

foreligger nu, må jeg sige, at vi under ingen omstændigheder kan støtte det.

Når man taler om, at det skal være økonomisk rentabelt, vil jeg gerne sige, at der jo er meget stor forskel på, hvordan man laver sådanne beregninger inden for det offentlige og det private. Jeg er helt sikker på, at dette forslag ikke er et af dem, der – kan man sige populært – drøner lige igennem og bliver vedtaget. Vi kan i hvert fald ikke støtte det.

Vibeke Peschardt (RV):

Det Radikale Venstre er et parti, som altid har hilst investeringer i den kollektive trafik velkommen. En veludbygget infrastruktur er en af betingelserne for, at samfundet kan fungere, at man frit kan bevæge sig, komme på arbejde – kort sagt mobilitet.

Set i et miljøperspektiv er der ingen tvivl om, at investeringer i den kollektive trafik på længere sigt har en positiv indvirkning på miljøet set i forhold til en forøgelse af den private biltrafik. Det samme gælder energien. Alt det er vi enige med SF om.

Det er desværre bare ikke det, forslaget handler om. Forslaget vedrører en særlig finansieringsmåde for den kollektive trafik, og her må jeg altså tilslutte mig de foregående talere og sige: Den kollektive trafik kan driftsøkonomisk jo ikke forrente sig. Derfor finder vi forslaget lidt meningsløst, og vi må afvise det.

Jette Gottlieb (EL):

Intentionen om øgede investeringer i den kollektive trafik er selvfølgelig noget, der tiltaler Enhedslisten. Det store problem ligger jo i, om kollektiv trafik er offentlig. Jeg kan under ingen omstændigheder støtte statsgaranti til privat kollektiv trafik. På det punkt er jeg stik modsat Fremskridtspartiet.

I en tid, hvor man i forskellige varianter er i fuld gang med at privatisere al den kollektive trafik, er det et meget problematisk forslag. Forslaget om at sætte en realrente på 4 pct. er et pege-fingre- og et drilleforslag, og det refererer selvfølgelig til, at man accepterer den realrente som forudsætning for Øresundsforbindelsen. Med det had, jeg har til Øresundsbroen, kan jeg gerne deltage i sådan et drilleri, og derfor ser jeg også hen til en udvalgsbehandling. Jeg synes, der er mange problemer i forslaget.

Arne Melchior (CD):

Ved læsningen af dette forslag på 5 små linjer

kom jeg til at tænke på en lille episode, da jeg som dreng i køkkenet derhjemme første gang hørte min mor bruge udtrykket »en sur-sød sovs«. Jeg syntes, det lød så selvmodsigende, at man kunne komme eddike og sukker i den samme sovs, så den blev sur-sød. Men det kunne altså godt lade sig gøre.

Det ser for mig ud til, at SF har forsøgt noget tilsvarende her, men det er ikke lykkedes. Man har taget flasken med socialistisk tænkning og kommet 50 pct. i gryden af den og 50 pct. af meget privatkapitalistisk tænkning, hvorefter man har forsøgt at røre det sammen. Forslaget bærer i mine øjne et tydeligt præg af betænkelig skizofreni, som jeg ellers normalt ikke anser hr. Aage Frandsen for at lide af, og derfor kan jeg slet ikke forstå, hvor det er man vil hen.

Jeg kan tilslutte mig ministerens både indholdsrige og velformulerede tale og ligeledes en række af de andre ordføreres indvendinger. Så det forslag vil nok ikke tynde hårdt på Trafikudvalgets tidsplan.

Aage Frandsen (SF):

Ministeren sagde indledningsvis, at det var et drilleforslag. Det er ikke til at forstå, hvordan ministeren skulle komme i tanker om, at dette skulle været egnet til at drille. Når man somme tider føler sig drillet, er det nok, fordi der er grund til det, for det, at man siger noget til en person, rammer jo ikke den pågældende person, medmindre der er grund til det. Hvis man f.eks. slår ned i en flok hunde, der er spændt foran en hundeslæde, er det den hund, der bliver ramt, der hyler. Jeg ved ikke, om det er det, der er tilfældet her.

Men forslaget er altså ikke primært – skal vi sige det sådan – fremsat med henblik på at drille. Det er selvfølgelig med henblik på at beskrive en problematik, som vi er i, nemlig at når det drejer sig om nogle investeringer, anlægger man en betragtning, der siger, at hvis det driftsøkonomisk giver en realforrentning på 4 pct., er det i orden, mens man i andre tilfælde ikke gør det.

I øvrigt er jeg godt tilfreds med ministerens betragtninger om, at man selvfølgelig ikke, når det drejer sig om den kollektive trafik, alene kan se på driftsøkonomien. Det kan man under ingen omstændigheder, og ministeren gjorde det også helt klart, at der desuden er nogle samfundsøkonomiske betragtninger, som man kan anlægge meget bredt, hvor man både tager hensyn til miljø, til opfyldelse af det enkelte menneskes befordringsbehov, til landdistriktssamfund og til det ene og det andet.