

at føre, og det agter regeringen også fortsat at gøre.

#### **Poul Andersen (S):**

Socialdemokratiet er positivt indstillet over for intentionerne i det foreliggende beslutningsforslag, hvis overordnede målsætning er en styrket kollektiv trafik. Men i Socialdemokratiet mener vi, at beslutningsforslagets konsekvenser dels er finanspolitisk uforudsigelige, fordi omfanget af investeringerne i den kollektive trafik ikke præciseres og ej heller kendes på forhånd, dels kan være en uohensigtsmæssig udvidelse af den kollektive trafik. Beslutningsforslagets kriterium om, at en investering i kollektiv trafik isoleret set skal være driftsøkonomisk rentabel, lyder umiddelbart positivt. Men dette kriterium vil bl.a. ramme udbygningen af den kollektive trafik i tyndt befolkede regioner, ligesom spørgsmålet om rentesatser jo ikke fortæller os noget om behovet og ej heller noget om de miljømæssige gevinster.

I Socialdemokratiet mener vi, at behovet for samt omfanget af og de miljømæssige gevinster for investeringer i den kollektive trafik kombineret med forskellige finansieringsmodeller samlet skal udgøre kriterierne for eventuelle investeringer. Det skal altså ikke altid alene være et spørgsmål om rentabilitet. Socialdemokratiet mener derfor, at investeringer i den kollektive trafik politisk skal behandles fra sag til sag.

Derfor skal jeg på Socialdemokratiets vegne afvise dette beslutningsforslag.

#### **Svend Heiselberg (V):**

Forslagsstillerne peger helt rigtigt på, at der vil ske en vækst i privat bilkørsel på 20 pct. frem til 1998. Det viser, hvad det er, borgerne ønsker, nemlig at kunne køre i deres egen bil og ikke at være afhængige af den kollektive trafik, bl.a. fordi den kollektive trafik misrøgter sin opgave med arbejdsvægringer samt forsinkelser til følge. Jeg tænker her på SAS, DSB og dele af det offentlige busnet. Disse forhold taler ikke for, at vi med statsgaranti skal pumpe flere penge end højst nødvendigt i den kollektive trafik. Vi bør efter Venstres mening derimod i langt højere grad bruge penge på at udbygge vores veje. Borgerne ønsker flere motorveje, og det er det, som Venstre gerne vil være med til her og nu.

Der er hermed ikke sagt, at der ikke skal bruges flere penge til den kollektive trafik, og det vil der også blive, idet det jo påtænkes, at der alene skal bruges 14-15 mia. kr. til anlægsinvesteringer inden for DSB før år 2000.

Endelig bør vi f.eks. for HT-området sikre en lovgivning, der gennemfører en reel privatisering, sådan at der bliver fri konkurrence.

Har man egentlig tænkt på, at den privatejede del af den kollektive trafik ikke skal have tilskud eller statsgaranti for at drive virksomhed? Det skal den offentlige heller ikke i større omfang efter Venstres mening. Det, vi skal arbejde for, er fri konkurrence, og at den kollektive trafik bliver afskåret fra at have snabelen alt for langt nede i statskassen.

Venstre kan som sagt ikke støtte SF's beslutningsforslag.

#### **Kaj Ikast (KF):**

I sin tid var der mere format over SF. Jeg tænker her på dengang, hr. Aksel Larsen sagde: »Man kan hæve fanen så højt, at man mister jordforbindelsen.« Det mener jeg egentlig man har gjort i dette tilfælde. Tænk nu, hvis de borgerlige partier tog SF på dette forslag og sagde, at al kollektiv trafik højst måtte have en realrente på 4 pct. Det ville blive noget kønt noget! Hvis der ikke er en indtægt fra automobilerne over broforbindelserne i Danmark eller mellem Danmark og Sverige, ville man heller aldrig kunne komme ned på en sådan rente. Det er nemlig den store faste indtægt, der kommer ind over en meget lang årrække, der gør, at disse projekter, altså Storebæltsforbindelsen og Øresundsforbindelsen, er så gode økonomiske – skal vi kalde det pengemaskiner – og derefter en statsgaranti. Alle steder – selv i Århus – giver den kollektive trafik et fantastisk underskud.

Derfor kan jeg slet ikke følge SF i deres tanker om, hvordan man skulle kunne gennemføre det. SF skal kun være glad for, at vi tager dette her for spøg. Tænk, hvis vi ville til at gennemføre det.

#### **Ole Donner (FP):**

Jeg skal på Fremskridtspartiets vegne kommentere det foreliggende drilleforslag, som er benævnt B 4, og fortsætte lidt i den bane, som hr. Kaj Ikast var inde på: Tænk, hvis det nu blev gennemført! Jeg ved godt, hvad kollektiv trafik er i SF's terminologi, men i al almindelighed er kollektiv trafik med private busvognmænd også kollektiv trafik. Jeg forstår, at hr. Aage Frandsen går ind for, at de private vognmænd skal have statsgaranterede lån, når de skal have nye biler. Hvis det blev præciseret, at det var det, der var emnet, kan det godt være, at Fremskridtspartiet kunne være med til det. Men som dette forslag