

Enhedslisten er til for at få fremrykket det såkaldte ægte grønne tidspunkt. Jo før, jo bedre.

Jeg skal sige om realismen i det, at for os har det været interessant at konstatere, at de økonomiske vismænd har påpeget, at det her nok er den mest effektive løsning styngsmæssigt og økonomisk. Statens Jordbrugs- og Fiskeriinstitut har påpeget det samme. Vi har de hollandske erfaringer. Man har efter vore begreber et alt for højt bundfradrag i Holland, men man har dog systemet, og det fungerer.

Det er da interessant, at man i dag rent faktisk opgør kvælstoftabet hos nogle landmænd, og bare det, at man indfører et grønt regnskab med et kvælstoftab, virker. Det virker – og uden en afgift. Jamen det er da et lille fremskridt efter vore begreber.

Endelig glæder vi os til at få indført den her afgift, så vi kan dokumentere, at vi, der er højgrønne og i øvrigt også -røde, vil både en afbureaukratisering og samtidig have et meget enkelt afgiftsinstrument, som kan opmuntre til godt landmandskab.

Så har Enhedslisten oven i kasketten det synspunkt, at skal det blive rigtig godt, skal vi have en økologisk omlægning over hele linjen, og der ved vi jo godt, at der er træghed i det politiske landskab, men nu har vi så taget førertrøjen på.

De gode indlæg er arkiverede, og de er parat til at blive hevet frem ved givne lejligheder. Tak for debatten.

Hermed sluttede forhandlingen, og forslaget overgik derefter til anden (sidste) behandling.

Afstemning

Formanden:

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til Miljø- og Planlægningsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

19) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 190:

Forslag til folketingsbeslutning om styrkelse af den kollektive trafik i hovedstadsområdet.
Af Søren Kolstrup (EL) og Jette Gottlieb (EL).
(Fremsat 20/4 2001).

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Trafikministeren (Jacob Buksti):

Jeg har i det seneste par uger med stor fornøjelse kunnet konstatere, at det nu for alvor er blevet forår. Det giver jo sådan lidt mere kulør på tilværelsen.

Men der er tilsyneladende nogle, som snarere tror, at vi er ved at nærme os julen. I hvert fald lægger Enhedslisten i dag op til at dele gaver ud i et helt utroligt omfang, mindst 17 mia. kr. til den kollektive trafik i hovedstadsområdet, hvoraf ganske vist et par hundrede millioner kroner går til den sjællandske togtrafik.

Enhedslisten nævner godt nok, at der ikke på alle punkter er taget stilling til finansieringens fordeling på stat, amt og kommune, men vi må jo nok hellere antage, at det er staten, der skal betale.

Jeg er ikke sikker på, at amter og kommuner i København vil bryde sig om, at Folketinget træffer principbeslutninger om, hvilke infrastrukturinvesteringer amter og kommuner skal bidrage til med mange milliarder kroner. Jeg vælger derfor at betragte Enhedslistens forslag som en ren politisk markering, der skal signalere, at Enhedslisten er villig til at gøre hvad som helst for at fremme den kollektive trafik, og at den i øvrigt ikke bekymrer sig om, hvad det koster.

Enhedslisten har næppe seriøst forestillet sig, at Folketinget her og nu vil sige god for, at der skal bruges ca. 17 mia. kr. i en række projekter uden skyldig hensyntagen til prioritering, til hvem der faktisk har ansvaret for de pågældende områder, til hvad der er omfattet af forskellige politiske aftaler og forlig samt til fordelingen af den nødvendige indsats på trafikområdet i det øvrige land.

Hvis Enhedslistens forslag blev vedtaget, ville staten være tvunget til at iværksætte en række projekter, hvor det både er meget usikkert, hvad projekterne ville koste, og hvilken nytte man ville få ud af de enkelte projekter.

Enhedslistens forslag går desuden på tværs af normal praksis for finansiering og beslutnings-tagen for trafikprojekter.

Regeringen har indgået en rammeaftale på jernbaneområdet med SF og Enhedslisten for årene 2000-2004. Denne aftale er vi glade for, og vi kan allerede nu konstatere gode resultater på jernbaneområdet. Som en del af aftalen skal der til efteråret gøres midtvejsstatus.

Forslaget her får mig imidlertid til at understrege, at status naturligt vil fokusere på, hvordan det er gået med de aftalte initiativer, og hvordan de om nødvendigt må følges op af supplerende beslutninger.

Der vil til gengæld ikke i forbindelse med status blive tale om at udvide indholdet af den nuværende rammeaftale med en række nye, ambitiøse projekter, som Enhedslisten her lægger op til. Eventuelle nye projekter henvises derfor til efterårets finanslovforhandlinger.

