

periferien af de store byer. Og vi går heller ikke ind for, at man skal have så høj en parkeringsafgift, at ingen har råd til at komme ind i byen.

Vi mener tværtimod, at der må være mulighed for borgerne for at vælge frit, om man vil benytte sig af den kollektive trafik, eller man vil benytte sig af sin private bil. Og i hovedtræk går vi ind for, at man skulle forbedre forholdene for privatbilismen. Vi mener f.eks., at det vil være en fordel for samfundet, hvis man gav større muligheder for, at folk kunne erhverve sig nye biler, som er miljøvenlige, og som er sikrere end dem, der kører på vejene nu. Og det gør man altså ikke, så længe man beskatter bilerne så kraftigt, som tilfældet er nu.

Så mener vi, når der er en kollektiv trafik, at det bør være sådan, at flest mulige går over til at være privatdrevne. Det har vist sig i mange byer i Danmark igennem mange, mange år, at bus-trafikken er blevet udmærket drevet af private firmaer. Det viste sig også, at mange ruter i hovedstadsområdet kørte bedre og billigere, end HT gjorde i mange år. Nu er det så desværre sådan, at det meste er blevet offentlig styret og offentlig dirigeret. Det mener vi ikke er særlig godt.

Det ses også inden for skibsfarten, hvor man har set, at der har været færgeselskaber, der har taget to eller tre gange så høje priser, som de behøvede. Vi har senest set det på HH-linjen, hvor vi nu har fået åbnet for konkurrence, og det vil formentlig betyde, at priserne bliver halveret. Det er endnu et godt eksempel på, at sådan nogle ruter bør drives af private.

Det samme gælder taxa- og busselskaber. Der lægger man også mere og mere over til at være offentlig styret og ejet; det vil vi selvfølgelig bekæmpe mest muligt.

Det, vi altså går ind for, er valgfrihed. Det er da helt i orden, at man udbygger den kollektive trafik, men man burde i større udstrækning køre den som privat. Vi er godt klar over, at der vil være nogle steder i Danmark, hvor man ikke kan få overskud, f.eks. på en sejlroute til en af de små øer, men så må man gøre det, at man går ind og laver en licitation, hvor man siger: Hvor meget skal rederiet have for at sejle til den pågældende ø efter de og de sejlplaner? Og det er helt givet, at det også ville være billigere, hvis det var privat. Sådan vil det også være i Stor-københavn, og sådan vil det være alle steder inden for den kollektive trafik.

Der er foreslået en dagsorden af Enhedslisten og SF, og når man umiddelbart ser på teksten, så

burde man kunne stemme for en sådan tekst. Det, vi imidlertid har imod den, er, at man her siger, at regeringen skal foranledige, at Transportrådet skal lave en uvildig undersøgelse. Når man foreslår en sådan dagsorden, så er det normale jo, at man opfordrer regeringen til at komme med et forslag til, hvordan den eventuelt vil nedsætte en sådan gruppe, og hvilket kommissorium den skal have.

Vi mener, det er for stift at sige, at det lige præcis er Transportrådet, der er bedst til at undersøge en sådan sag, og derfor kan vi ikke stemme for den foreslåede dagsorden.

Finansministeren (Mogens Lykketoft):

Det er ikke fordi, debatten har fremført så mange nye synspunkter omkring Ørestaden; det har ikke været det dominerende, og det kunne man måske heller ikke forvente.

Jeg forstod, at fru Margrete Auken på et tidspunkt var meget generet af, at trafikministeren og jeg afstemte nogle informationer her nede for talerstolen. Det overraskede mig i og for sig, at det generede fru Margrete Auken, for jeg ikke har haft noget indtryk af – ej heller i denne debat – at fru Margrete Auken hører efter andre end sig selv.

Det er blevet sagt af fru Margrete Auken, at der i forhold til det svar, jeg havde afleveret i Folketinget til hr. Stefan G. Rasmussen, skulle være begået noget nærmest ulovligt eller forkert omkring formuleringen. Det fremgår af Ørestadsselskabets udtalelse, at Transportrådet er inviteret til at gennemgå beslutningsgrundlaget. Og så tilføjer jeg – det tror jeg ikke fru Margrete Auken fik med i sit citat – at jeg ikke på den baggrund finder anledning til yderligere at anmode Transportrådet om en vurdering af den bybanetype, som Ørestadsselskabets bestyrelse har valgt.

Det forholder sig som oplyst. Der er fra selskabets side givet en invitation til Transportrådet til at gennemgå beslutningsgrundlaget. Det er der så ikke blevet fulgt op på fra Transportrådets side. Men der er ikke nogen forkerte informationer i det, jeg har svaret hr. Stefan G. Rasmussen.

Så synes jeg også, at det er en mærkelig, skal vi sige selektiv fortolkning af det, der er blevet sagt af Ørestadsselskabets direktør omkring økonomien, hvor man tager det til indtægt for, at vi nok får et helt andet økonomisk resultat, end nogen havde forestillet sig.