ende, nemlig en fornyet grænsehandel, hvis danske benzinpriser igen kommer over de tyske. Det vil vi ikke bidrage til.

Trafikministeren har på udmærket måde redegjort for, hvordan regeringen på en administrativt langt mere enkel måde vil fremme investeringsprojekterne. Det mener vi er den rigtige måde at gå frem på, og vi kan derfor ikke støtte dette forslag.

Svend Heiselberg (V):

I Venstre vil vi ikke afvise, at der er flere punkter i Socialdemokratiets beslutningsforslag, vi kunne blive enige om.

Også Venstre finder, at det er både rigtigt og nødvendigt at få taget fat på en fremrykning af en række offentlige trafikinvesteringer, og i en tid, hvor der er arbejdsløshed, kunne det måske være med til at sprede lidt optimisme at udbygge både veje og baner, men hidtil har der ikke været kapital hertil. Vi er parate til at tage en drøftelse af, hvordan man finder mulighed for at skaffe kapital på den ene eller anden måde. Vi mener også, det har en erhvervsmæssig betydning, og den store turisttilstrømning til landet gør også, at vi er nødt til at prøve at få fremrykket nogle af de store trafikinvesteringer, der er behov for.

Men for Venstre er der en række uafklarede forhold, som gør, at Venstre ikke kan give tilslutning til beslutningsforslaget. Som jeg har forsøgt at sige, synes vi, det er vigtigt, at vi finder midler til at fremme hele infrastrukturen, men det fremgik også af statsministerens åbningstale. Det er jo sådan, at man i forbindelse med finansloven diskuterer visse muligheder, så vi vil senere vende tilbage til spørgsmålet.

På det foreliggende grundlag må vi afvise beslutningsforslaget.

Tommy Dinesen (SF):

Det forslag, der foreligger fra Socialdemokratiets side, synes jeg på mange måder er udmærket. Nu har vi diskuteret trafik hele dagen, og her kommer man så til, at der også skal nogle penge til, og en af mulighederne derfor er at følge det foreliggende forslag.

Det, vi er mest bekymrede over, er, at der nu bliver nævnt 10 øre pr. l. Det mener vi er alt for lavt. Skulle man endelig lave en afgift på benzin og diesel, skulle vi op omkring de 50 øre. Det giver noget med 1 mia. kr. om året. Det synes vi ville være godt. Men vi er ikke særlig indstillet på at pumpe de milliarder, man derved kunne opkræve, ud på veje. Der skal ikke herske tvivl om, at der skal laves noget på vejområdet, og det kan både være omfartsveje, black spots osv. Men det er rigtigt, at der er et virkeligt behov i den kollektive trafik for øjeblikket.

Hvis man dagligt kører med den kollektive trafik, f.eks. med tog, vil man kunne konstatere, at der mangler spor fra København til Roskilde – der er efterhånden mange forsinkelser – og det er i hvert fald en udskrivning af de store, som vil blive nødvendig, hvis den kollektive trafik skal have det løft, som vi alle sammen går ind for.

Elektrificeringen er vi alle sammen enige om skal fremmes, men der kan måske blive uenighed om pengene; det skal jeg ikke sige. F.eks. er der også et vist behov for IR3-tog. Det har også været nævnt tidligere i dag, at man måske skulle prøve på at satse på biltog f.eks. fra København til Hamburg eller andre steder. Der er i hvert fald muligheder nok.

Jeg vil også henvise til, at Trafikudvalget for nylig har fået en skrivelse fra Forbrugerrådet, som klart påviser, at prisen for at benytte den kollektive trafik er steget med, så vidt jeg hu-