Enhedslistens forslag er sikkert et meget godt udtryk for partiets politiske program, men et realistisk oplæg til en udvikling af den kollektive trafik i hovedstadsområdet er det i hvert fald ikke og slet ikke i det øvrige land.

Regeringen kan ikke støtte forslaget.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Lige en kommentar til ministerens realismebe-greb: Hvis vi et øjeblik skelner mellem økonomisk realisme og teknisk realisme, vil ministeren så medgive, at de forslag, som er i det her frem-satte beslutningsforslag, for alles vedkommende refererer til initiativer, som er bearbejdet i rap-porter, har været en del af debatten i amter, kommuner, som man kan være uenig eller enig i, men at der rent faktisk ligger udredningsarbej-der omkring de her projekter?

Det, der er dårligst belyst, er måske nogle af opgraderingerne omkring regionalbanerne, men til gengæld er jeg vidende om, at Trafikminister-riet dér har nogle meget præcise overvejelser.

Blot for at man ikke skal arbejde ud fra den antagelse, at her hænger man sådan med benene langt ude i luften: Teknisk er det muligt og reali-stisk, det er vel gennemarbejdet.

Er det ikke korrekt, må jeg spørge ministeren.

Jytte Wittrock (S):

Vi glæder os i Socialdemokratiet over Enhedsli-stens og ikke mindst hr. Søren Kolstrups inter-esse for den kollektive trafik. Personligt undrer det mig dog, at den særlige interesse for Køben-

havn og omegn fylder så meget i hr. Søren Kol-strups optik.

Vi mener ikke, at et beslutningsforslag her i samlingens elvte time er det rigtige forum for fremtidige investeringer i kollektiv trafik. Vi sy-nes ikke, tidspunktet er valgt, så vi ønsker ikke i dag at tilslutte os eller beslutte noget som helst, men henviser til og ser frem til de forhand-linger, der ligger foran os.

Vi vil gerne henvide til det rigtige forhand-lingsbord og afviser hermed forslaget.

Gitte Lillelund Bech (V):

Ak ja, ak ja, så går det ud over bilisterne igen.

Beslutningsforslaget fra Enhedslisten vil her fratage bilisterne den længe forventede og til-trængte udbygning af motorvejsnettet for i ste-det for at anvende midlerne og lidt ekstra – ufi-nansieret – til at udbygge den kollektive trafik i hovedstadsområdet.

Venstre er da enig med Enhedslisten i, at det er serviceniveaueet i den kollektive trafik, der skal sættes i vejret, hvis man overhovedet skal have flere til at anvende denne frem for at bruge bilen, men det er faktisk også det eneste, vi er enige med Enhedslisten i.

De i forslaget beskrevne projekter er for de flestes vedkommende projekter, som HUR eller Københavns Kommune naturligt og i henhold til ansvarsfordelingen mellem stat, amt og kom-mune burde tage sig af, og som begge parter faktisk løfter i dag. Eksempelvis har Køben-havns Borgerrepræsentation vedtaget opbyg-ningen af et effektivt cykelnetssystem, og man er i gang med at etablere bike & ride-anlæg ved S-togs-stationerne, så der er Enhedslisten altså lidt sent ude.

Alt i alt vil jeg sige, at vi er sammen med Det Konservative Folkeparti tilfredse med motor-vejsforliget, og vi ser ingen grund til at ændre på dette. Derfor kan hverken Venstre eller Det Kon-servative Folkeparti støtte Enhedslistens beslut-ningsforslag.

Margrete Auken (SF):

Nej, ufinansierede forslag er et privilegium for motorvejsfolket. Det er, når regeringen virkelig skal lave asfaltforlig, og der virkelig skal ske no-get på den front, så kommer de vilde overbud, så kører man af sted, så bliver man ikke bedt om at finansiere med én krone.

Jeg vil godt sige om det, vi sidder med i øje-blikket, nemlig Enhedslistens forslag:

Der er ting i det, som jeg måske synes indimellem er lidt hulter til bulter, men vi står i en situation nu, hvor vi har en række gennemarbejdede forslag. Jeg kan sige på hele jernbanedelen, hvoraf langt det meste har at gøre med regionen og ikke specielt København, og det ved ministeren selvfølgelig udmærket godt, er der jo gennemarbejdede forslag. Jeg sad lige og tjekkede dem igennem til vores udspil.

Der er ét punkt, hvor Enhedslisten og vi ikke er ganske enige, og det er spørgsmålet om femte-sjette spor. Jeg er lidt ked af, at Enhedslisten dér lader de gode muligheder for regularitet og overhaling i stikken med det lidt mærkelige forslag om det dér regionaltog fra Køge. Men bortset fra det punkt er alle forslagene gennemarbejdede og har været i spil i forhandling. Vi har tidligere fået at vide, at det kunne vi så kigge på senere hen, og så får vi pludselig, som det jo er sket her med milliardforæringerne til Venstre, De Konservative og CD, at vide, at så er der blevet lukket for kassen. Så sad vi dér med et par småkager, der hed Tønder-Niebuil, og så det slagsmål, vi har om S-toget til Roskilde.

Jeg er fuldstændig enig i Enhedslistens oplæg, og vi har i SF snakket om, at man bør snart komme med samlede udspil, hvor man kan vise, at nu gælder det altså. Vil man sætte politisk vilje bag den diskussion om hovedstaden, eller vil man ikke? Er tanken, at hovedstaden skal have et velfungerende kollektivt trafiksystem og et system, der arbejder sammen på en måde, som gør det rimeligt at tale om, at vi skal gøre noget ved trafikken i hovedstaden, eller er det bare mundsvejr og mundsvejr og mundsvejr?

Transportrådet er lige kommet med en rapport, som viser, at de her valg ligger der. Noget af det vil selvfølgelig blive dyrt, hvis man virkelig skal have det hele igennem, og først og fremmest de sporvognslinjer, der er foreslået i Enhedslistens forslag. Mange af dem skulle jo i givet fald finansieres af HUR, hvad jeg tror Enhedslisten er fuldstændig enig i.

Jeg kan da sige, at vores beregninger af vores udspil, der som sagt ligger tæt op ad Enhedslistens, hvad angår jernbanerne, Nørreport, opgraderingen af Vordingborg-Ringsted, Lejre-Vipperød og så Ringbanen, er oppe på 6,6 mia. kr., så det er ikke så slemt og slet ikke, når man ser, hvad der bliver øst ud over de i forvejen højt privilegerede motorvejsfolk.

Så vil jeg lige sige til Enhedslisten, at nu kommer forslaget jo på den måde her og får selvfølgelig lidt præg af at være et valgoplæg, havde

jeg nær sagt, sådan et vi krydser lige af, hvad det er, vi gerne vil. Det er en skam, for vi burde jo måske gøre det sammen og også tage nogle tætte diskussioner om udbygningsplanerne og så lægge striben af forslag frem, gennemarbejdede, høringsdelen og hele det arbejde, der har været lavet, sådan at det ikke bliver for nemt for den der overfladiske motorvejsbande bare at køre hen over det hele og sige, det er det sædvanlige, og det er også synd for bilisterne, sådan som den plejer at sige.

Bilisterne sidder ikke i kø på motorvejen. Det er faktisk meget, meget sjældent, men man sidder i kø i byen. Man sidder i kø i byen, fordi dér er der altså ikke plads til flere biler. Det, vi får ud af at udvide motorvejen, er ikke mindre kødannelse på motorvejene, men flere biler i byerne, og det ved trafikministeren i øvrigt udmærket godt.

SF er selvsagt positiv over for, at der lægges et forslag frem, som siger, hvad det er, der skal til, hvis der skal gøres noget ved denne her bytrafik.

Jeg vil godt minde om, at et forslag, som jeg også gerne havde set var inde i billedet, og som ikke er dyrt, men til gengæld effektivt, er jo, at vi laver de der omvendte motorveje i København, som jeg i øvrigt har jeg fået støtte til fra adskillige af bilfolket, der indimellem synes, at det kunne være en god idé, sådan at det var busser og cykler sammen med fodgængerne naturligvis, der færdedes i nogle af radialgaderne i København, og så måtte bilisterne tage parallelstrøgene. Så fik vi en parallel til den forkeelse, vi har af bilisterne på det åbne land, overført til de andre trafikanter i byerne. Det forslag havde jeg sådan set gerne set i udspillet også, hvis det endelig skulle være.

Vi er selvfølgelig positive over for det, og jeg går ud fra, at vi har en fælles erkendelse af, at vi ikke kan lave det sådan, men vi vil gerne have, at vi tager diskussionen om trafikken i København og dér, hvor de store mængder er, alvorligt. Eller er det læbebekendelser til valg, og så fyrer man trafikministeren, når de prøver at sætte magt bag ved det.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Man kan sige meget, og det gør fru Auken jo også, ligesom jeg selv gør og mange af mine kolleger. Men at sige, at de veje, vi bygger i dette land, ikke er finansieret af dem, der kører på dem, det mener jeg burde kunne indklages for

en domstol, men det må jo så være fornuftens og rimelighedens domstol.

CD er tilhænger af, at den kollektive trafik støttes af offentlige midler. CD er tilhænger af, at skatterne, der direkte er pålagt bilisten, bruges til mangfoldige andre formål. Men at sige, at de bilister, som betaler tredobbelt brugerbetaling, nemlig tre gange det, som bilisten samlet koster samfundet, ikke har været med til at finansiere det vejnet, de skal køre på, burde man ikke kunne.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Det var nu strengt taget heller ikke det, jeg sagde. Vi kan have en diskussion om, hvorvidt de penge, der betales i afgifter, dækker de kolossale omkostninger, der er i ulykker og støj osv. Der har EU altså en anden beregning end hr. Arne Melchior. Det er én diskussion.

Og så er der altså en diskussion om finansloven. Jeg kunne jo også godt komme og sige: Jeg betaler skat til ditten dytten datten, og så skal det være mig, der afgør, hvad det så skal det være, jeg får for mine skattekrone i den anden ende.

Det, vi kan konstatere, er, at bilafgifterne og alt, hvad vi nu ellers måtte regne med, er brugt. Det, der er sket i det her forlig, i modsætning til da vi lavede forliget i 1999, er, at der ikke er sat en krone af i aftalen med regeringen. Vi måtte finansiere krone for krone. Vi måtte ud og slagte Københavns Havn. Vi måtte lave alt det der for at få det her igennem. Og hvis hr. Arne Melchior kan huske det, var det, Venstre og De Konservative sagde dengang, da togrevisionen kom, og de blev sat af, at de troede, de kunne køre på fri-billet.

Det har de fået lov til med motorvejsforliget. Det fik de jo ikke lov til i sin tid med jernbaneforliget, da vi skulle opgradere jernbanerne. Det er det, jeg drøfter. Jeg drøfter ikke, hvorvidt det er synd eller ikke synd for bilisterne, at der er en afgiftsstruktur på bilerne. Det er en helt anden diskussion.

Klaus Kjær (DF):

Enhedslisten forsøger med dette beslutningsforslag at tage patent på en trafikløsning for hele hovedstadsområdet.

Intentionerne bag beslutningsforslaget er beskrevet meget nøjagtigt på side 3, hvor det anføres, at forslagsstillerne med deres betragtninger mener, at der skal påbegyndes investeringer,

som kan fortrænge biltrafikken i hele Storkøbenhavn og overføre denne til kollektiv trafik, cykel og gang.

En sådan ensidig løsning af problemerne i hovedstadsområdet kan Dansk Folkeparti naturligvis ikke medvirke til.

Beslutningsforslaget indeholder en hel buket af forslag vedrørende kollektiv trafik, samtidig med at det anføres, at det er nødvendigt med indgreb over for selve biltrafikken f.eks. i form af bompunge, færre p-pladser og trafikdæmpende reguleringer.

Vi er enige i, at der er behov for et mere smidigt kollektivt trafiksystem, større fremkommelighed og nemmere omstigningsmuligheder. Men vi mener også, at der skal være plads til privatbilismen, således at der indføres optimale forhold både for de borgere, som ønsker at benytte sig af den kollektive trafik, og for de borgere, som fortsat ønsker eller er nødt til at anvende egen bil.

Hvordan har Enhedslisten i øvrigt tænkt sig, at f.eks. et ikke så uvæsentligt moment som varettransport til og fra hovedstaden skulle kunne foregå uden benyttelse af bil?

Der er naturligvis elementer i beslutningsforslaget, som Dansk Folkeparti ser positivt på, men om den endelige løsning skal være som foreslået af Enhedslisten, må bero på nogle nærmere konkrete overvejelser omkring styrkelse af den kollektive trafik, herunder kvaliteten, sammenholdt med mulighederne for fortsat at kunne benytte bil.

Dansk Folkeparti kan i hvert fald ikke støtte en sådan samlet pakkedløsning, som beslutningsforslaget er udtryk for.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Dansk Folkeparti er mig bekendt et af de partier i Folketinget, der har interesseret sig utrolig meget for fremkommelighed og regularitet i togtrafikken.

Indebærer dette synspunkt ikke, at det er utrolig vigtigt, at vi gør noget samlet ved regionaltrafikken, at vi samlet får et løft for Nordvestbanen, Sydbanen, at vi får en effektiv regional-togtrafik mellem Roskilde og København – vi foreslår så også til Køge – at vi får kapaciteten udvidet omkring Københavns Hovedbanegård, så den kan klare de kommende tider?

Er det ikke korrekt opfattet, at dette synspunkt faktisk ligger i forlængelse af, hvad

Dansk Folkeparti i øvrigt står for på det her område?

(Kort bemærkning).

Klaus Kjær (DF):

Jo, vi mener, at fremkommeligheden, nøjagtigheden osv., komforten og alt, hvad det indebærer, må være i orden, hvis man skal have folk over i kollektive transportmidler.

Men vi er ikke tilhængere af et sådant pakkeforslag som det her, hvor man over én kam træffer beslutning om milliardinvesteringer i ensidig kollektiv trafik med det formål at fortrænge biltrafikken fra hovedstadsområdet.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Jeg er helt med på, at vi er uenige om meget og meget, men jeg forstod hr. Klaus Kjærs svar således, at der er en klar enighed om regionalogstrafikken og behovet for en kapacitetsudvidelse, idet hr. Klaus Kjær ikke benægtede nødvendigheden af en sådan for at få regulariteten.

Formanden:

Hr. Arne Melchior som ordfører.

Arne Melchior (CD):

Én ting må man lade forslagsstillerne til B 190, og det er, at den københavnske kollektive trafik lader meget tilbage at ønske. Det er en grundlæggende skavank bl.a., som også påpeget i bemærkningerne, på grund af opdelingen i helt forskellige selskaber. Det gøres bedre andre steder, og det er en skavank, som muligvis ikke er til at reparere på.

Men så er der heller ikke meget andet. Jo, der er også det om metrobeslutningen. Den har vi heller ikke været glade for og ikke deltaget i.

Men resten kan vi ikke bruge til noget. For det første er der altså 11 pinde i forslaget, som man, hvis det skulle vedtages, skulle stemme for en bloc. Det lader sig selvfølgelig ikke gøre uden årelang grundig behandling, så som beslutningsforslag er det ikke meget værd.

Så er der jo også de øvrige ting. Formålet er at få bilen ud af Storkøbenhavn. Det drejer sig her om 1,25 million mennesker, der ikke skal have bil. Hvorfor ikke det? Nej, for man skal have byen befolket med levende mennesker på torve og pladser og ikke med kørende dagligstuer af blik på fire hjul.

Ja, det er faktisk mig, der har kaldt bilen for en rullende udestue. Og hvor er det egentlig ge-

nialt at opfinde en rullende dagligstue, for den har jo mange af de samme kvaliteter. Det har jeg påvist så tit, og at den samtidig kan køre og bringe én og éns habengut og éns gæster rundt, nøjagtigt hvor man gerne vil hen, er jo i virkeligheden genialt.

Jeg kan oplyse hr. Kolstrup, at jeg i eftermiddag i det dejlige solskin har været en tur gennem den indre by, og jeg har passeret de første 3 torve og de første 22 uderestauranter. Der var ikke én stol ledig, så byen er sandelig foruden af cyklister og fodgængere og bilister og buspassagerer befolket af levende mennesker, som nyder denne by, og af gæster, der kommer hertil og priser denne dejlige by op i skyerne. Så bekymringen er helt forkert.

Så er der masser af andre ting, der er forkerte, bl.a. at omkostningerne er sjusset alt for lavt i forhold til det program, man har sat op. Men først og fremmest at tro, at man gavner byen eller byens mennesker ved at få bilen ud af byen, er en total misforståelse. Man skulle tro, at hr. Kolstrup overhovedet ikke ved, hvad en bil er for noget, siden han kan nære det ønske.

Han skriver et sted i bemærkningerne, at hovedstadens befolkning i årevis har råbt på tiltag, der kan reducere eller altså fjerne biltrafikken. Hovedstadens befolkning er som sagt 1,25 million mennesker. Jeg vil benægte pure, at hr. Kolstrup og Enhedslisten taler for 1,25 million mennesker, og de råb, som hr. Kolstrup hører, hører man ikke fra mere end maksimalt 3,5 pct. af hovedstadens befolkning.

Ud over ministrene, der er sat til det og har påtaget sig at tale på landets vegne, så mener jeg ikke, det tilkommer hverken et parti eller et folketingsmedlem at påstå, at man repræsenterer hele befolkningen. Det er under den standard, jeg egentlig havde ventet, men det passer i øvrigt til selve forslagets hurlumhej af sammenblandede ting, som man slet ikke kan behandle seriøst på 5 minutter ved en førstebehandling og ikke kan behandle seriøst i et udvalg de første par år.

Ole M. Nielsen (KRF):

Jeg må fortsætte lidt i forlængelse af hr. Melchior's tale. Det er altså et paradeforslag. Det må være det, det kan kaldes.

Kristeligt Folkeparti støtter gerne udbygningen af den kollektive trafik i og omkring København, men det er jo ikke den kollektive trafik *eller* biler. Det er begge dele.

Den kollektive trafik skal have en ordentlig kvalitet, så man kan motivere folk til at komme derover, men den skal kombineres med private biler. Vi skal have en omlægning af afgifterne på biler, så vi får fremmet de miljøvenlige, de rigtige biler. Vi skal have en udskiftning over en halv snes år til de miljørigtige biler. Og så skal man kombinere de to transportformer.

For det andet er det ikke det, folk vil have, og jeg synes heller ikke, det er et rigtigt verdensbillede, man beskriver, hverken det, som det er, eller det, som man tror at folk vil have.

Så er det her i øvrigt for meget. En ting er, at investeringerne sikkert er undervurderede prismæssigt. En anden ting er, at driftsomkostningerne jo vil blive enorme. Der er simpelt hen ikke passagerer nok til det her. Det er simpelt hen for meget. Tag f.eks. sådan noget som havnebussen. Nu skriver hr. Kolstrup godt nok, at tallene ser lovende ud, men det gør de ikke, når man ser havnebussen om morgenen. Jeg har ikke set nogen tal, men jeg har set det med mine egne øjne, og det er ikke en energirigtig måde at komme rundt i byen på.

Så skriver hr. Kolstrup også, at man skal finde en mere energirigtig bådtype. Sejlbåde er selvfølgelig bedre. Man kunne også sætte passagererne til at ro. Det ville også være mere energirigtigt. Det koster lidt rugbrød og sådan. Man kunne selvfølgelig godt forestille sig nogle andre former, men det hører ligesom en anden tid til.

Så al sympati for kollektiv trafik og hr. Kolstrups ideer, men det her er for meget.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Til hr. Ole M. Nielsen: Hvis vi tager de enkelte sektorforslag, hvem er det i virkeligheden, der kommer med de lette økonomiske løsninger? Er det dem, der anbefaler, at det indre Københavns transportproblemer skal løses ved hjælp af metroen, eller er det os, der forslår en kombination mellem sporvej og letbane?

Hvad er det egentlig, der er den billigste løsning? Man kan være uenig eller enig, men hvem er det, der foreslår den billigste løsning?

Hvem er det, der foreslår f.eks. en letbane – Lyngby-Glostrup, DTU-Køge – som er en dyr løsning, og hvem foreslår den billige løsning?

Hvad er det, det her forslag anbefaler? Den dyre eller den billige? Det synes jeg også er interessant at hæfte sig ved.

(Kort bemærkning).

Ole M. Nielsen (KRF):

Men den dyre er besluttet og igangsat uden vores hjælp, og at det er et vanvittigt projekt, og at det skal være så dyrt og så besværligt at få lavet sådan en smule tunnelbane i Danmark, når man kommer rundt og ser, hvad man har af tunnelbaner i de store byer, er ikke til at forstå.

Den larm for sådan en smule i Danmark, jeg fatter ikke, hvordan det kan lade sig gøre, når man ser, hvad man har lavet af tunnelbaner rundt omkring i verden med betydelig mindre teknisk udstyr, end vi har nu. Det er simpelt hen ikke til at forstå.

Det er et tåbeligt projekt, også den måde, som det er grebet an på, det er vi helt enige i. Men det kommer, og det skal nok blive godt, når det kommer, men det er til en forkert pris.

Letbanesystemet tror jeg da er helt udmærket, men hele pakken her tilsammen er for meget.

Søren Kolstrup (EL):

Der var én bemærkning fra hr. Arne Melchiorss side – jeg ved ikke, om det var tilsigtet eller utiltsigtet – som ramte ind i kernen i det her forslag, hvor man griber om det dybestliggende motiv, nemlig at der er så mange forskellige, der sidder og træffer beslutninger om hovedstadsområdets trafik, og derfor kan der være behov for, at vi somme tider hæver blikket lidt og ser, hvad det egentlig er, der sker, og om vi ikke skulle prøve at drøfte nogle mere samlede løsninger.

I 1930 besluttede man i den gamle Rigsdag at lave en S-togs-løsning. Den var efter datidens forhold fuldstændig vild og blodig. Økonomisk uansvarlig forstået på den måde, at den var uansvarlig, hvis man tænkte sig, at den skulle gennemføres tjuhej. Man havde trænet op igennem 1920'erne, men Rigsdagen besluttede faktisk et basisnet for hovedstaden.

Tankegangen i det her forslag er, at man ikke får løst hovedstadsområdets trafik, medmindre om ikke Rigsdagen så Folketinget træffer nogle overordnede beslutninger, for ellers vil der være tale om klatkage, og der vil være tale om ideer, som er indbyrdes modstridende.

Tankegangen i det her forslag er, at man skal have en kombination af de optimale regional-togsløsninger og S-togs-løsninger, på tredje niveau kombinationen letbane/sporvej, som igen er kombineret med bus. Påstanden i det her forslag er, at just sammentænkningen af de 3-4 niveauer indebærer, at man kan få effektive pendlerløsninger.

Hvad enten man er enig eller uenig i metro-løsningen, så vil den ikke løse pendlernes problemer. Det vil derimod være den her kombination letbane og sporvogn, som vi anbefaler, eller hvis man ikke kan tåle den, må man så drøfte busser i egentlige busbaner. Men hvorfor forholde sig til discountløsningerne, hvis man kan få noget, der er bedre? Så meget om grundideen bag det.

Så skal jeg sige til de enkelte forslag, at vel er det da meget voldsomt, og det koster tilsyneladende utrolig meget, men nu kan man jo diskutere, hvilke år det skal indtræffe. Hvis man ser på de enkeltstående forslag, har det ikke været tilstræbt at finde de dyreste løsninger, men en kombination mellem de optimale løsninger og så de billigste løsninger. Det er derfor, vi f.eks. peger på kombinationen af sporvogn og letbane.

Det er da fuldstændig rigtigt, at man umiddelbart kan få meget mere for pengene via en busløsning, men så er det til gengæld ikke den optimale løsning.

Vi er gået langt uden om enhver form, hvor man graver tog ned i tunneler. Vi har hele tiden anbefalet den billigste løsning. Men det er klart, at omkostningen også er, at man kommer til at reducere biltrafikken, og dér mener vi: Godt for det!

Den socialdemokratiske ordfører afviste hurtigt forslaget med, at det skal henvises til det rette forhandlingsbord. Vi finder, det er vigtigt, at man også har en sådan drøftelse i Folketingssalen, og vores kerneargument er at minde om behovet for en samlet drøftelse af de her forhold, behovet for en samlet plan for hovedstadsområdet.

Venstre og De Konservative afviser forslaget under henvisning til synspunktet om bilismen, at der står noget negativt om biler og motorveje.

Man kunne jo også have tænkt sig, at de havde sagt, at det er interessant at få en drøftelse af, hvordan vi får et så effektivt kollektivt transportsystem som muligt, for der er jo tilsyneladende ikke nogen uenighed om, at man skal tilstræbe den højeste grad af fremkommelighed.

Til den ende skal jeg takke Socialistisk Folkeparti for forståelsen for forslaget og intentionerne bag det. Jeg kan forstå, at vi har et uafklaret mellemværende, som jeg godt vil kommentere, og det er spørgsmålet om det femte spor.

Også Enhedslisten vil meget gerne både det femte spor og en regionaltogsløsning til Køge med henblik på en senere udbygget løsning.

Hvis det er sådan, at man ikke har kræfter til at give sig i kast med en Køgeløsning, og det tror vi sådan set der kan være en risiko for at man ikke har, så er det nødvendigt med et femte spor. Det har fru Margrete Auken fuldstændig ret i.

Hvis det stod ideelt til os, så ville vi gerne have det hele. Der har vi så prøvet at træffe et valg. Vi har trods alt ikke ønsket det hele, selv om det nærmest lød sådan på trafikministeren. Vi har trods alt truffet et valg set ud fra ministerens synspunkt.

Flere har været inde på, at det er et valgoplæg. Jo, det er da klart, at ethvert parti har behov for at markere sig, men hvis der havde været en lidt positiv tilgang til det, så kunne man egentlig sige, at her var en lejlighed til at se på, i hvilket omfang der er behov for, at vi fra statslig side og fra Folketingets side drøfter de her forhold. Vores påstand er, at det er der.

Man gjorde det i 1930'erne, man kan gøre det i det her århundrede. Vores påstand er, at når det er lykkedes i nogle europæiske storbyer at lave et godt kollektivt trafiksystem, så er det, fordi man fra centralt hold enten har grebet ind med midler eller med planlægning.

Hvorfor er det lykkedes at etablere en effektiv sporvognsdrift i nogle tyske byer? Det har de da ikke kunnet magte selv. Det er, fordi man har haft et ordentligt statsligt refusionssystem. Og et af motiverne bag det her forslag er at få foretaget en sådan drøftelse. Det blev så ikke ved denne lejlighed, vi fik fremmet den tankegang.

Vores påstand er fortsat, at hvis man vil det godt for hovedstadsområdet, så bør vi diskutere, hvordan de her niveauer passer sammen. Og stadig væk: Hvis vi skal have en egentlig pendlerløsning, så må vi være bevidste om, at uanset om metroen kommer til at fungere godt eller skidt, så er det nødvendigt at få regionaltog til at spille utrolig effektivt sammen med letbane/-sporvognsløsninger og med busløsninger.

Og så ikke et ord om S-tog til Roskilde!

Margrete Auken (SF):

Grunden til, at jeg godt lige vil have en lille smule mere tid end det ene minut, er den diskussion, vi har om det femte, sjette spor.

For det første er jeg meget bekymret for, at vi flytter opmærksomheden hen et sted, hvor vi ikke får tingene. Enhedslisten argumenterer selv godt for det ved at sige, at udbygningsløsningen i virkeligheden både er at skyde det helt ud i det blå og ingenting. Det er vi jo enige om.

Når man så kigger på de problemer, vi skal have løst, så mener jeg altså, at både et femte og sjette spor er det, der giver det optimale, så vi også kan få folk hurtigt ind sydfra; hvis vi engang skulle komme til at få opgraderet strækningen Køge-Ringsted, så har vi plads til det.

Så er der først og fremmest en vision, som jeg synes der er blevet gjort alt for lidt ud af i debatten her, og det er Glostrup som centrum for kollektiv trafik.

Der ligger meget store arbejdspladser i Glostrup, det er nok det område, vi har i hele regionen, hvor vi har det største potentiale for at flytte pendlertrafik fra bil til kollektiv trafik, og det er tiltrængt.

De sidste tal, der kom, og jeg går ud fra, at Enhedslisten med samme entusiasme som SF dyrker den oversigt over ulykker, der er kommet fra Færdselsstyrelsen – i øvrigt tak for den, vi er meget glade for, at vi har fået den, den er et vigtigt redskab – viser, når man ser på Vestegnen, at Glostrup står dårligt, rigtig dårligt endda. Det er bare ikke så mærkeligt, for der er meget trafik i Glostrup, og den kollektive trafik til Glostrup er i forhold til de opgaver, der skal løftes dér, alt for svag.

Så det er ligesom den vision, der ligger, og det er da den, jeg håber på at vi kan få gang i i denne her valgkamp.

Det kan måske lykkes trafikministeren at få ophævet sin arealreservering. Det var jo den pris, der skulle betales. Nu havde vi lidt den fornøjelse – det hørte trafikministeren ikke – under debatten forleden dag at høre, at Venstre vil betale for deres motorveje med S-tog. Jeg havde sagt, at de skulle betale med S-tog, og så troede finansordføreren, at han havde et S-tog at betale med, men sådan kan man jo misforstå tingene.

Men den pris, der skulle betales, var jo altså S-tog til Roskilde, og det var den ene elendighed. Den anden elendighed var altså, at man skulle ophæve arealreserveringerne.

Men selv om regeringen bestemmer, at man skal ophæve arealreserveringerne, så tvinger man jo ikke Glostrup til at ødelægge de muligheder, der faktisk er for at gå ind og lave den geniale løsning på den kollektive trafik, så vi både kan have regionaltog, S-tog og indimellem altså også fjerntog til at standse og krydse og kombinere med den ringbaneløsning, som vi alle sammen, også regeringen, er enige i at vi skal have.

Det er den vision, som jeg synes der virkelig er musik og fremtid i, som jeg inviterer Enheds-

listen til at være med til, i stedet for at man sådan er ude i det ene abstrakte ærinde efter det andet, for her er der noget, som vi kan forklare folk er smadder godt, og vi kan også forklare folk, at det ikke bliver store, massive støjvold, og den halve by, der skal fjernes osv., men at det er begrænset.

Søren Kolstrup (EL):

Hvis fru Margrete Auken har set forslaget igenem, så er Glostrup i virkeligheden et nøgleord for os, men tak for stikordet.

Jeg vil gerne meget præcist begrunde, hvorfor Glostrup for os rummer potentialet til en samlet løsning:

Det er et eksempel på, hvor vigtigt det er, at vi har regionaltog, der kører så tæt som muligt til de tætbehandlede områder. Det er det, der giver den effektive løsning. Det er derfor, at vi siger regionaltog til Roskilde, til Hillerød, til Helsingør, til Køge. Det er grundtankegangen hos os. Og de skal direkte ind til Københavns centrum, men med et stop, så man kan slå bro til ringbaneløsningerne.

Det andet, som Glostrup står for, er netop en ny ringbane eller letbane, der forener Køge Bugt-linjen, Glostrup-Lyngby-linjen. Selvfølgelig med en stikbane til DTU. Det er jo vanvittigt, at man ikke har en skinneløsning dertil. Og endelig, at den løsning kan smeltes sammen med kommende S-bus-løsninger.

Derfor hersker der ikke tvivl om, og det var også pointen, at vi hele tiden har sagt ja tak til det femte spor, men vi har sagt, at hvis det virkelig skulle vise sig, at der var nogle, der mod forventning ville en hurtig løsning til Køge, så var alt ændret, men det er der jo ikke noget der tyder på.

Hermed sluttede forhandlingen, og forslaget overgik derefter til anden (sidste) behandling.

Afstemning

Formanden:

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (Op- hold). Det er vedtaget.

Meddelelser fra formanden**Formanden:**

Der er ikke mere på dagsordenen.

Folketingets næste møde afholdes i morgen, fredag den 18. maj 2001, kl. 10.00.

Angående dagsordenen skal jeg henvise til den dagsorden, der er opslået i salen.

Mødet hævet kl. 18.09